

# SCOTT GENERAL INFO

---

ISO 4210:2014 / EN 15194

TRADUCTION DE LA NOTICE DE SERVICE  
ORIGINALE SCOTT  
VELO TOUT TERRAIN-PEDELEC





Lisez les pages 13 à 30 avant votre première sortie !

Contrôlez le fonctionnement décrit aux pages 31 à 34 avant chaque sortie !

Tenez compte du chapitre « Utilisation conforme à l'usage prévu de votre vélo SCOTT », du plan d'entretien SCOTT, de la carte d'identification SCOTT et du protocole de remise SCOTT !

Votre vélo et la traduction de la présente notice sont conformes aux exigences de sécurité des normes ISO 4210:2014 Cycles - Exigences de sécurité des bicyclettes et de la norme européenne EN 15194.



## TRADUCTION DE LA NOTICE DE SERVICE ORIGINALE SCOTT

Lisez la traduction de la présente notice de service originale SCOTT, ainsi que les notices techniques des équipementiers fournis sur le présent CD-ROM SCOTT ! La traduction de la présente notice de service originale SCOTT constitue, avec les notices techniques des équipementiers et du système d'assistance électrique, un système.

Si la traduction de la présente notice de service original SCOTT vous ne fournit pas toutes les réponses, demandez conseil à votre vélociste SCOTT avant de procéder à une modification du réglage de quelque nature que ce soit.

### DANGER !

 **Enregistrez votre vélo SCOTT en ligne sur [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) dans un délai de 10 jours à compter de la date d'achat. Vos données peuvent, en particulier, servir à votre sécurité, puisqu'elles nous donnent la possibilité de vous informer sur les mesures éventuelles.**

### ATTENTION !

 **Tenez également compte des notices techniques des équipementiers et du système d'assistance électrique sur le présent CD-ROM SCOTT. La traduction de la présente notice de service originale est soumise à la législation européenne et aux normes EN/ISO. En cas de livraison du vélo SCOTT en dehors de l'Union européenne, des notices techniques complémentaires doivent être éventuellement fournies par l'importateur.**

### REMARQUE !

 **Informez-vous sur notre site internet [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com)**

### Achevé d'imprimer :

V 5.0, janvier 2015

Nous nous réservons le droit de modifier les caractéristiques techniques de nos produits par rapport aux indications et illustrations du manuel d'utilisation.

© Toute reproduction, traduction et copie ou utilisation à des fins commerciales autres, même partielle, et sur des médias électroniques, est interdite sans autorisation préalable écrite de Zedler – Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH.

© Texte, conception, photographie et réalisation graphique  
Zedler – Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH [www.zedler.de](http://www.zedler.de) und  
SCOTT-SPORTS SA [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com)

## VELO TOUT TERRAIN SCOTT



## VELO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE SCOTT



## VELO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE SCOTT



## Cadre :

- ① Tube supérieur
- ② Tube diagonal
- ③ Tube de selle
- ④ Base
- ⑤ Hauban
- ⑥ Tube de direction
- ⑦ Amortisseur

## Fourche suspendue :

- I Té de fourche
- II Plongeur
- III Fourreau
- IV Pattes de fixation de la roue

- A Moteur
- B Batterie
- C Visuel et unité de commande

- 1 Selle
- 2 Tige de selle
- 3 Fixation de tige de selle
- 4 Frein arrière
- 5 Disque
- 6 Dérailleur avant
- 7 Jeu de pignons
- 8 Dérailleur arrière
- 9 Chaîne
- 10 Plateau
- 11 Manivelle

- 12 Pédale
- 13 Potence
- 14 Cintre
- 15 Levier de frein
- 16 Manette de vitesses
- 17 Jeu de direction
- 18 Frein avant
- 19 Disque

## Roue :

- 20 Attache rapide/axe traversant
- 21 Rayon
- 22 Jante
- 23 Pneumatique
- 24 Moyeu

## TABLE DES MATIÈRES

<b>REMARQUES SUR LA TRADUCTION DE LA PRÉSENTE NOTICE DE SERVICE ORIGINALE SCOTT</b> . . . . .	10
<b>SÉCURITÉ ET COMPORTEMENT</b> . . . . .	13
<b>UTILISATION CONFORME À L'USAGE PRÉVU DE VOTRE VÉLO SCOTT</b> . . . . .	17
<b>CONTRÔLES À RÉALISER AVANT LA PREMIÈRE SORTIE</b> . . . . .	25
Recommandations supplémentaires « Contrôles à réaliser avant la première sortie » avec votre VAE SCOTT . . . . .	28
<b>CONTRÔLES À RÉALISER AVANT CHAQUE SORTIE</b> . . . . .	31
Recommandations supplémentaires « Contrôles à réaliser avant chaque sortie » avec votre VAE SCOTT . . . . .	33
<b>MANIEMENT DES ATTACHES RAPIDES ET DES AXES TRAVERSANTS</b> . . . . .	35
Attaches rapides sur le vélo SCOTT . . . . .	35
Procédure pour la fixation fiable d'un composant avec une attache rapide . . . . .	35
Système de serrage rapide RWS de DT Swiss . . . . .	37
Axes traversants sur le vélo SCOTT . . . . .	39
Système RWS de DT Swiss Swiss . . . . .	40
Maxle pour RockShox RS-1 . . . . .	42
Bolted Thru Axle (excentrique) . . . . .	43
Fox E-Thru 15 QR . . . . .	44
<b>AJUSTEMENT DU VÉLO SCOTT AU CYCLISTE</b> . . . . .	46
Réglage correct de la hauteur de selle . . . . .	47
Réglage de la hauteur du cintre . . . . .	49
Potences pour fourche non fileté - Aheadset® . . . . .	51
Particularités sur les vélos SCOTT avec un pivot de fourche en carbone . . . . .	53
Réglage de la selle - recul de la selle et inclinaison . . . . .	55
Décalage et réglage horizontal de la selle . . . . .	56
Ajustement du cockpit . . . . .	59
Réglage de la garde des leviers de frein sur les vélos tout terrain SCOTT . . . . .	59
Réglage de l'inclinaison du cintre et des poignées de frein sur les vélos tout terrain SCOTT . . . . .	60
Embouts de cintre . . . . .	62
<b>VÉLOS DIRT ET FREERIDE SCOTT</b> . . . . .	63
Réglage de la hauteur de selle . . . . .	64

<b>SUSPENSIONS SUR LES VÉLOS SCOTT</b> . . . . .	66
Glossaire . . . . .	66
<b>Suspension avant</b> . . . . .	68
Réglage de la dureté du ressort . . . . .	68
Réglage de l'amortissement . . . . .	71
Lock-out . . . . .	73
Maintenance . . . . .	74
<b>Suspension arrière</b> . . . . .	75
Particularités de la position assise . . . . .	76
Réglage de la dureté du ressort . . . . .	76
Réglage du mécanisme de déplacement . . . . .	79
Réglage de l'amortissement . . . . .	79
Lock-out . . . . .	82
Maintenance . . . . .	83
<b>FREINS</b> . . . . .	85
<b>Freins sur jante</b> . . . . .	87
Freins V-Brake et freins cantilever . . . . .	87
<b>Freins à disque</b> . . . . .	89
Freins à disque hydrauliques . . . . .	91
Freins à disque mécaniques . . . . .	92
<b>SYSTÈMES DE CHANGEMENT DE VITESSES</b> . . . . .	93
<b>Système de dérailleurs</b> . . . . .	93
Fonctionnement et utilisation . . . . .	94
Contrôle et réglage . . . . .	97
Réglage du dérailleur arrière . . . . .	97
Réglage du dérailleur avant . . . . .	99
<b>CHAÎNE DE VÉLO</b> . . . . .	101
Entretien de la chaîne . . . . .	102
<b>ROUES ET PNEUMATIQUES</b> . . . . .	103
Informations sur pneumatiques, chambres à air, rubans fonds de jante et pression de gonflage . . . . .	104
Valves . . . . .	106
Voile et saut, tension des rayons . . . . .	107

<b>REMÉDIER À UNE CREVAISON</b> . . . . .	108
Déposer la roue. . . . .	108
Pneus à tringles rigides et souples . . . . .	109
Démonter les pneus. . . . .	109
Monter les pneus . . . . .	111
Les pneus sans chambres à air (Tubeless/UST) . . . . .	112
Démonter les pneus. . . . .	112
Réparation. . . . .	112
Monter les pneus . . . . .	113
Remonter la roue. . . . .	114
<b>CONTRÔLES APRÈS UNE CHUTE</b> . . . . .	115
Recommandations supplémentaires « Contrôles Après une chute » avec votre VAE SCOTT . . . . .	118
<b>LE CARBONE - UN MATÉRIAU PARTICULIER</b> . . . . .	119
<b>JEU DE DIRECTION SUR LE VÉLO SCOTT</b> . . . . .	121
Jeux de direction non filetés, dits Aheadset® . . . . .	122
<b>LA CONDUITE EN VAE SCOTT</b> . . . . .	124
Rouler avec moteur . . . . .	125
Astuces pour aller loin et rouler longtemps . . . . .	127
Rouler sans moteur . . . . .	128
<b>INFORMATIONS UTILES SUR LA CONDUITE EN VAE RAPIDE SCOTT (S-PEDELEC)</b> . . . . .	129
<b>INFORMATIONS SUR LE MANIEMENT CORRECT DE LA BATTERIE</b> . . . . .	131
<b>L'ÉCLAIRAGE DE VOTRE VÉLO SCOTT</b> . . . . .	135
Éclairage fonctionnant sur pile ou batterie. . . . .	135
Cas spécial des VAE . . . . .	135
<b>INFORMATIONS UTILES SUR LES VÉLOS SCOTT</b> . . . . .	136
Casques et lunettes . . . . .	136
Vêtements . . . . .	137
Pédales et chaussures. . . . .	138
Accessoires . . . . .	140
Embouts de cintre (« bar ends »). . . . .	140
Systèmes antivol . . . . .	141
Kit de réparation . . . . .	141
Ordinateur pour vélo . . . . .	141
Béquille. . . . .	141
Garde-boues. . . . .	141

<b>TRANSPORT DES BAGAGES</b> . . . . .	142
<b>TRANSPORT DES ENFANTS</b> . . . . .	143
<b>TRANSPORT DU VÉLO SCOTT OU DU VAE SCOTT</b> . . . . .	143
En voiture . . . . .	143
Par les transports publics . . . . .	145
En avion . . . . .	146
Particularités du transport de votre VAE SCOTT . . . . .	147
En voiture . . . . .	147
Par le train / les transports publics. . . . .	148
En avion . . . . .	149
<b>CONSEILS GÉNÉRAUX SUR L'ENTRETIEN ET LES RÉVISIONS</b> . . . . .	149
Entretien et révision de votre vélo SCOTT ou VAE SCOTT . . . . .	149
Nettoyage et entretien de routine de votre vélo SCOTT ou VAE SCOTT . . . . .	151
Conservation ou rangement de votre vélo SCOTT ou VAE SCOTT. . . . .	153
Particularités de la maintenance des VAE rapides SCOTT (S-Pedelec) . . . . .	154
<b>CALENDRIER D'ENTRETIEN ET DE MAINTENANCE SCOTT</b> . . . . .	155
<b>COUPLES DE SERRAGE RECOMMANDÉS POUR VOTRE VÉLO SCOTT</b> . . . . .	157
Couples de serrage recommandés pour les freins à disque sur votre vélo SCOTT . . . . .	159
<b>EXIGENCES LÉGALES</b> . . . . .	160
<b>GARANTIE LÉGALE CONTRE LES VICES CACHÉS ET GARANTIE COMMERCIALE</b> . . . . .	162
Les pièces d'usure . . . . .	163
<b>GARANTIE SUR LES VÉLOS SCOTT</b> . . . . .	165
 <b>SCOTT</b> - PLAN D'ENTRETIEN . . . . .	167
 <b>SCOTT</b> - CARTE D'IDENTIFICATION . . . . .	173
 <b>SCOTT</b> - PROTOCOLE DE REMISE . . . . .	174

## REMARQUES SUR LA TRADUCTION DE LA PRÉSENTE NOTICE DE SERVICE ORIGINALE SCOTT

Les illustrations sur les premières pages de la traduction de la notice de service originale SCOTT sont données à titre d'exemple pour un vélo tout terrain typique SCOTT et deux VAE typiques SCOTT. L'un de ces vélos SCOTT correspond au vélo SCOTT que vous avez acheté. Il existe entretemps un choix très large de modèles spécialement conçus et équipés pour un usage spécifique. La traduction de la présente notice de service originale SCOTT s'applique aux types de vélos suivants :

### Vélos tout terrain (a-d)

Vélos à assistance électrique (VAE), EPAC (dans le langage familier : vélos électriques) (e+f)

VAE rapides

La traduction de la présente notice de service originale SCOTT ne saurait s'appliquer à d'autres types de vélos que ceux représentés ici. Cette notice n'a pas pour vocation de vous permettre d'assembler un vélo SCOTT à partir de pièces détachées, de le réparer ou de procéder au montage final d'un vélo SCOTT pré-assemblé.

Les cycles à pédalage assisté regroupés sous le terme EPAC (Electrically Power Assisted Cycles) dans la norme européenne EN 15194 sont désignés comme VAE dans la traduction de la présente notice de service originale SCOTT. Vous trouverez une description précise des différents types de cycles EPAC dans le chapitre « Utilisation conforme à l'usage prévu de votre vélo SCOTT ».

Dans la traduction de la présente notice de service originale SCOTT, le terme « vélo » est toujours employé dans les descriptions générales pour désigner les vélos tout terrain ainsi que les vélos à assistance électrique (VAE).



Accordez une attention particulière aux symboles suivants :

### DANGER !

 Ce symbole signale un danger possible pour votre santé et votre sécurité si vous ne suivez pas les instructions données ou si vous omettez de prendre les précautions nécessaires.

### ATTENTION !

 Ce symbole vous avertit de certaines actions susceptibles d'endommager votre matériel ou d'avoir des répercussions néfastes sur l'environnement.

### REMARQUE !

 Ce symbole signale une information concernant le maniement du produit ou renvoie au passage correspondant de la traduction de la notice de service originale SCOTT méritant une attention particulière.

Les symboles suivants sont toujours utilisés pour signaler des particularités concernant les vélos à assistance électrique. Si vous avez fait l'acquisition d'un VAE SCOTT, lisez avec une attention particulière ces consignes et avertissements. Respectez aussi dans tous les cas les mises en garde générales qui sont faites dans la traduction de la présente notice de service originale.

### DANGER !

 Ce symbole signale un danger possible pour votre santé et votre sécurité si vous ne suivez pas les instructions données ou si vous omettez de prendre les précautions nécessaires lors de l'utilisation d'un VAE SCOTT. Respectez aussi dans tous les cas les mises en garde générales qui sont faites dans la traduction de la présente notice de service originale.

### ATTENTION !

 Ce symbole vous avertit de certaines actions susceptibles, lors de l'utilisation d'un VAE SCOTT, d'endommager votre matériel ou d'avoir des répercussions néfastes sur l'environnement. Respectez aussi dans tous les cas les mises en garde générales qui sont faites dans la traduction de la présente notice de service originale.

**REMARQUE !**

 Ce symbole signale une information concernant le maniement de votre VAE SCOTT ou renvoie au passage correspondant de la traduction de la notice de service originale méritant une attention particulière. Respectez aussi dans tous les cas les mises en garde générales qui sont faites dans la traduction de la présente notice de service originale.

Les conséquences possibles en cas de non-respect des mises en garde signalées par ces symboles ne sont pas répétées systématiquement dans la traduction de la présente notice de service originale SCOTT.

**La traduction de la présente notice de service originale SCOTT, en relation avec le présent CD-ROM SCOTT, répond aux exigences de la norme ISO 4210:2014 relative aux vélos tout terrain (VTT) ainsi que de la norme EN 15194 pour VAE.**

Tenez également compte des notices techniques des équipementiers et du système d'assistance électrique sur le présent CD-ROM SCOTT.

**SÉCURITÉ ET COMPORTEMENT**

Chère cliente SCOTT, cher client SCOTT,

Toutes nos félicitations pour avoir fait l'achat d'un nouveau vélo SCOTT. Nous sommes certains que les performances et les qualités de ce vélo vont dépasser vos attentes. Les cadres SCOTT et les composants ont été spécifiquement conçus pour que votre satisfaction soit totale. Que vous soyez débutant ou professionnel, vous allez vivre de longues heures de plaisir !

Nous vous encourageons fortement à lire attentivement la traduction de la présente notice de service originale SCOTT pour vous familiariser avec votre nouveau vélo et profiter du plaisir de le conduire.

En achetant ce vélo SCOTT **(a-d)**, vous avez opté pour un produit de qualité. Votre nouveau vélo SCOTT a été assemblé par un professionnel, à partir de pièces soigneusement conçues et fabriquées. Votre vélociste SCOTT spécialisé a procédé à son montage final et vérifié son bon fonctionnement, vous assurant ainsi une prise en main agréable et sûre dès les premiers coups de pédale.

La traduction de la présente notice de service originale SCOTT contient de nombreux conseils pratiques destinés à vous faciliter la prise en main de votre vélo SCOTT, de même que des informations utiles sur ses aspects techniques, sa maintenance et son entretien. Lisez attentivement la traduction de la présente notice de service originale SCOTT. Même si vous avez pratiqué le vélo depuis des années, les informations qu'elle contient vous seront utiles, car elles tiennent compte de l'évolution considérable qu'a connue la technologie du vélo ces dernières années **(e+f)**.

Avant d'entreprendre votre première sortie sur votre vélo SCOTT, prenez le temps de lire au moins le chapitre intitulé « Contrôles à réaliser avant la première sortie » dans son intégralité. Soucieux de vous garantir un plaisir durable dans votre pratique du vélo, ainsi que votre sécurité, nous vous recommandons de toujours contrôler le bon fonctionnement de votre vélo SCOTT avant d'enfourcher votre vélo, comme décrit dans le chapitre intitulé « Contrôles à réaliser avant chaque sortie ».



Il est impossible au manuel le plus détaillé de couvrir toutes les combinaisons possibles de vélos et d'équipements. La traduction de la présente notice de service originale SCOTT considère seulement le vélo SCOTT ou VAE SCOTT que vous venez d'acquérir ainsi que ses composants usuels et se contente de donner les indications et les avertissements les plus importants pour le maniement de votre nouveau vélo SCOTT.

En effectuant les travaux d'ajustement et de maintenance décrits en détail **(a)** dans cette notice, vous devez toujours garder à l'esprit que les instructions et les indications qui y sont faites s'appliquent uniquement et exclusivement à ce vélo SCOTT.

Nos conseils ne sauraient s'appliquer sans restriction à d'autres types de vélo. En raison de la diversité et de l'évolution des modèles, la description des travaux peut ne pas être complète dans certains cas. Tenez également compte des notices techniques des équipementiers et du système d'assistance électrique sur le présent CD-ROM SCOTT.

Selon l'expérience et/ou l'habileté manuelle de la personne effectuant les travaux, ces notices peuvent paraître lacunaires. Certains travaux peuvent nécessiter un outillage spécial **(b)** ou des notices complémentaires. N'attendez pas de ce manuel qu'il vous communique le savoir-faire et l'expertise d'un mécanicien vélo.

#### REMARQUE !

**i** Vous trouverez sur le présent CD-ROM SCOTT les notices techniques des équipementiers, la notice technique du système d'assistance électrique ainsi que les liens web respectifs.

Avant que vous n'enfourchiez votre vélo, permettez-nous de vous rappeler certains principes de sécurité : Ne roulez jamais sans casque ni lunettes convenablement ajustés **(c)**. Portez toujours des vêtements appropriés à la pratique cycliste, c.-à-d. des pantalons ou shorts moulants ou un serre-pantalons **(d)** et des chaussures conformes au système de pédales utilisé **(e)**. Sur route, adoptez une conduite modérée et observez les règles de la circulation, pour votre sécurité et la sécurité des autres usagers.



Ce manuel n'est pas destiné à vous enseigner le maniement d'un vélo. Lorsque vous roulez à vélo, vous devez être conscient que cette activité est associée à des risques et que vous devez, en tant que cycliste, veiller à toujours conserver le contrôle de votre vélo SCOTT. Tenez compte du fait que vous roulez à une vitesse plus élevée sur un VAE SCOTT. Suivez éventuellement un cours pour les utilisateurs des vélos ou VAE (débutants) tel qu'ils sont proposés.

Comme dans toutes les activités sportives, vous pouvez vous blesser en pratiquant le vélo. Restez donc vigilant et soyez toujours conscient des dangers potentiels et de leurs conséquences. Rappelez-vous que vous n'êtes pas protégé sur un vélo, comme dans une voiture, par une carrosserie, un système ABS ou des airbags. Par conséquent, roulez toujours avec prudence et respectez les droits des autres usagers.

Ne roulez jamais lorsque vous êtes sous l'influence de médicaments, de drogues ou de l'alcool ou encore si vous êtes fatigué. Ne prenez jamais de passager sur votre vélo SCOTT et gardez toujours les deux mains sur le cintre.

Respectez la réglementation relative à la pratique des vélos SCOTT en dehors du réseau routier et sur la voie publique. Ces règles varient d'un pays à l'autre.

Respectez la nature lorsque vous faites des randonnées à travers les champs ou en forêt **(f)**. Roulez uniquement sur les routes et les chemins balisés et aménagés à cet effet.

Si vous roulez sur un VAE SCOTT, gardez à l'esprit que vous vous déplacez vite et sans bruit. Évitez d'effrayer les piétons ou d'autres cyclistes. Signalez-vous à temps avec votre timbre et ralentissez pour prévenir les risques d'accident. Familiarisez-vous avec le maniement de votre VAE SCOTT. Pour de plus amples informations, consultez les chapitres « La conduite en VAE SCOTT » et « Informations utiles sur la conduite en VAE rapide SCOTT (S-Pedelec) ».

Pour vous familiariser avec les différents composants de votre vélo SCOTT, ouvrez le pan intérieur de la couverture recto de la traduction de la présente notice de service originale SCOTT. Vous y trouverez représentés un vélo tout terrain SCOTT **(a)** ainsi qu'un VAE SCOTT **(b)** avec la désignation de leurs principaux composants. Conservez la page dépliée pendant la lecture. Elle vous permettra de repérer rapidement les composants mentionnés dans le texte.

**DANGER !**

**⚡** Lors de l'entretien et de la maintenance, ne présumez pas de vos capacités, dans l'intérêt de votre propre sécurité. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

**DANGER !**

**⚡** Veuillez tenir compte des points suivants : Tenez compte de ne pas vous accrochez à un véhicule lorsque vous roulez à vélo. Ne conduisez pas sans les mains. Ne retirez vos pieds des pédales que si l'état de la route l'exige.

**SCOTT - NO SHORTCUTS****UTILISATION CONFORME À L'USAGE PRÉVU DE VOTRE VÉLO SCOTT**

Nos ingénieurs ont conçu votre vélo SCOTT pour un usage spécifique. Utilisez votre vélo SCOTT uniquement pour l'usage spécifique auquel il est prévu, sinon vous risquez de le soumettre à des contraintes excessives qui pourraient entraîner une défaillance, voire un accident aux conséquences imprévisibles ! En cas d'utilisation non conforme à l'usage prévu, la garantie devient caduque.

**REMARQUE !**

**i** Consultez le site Internet [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) pour connaître la catégorie à laquelle votre nouveau vélo SCOTT appartient.

Il n'existe pas de type de vélo adapté à tous les usages. Votre vélociste SCOTT sera heureux de vous aider à trouver le vélo SCOTT parfaitement adapté à votre personne et vos besoins. Il saura également vous enseigner les limites des différents types de vélo.

**Catégorie 3 : vélos de cross-country, de marathon et hardtail SCOTT**

Les vélos de cross-country **(c)**, de marathon **(d)** et hardtail SCOTT **(e+f)** sont destinés à une conduite sur des chemins avec une surface goudronnée ou pavée ou des chemins gravillonnés et sont également adaptés pour des terrains accidentés et meubles. Les sauts sporadiques jusqu'à une hauteur de 0,5 m sont également inclus dans la gamme d'utilisation de ces vélos SCOTT.

Ils sont en outre prévus pour des sorties et des courses dans les champs sur des terrains à dureté moyenne, de léger à agressif (par ex. terrains vallonnés avec de petits obstacles, tels que racines, pierres, surfaces meubles et dures, ainsi que creux). Les sauts pratiqués par des cyclistes inexpérimentés peuvent toutefois se solder par de mauvais atterrissages entraînant une augmentation significative des forces agissantes et pouvant occasionner des dommages matériels. SCOTT vous recommande de participer à un cours de maîtrise de la conduite.

Demandez le cas échéant à un vélociste SCOTT de procéder à un contrôle de votre vélo SCOTT à une fréquence supérieure à celle prescrite dans le calendrier d'entretien et de maintenance SCOTT.

Ils ne se prêtent toutefois pas à une utilisation en terrain cassant, à rouler dans les escaliers, à la pratique de tricks etc., à l'entraînement et aux compétitions dans les catégories freeride, dirt, downhill, ainsi que pour la pratique du freeride extrême, le downhill dans des conditions exigeantes, le dirt jump, le slopestyle ou une conduite très agressive ou extrême.

Les vélos de **cross-country (a+b)**, de **marathon** et **hardtail (c) SCOTT** ne sont pas toujours destinés à être utilisés sur les voies publiques en raison de leur conception et de leur équipement. Toute utilisation du vélo sur les voies publiques suppose l'installation préalable d'équipements de sécurité prescrits pour cet usage. Respectez les règles de la circulation en vigueur sur les voies publiques. Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Exigences légales ».

Les vélos SCOTT XC, Trail et Contessa Mountain font partie de cette catégorie.

Le **poids total admissible** (cycliste + bagages et vélo) ne doit pas dépasser **119 à 128 kg** (en fonction du modèle). Le cas échéant, ce poids total admissible peut être limité davantage par les consignes d'utilisation des équipementiers.

#### DANGER !

**⚡** Il est interdit d'utiliser des remorques, sièges enfant et porte-bagages sur les vélos de **cross-country, marathon et hardtail SCOTT**. Veuillez noter que SCOTT décline toute responsabilité ou garantie en cas d'utilisation d'une remorque, d'un siège enfant et d'un porte-bagages.

Exception : vous pouvez installer un porte-bagages adapté sur votre vélo SCOTT si ce dernier dispose de dispositifs pour porte-bagages sur le hauban du triangle arrière et les pattes de roue. Consultez votre vélociste SCOTT avant de procéder au montage.

#### DANGER !

**⚡** Les vélos SCOTT de la catégorie 3 ne se prêtent pas à une utilisation en terrain cassant, à rouler dans les escaliers, à la pratique des sauts hauts et lointains (d), des slides, stoppies, wheelies « tricks » etc. !

#### REMARQUE !

**i** Consultez le site Internet [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) pour connaître la catégorie à laquelle votre nouveau vélo SCOTT appartient.

### Catégorie 4 : vélos d'enduro et all mountain SCOTT

Les vélos d'enduro (e+f) et all mountain SCOTT sont conçus pour un usage hors route (cross alpin etc.). Les vélos SCOTT de cette catégorie peuvent rouler sur les sols prescrits pour les vélos des catégories 1, 2 et 3.



Les vélos SCOTT de cette catégorie se prêtent en outre à une utilisation en terrain inégal et cassant avec de fortes pentes entraînant des vitesses plus élevées. Les sauts réguliers effectués par les cyclistes expérimentés ne posent pas de problèmes pour ces vélos SCOTT.

Ces vélos SCOTT ne se prêtent toutefois pas à la réalisation de tricks, à rouler dans les escaliers, à un usage pour des formes extrêmes de sauts/conduite, comme par ex. du VTT extrême, du freeride, du downhill, sur des pistes de north shore, pour le dirt jumping, le hucking, l'entraînement et les compétitions dans les catégories freeride, dirt, downhill.

En outre, SCOTT exclut l'usage régulier et durable de ces vélos SCOTT dans des bike parks.

Les **vélos d'enduro et all mountain SCOTT** ne sont pas toujours destinés à être utilisés sur les voies publiques en raison de leur conception et de leur équipement. Toute utilisation du vélo sur les voies publiques suppose l'installation préalable d'équipements de sécurité prescrits pour cet usage. Respectez les règles de la circulation en vigueur sur les voies publiques. Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Exigences légales ».

Les vélos SCOTT ENDURO font partie de cette catégorie.

Le **poids total admissible** (cycliste + bagages et vélo) ne doit pas dépasser **119 à 128 kg** (en fonction du modèle). Le cas échéant, ce poids total admissible peut être limité davantage par les consignes d'utilisation des équipementiers.

#### DANGER !

**⚡** Il est interdit d'utiliser des remorques, sièges enfant et porte-bagages sur les vélos d'enduro et all mountain SCOTT. Veuillez noter que SCOTT décline toute responsabilité ou garantie en cas d'utilisation d'une remorque, d'un siège enfant et d'un porte-bagages.

#### DANGER !

**⚡** En raison des charges plus élevées, les vélos SCOTT de la catégorie 4 doivent être vérifiés pour des dommages possibles après chaque sortie. Deux inspections par an au minimum auprès de votre vélociste SCOTT sont obligatoires.

#### REMARQUE !

**i** Consultez le site Internet [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) pour connaître la catégorie à laquelle votre nouveau vélo SCOTT appartient.

## Catégorie 5 : vélos gravity, freeride, downhill et dirtjump SCOTT

Les **vélos gravity, freeride, downhill et dirtjump SCOTT** ne sont pas toujours destinés à être utilisés sur les voies publiques en raison de leur conception et de leur équipement. Toute utilisation du vélo sur les voies publiques suppose l'installation préalable d'équipements de sécurité prescrits pour cet usage. Respectez les règles de la circulation en vigueur sur les voies publiques. Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Exigences légales ».

### DANGER !

**⚡ Il est interdit d'utiliser des remorques, sièges enfant et porte-bagages sur les vélos gravity, freeride, downhill et dirtjump SCOTT. Veuillez noter que SCOTT décline toute responsabilité ou garantie en cas d'utilisation d'une remorque, d'un siège enfant et d'un porte-bagages.**

### DANGER !

**⚡ En raison des charges plus élevées, les vélos SCOTT de la catégorie 5 doivent être vérifiés pour des dommages possibles après chaque sortie. Trois inspections par an au minimum auprès de votre vélociste SCOTT sont obligatoires.**

### REMARQUE !

**ℹ Consultez le site Internet [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) pour connaître la catégorie à laquelle votre nouveau vélo SCOTT appartient.**

## Catégorie 5.1 : vélos gravity, freeride, downhill SCOTT

Les **vélos gravity, freeride (a+b) et downhill (c) SCOTT** sont adaptés à la réalisation de sauts, au franchissement d'obstacles, pour une conduite à grande vitesse ou agressive sur des surfaces accidentées ou l'atterrissage sur des surfaces planes. Ce type de conduite est toutefois extrêmement dangereux et entraîne des forces imprévisibles sur le vélo, qui peuvent présenter une sollicitation excessive du cadre, de la fourche ou d'autres pièces. Si vous décidez de faire du tout-terrain avec des vélos SCOTT de la catégorie 5,1, vous devez prendre les mesures de sécurité correspondantes, comme par ex. des révisions plus fréquentes de votre vélo ou le remplacement de l'équipement. Vous devez également porter un équipement de protection avancé, comme par ex. un casque intégral, des protections rigides et des équipements de protection corporelle (d).

Les **vélos gravity, freeride et downhill SCOTT** sont prévus pour des parcours extrêmes, par ex. sur des pistes north shore et slopestyle, que seuls les cyclistes les plus expérimentés doivent tenter.



Les vélos SCOTT DH / FR font partie de cette catégorie.

### DANGER !

**⚡ Ne surestimez pas vos qualités de pilote, pour votre propre sécurité. Certaines manœuvres paraissent simples quand elles sont exécutées par des pilotes professionnels, mais sont en réalité extrêmement dangereuses. Portez toujours des équipements de protection spécialement adaptés à votre pratique.**

## Catégorie 5.2 : vélos dirtjump SCOTT

Les **vélos dirtjump SCOTT** sont adaptés à la réalisation de sauts, au franchissement d'obstacles, pour une conduite à grande vitesse ou agressive sur des surfaces accidentées ou l'atterrissage sur des surfaces planes. Ce type de conduite est toutefois extrêmement dangereux et entraîne des forces imprévisibles sur le vélo, qui peuvent présenter une sollicitation excessive du cadre, de la fourche ou d'autres pièces. Si vous décidez de faire du tout-terrain avec des vélos SCOTT de la catégorie 5.2, vous devez prendre les mesures de sécurité correspondantes, comme par ex. des révisions plus fréquentes de votre vélo ou le remplacement de l'équipement. Vous devez également porter un équipement de protection avancé, comme par ex. un casque intégral, des protections rigides et des équipements de protection corporelle.

Les **vélos dirtjump SCOTT (e)** sont prévus pour un usage sur des dirt jumps, ramps, skate parks construits par l'homme, sur d'autres obstacles et terrains prévisibles, sur lesquels les cyclistes nécessitent plutôt une bonne maîtrise et des compétences en conduite du vélo plutôt que d'un bon amortissement. Les vélos dirtjump SCOTT sont utilisés à la manière des BMX très sollicités.

Les **vélos dirtjump SCOTT** ne sont pas destinés à un usage en tout-terrain, dans des pentes ou pour des atterrissages nécessitant de longs débattements de suspension pour amortir les chocs de l'atterrissage ou pour garder le contrôle.

Les vélos SCOTT DIRT font partie de cette catégorie.

### DANGER !

**⚡ Notez qu'en raison de l'usage spécial auquel ils sont destinés, certains vélos dirt SCOTT sont équipés d'un seul frein. Pourtant, un deuxième frein est toujours fourni et peut être monté le cas échéant. De tels vélos dirt SCOTT ne peuvent être utilisés qu'en zone sécurisée.**

### DANGER !

**⚡ Ne surestimez pas vos qualités de pilote, pour votre propre sécurité. Certaines manœuvres paraissent simples quand elles sont exécutées par des pilotes professionnels, mais sont en réalité extrêmement dangereuses. Portez toujours des équipements de protection spécialement adaptés à votre pratique (f).**

## Vélos à assistance électrique (VAE)

Les **VAE (Vélos à Assistance Électrique)**, aussi dénommés **EPAC (Electrically Power Assisted Cycles)** sont des vélos sur lesquels le moteur d'assistance ne s'embraye que lorsque vous appuyez sur les pédales. Le moteur se débraye automatiquement dès que le cycliste cesse de pédaler.

Pour conduire un VAE SCOTT **(a+b)**, un permis de conduire n'est pas nécessaire si le moteur d'assistance électrique se débraye automatiquement quand le vélo atteint une vitesse de 25 km/h. Vous n'avez pas besoin non plus de souscrire une assurance spécifique. Pourtant un VAE doit être homologué par un organisme certifié pour le territoire français.

Les VAE SCOTT sont considérés légalement comme des vélos, ils sont soumis sans réserve aux mêmes conditions que les bicyclettes concernant la circulation sur les pistes cyclables. Le port du casque est recommandé, mais n'est pas obligatoire.

Attention : ne confondez pas votre VAE SCOTT avec un vélo électrique rapide SCOTT (« S-Pedelec ») (**voir VAE rapides**).

La plupart des VAE SCOTT sont conçus exclusivement pour une utilisation sur des routes et chemins à revêtement lisse : Empruntez uniquement des voies ouvertes à la circulation des bicyclettes. Ce sont uniquement les VAE off road SCOTT qui sont conçus pour l'utilisation en tout terrain. L'utilisation d'un VAE tout chemin SCOTT en tout terrain peut occasionner une chute aux conséquences imprévisibles.

L'aide à la poussée **(c)** dont votre VAE est éventuellement doté, vous assiste dans vos efforts pour pousser le VAE SCOTT - même si vous ne pédalez pas - jusqu'à une vitesse maximale de 6 km/h.

Votre VAE SCOTT est conçu pour supporter un poids total maximum. Ce poids total maximum correspond à la somme du poids du cycliste, des bagages et du VAE SCOTT. Le **poids total admissible** est de **150 kg**.

## VAE rapides

Les vélos à assistance électrique rapides (**S-Pedelec ou Speed Pedelec**) sont des vélos dont le moteur d'appoint **(d)** vous soutient dans vos efforts à des vitesses supérieures à 25 km/h aussi longtemps que vous pédalez. La vitesse assistée maximale est de 45 km/h. Si vous ne pédalez pas, le VAE rapide SCOTT vous assiste jusqu'à une vitesse maximale de 20 km/h.



Les VAE rapides SCOTT sont rangés dans la catégorie des cyclomoteurs, doivent être munis d'un certificat de réception ou d'un certificat de conformité européen et sont par conséquent soumis à des directives plus strictes concernant le remplacement ou la modification de leurs composants. Les modifications sans autorisation/certification entraînent l'annulation de l'autorisation de circulation, c.-à-d. le VAE rapide SCOTT ne doit plus être utilisé sur les voies publiques.

Pour rouler en VAE rapide sur la voie publique, votre VAE rapide SCOTT doit être immatriculé et assuré.

En France il faut avoir au moins 14 ans et le permis de conduire. Renseignez-vous auprès d'un bureau de délivrance des permis de conduire.

A l'intérieur des agglomérations, vous n'avez pas le droit de rouler sur les pistes cyclables avec un VAE rapide SCOTT **(c)**. Hormis dans les cas où celles-ci sont signalées par un panneau supplémentaire comme étant ouvertes à la circulation des cyclomoteurs. Hors agglomération, l'utilisation des pistes cyclables est autorisée aux VAE rapides **(d)**.

En Allemagne et en Suisse le port du casque est aussi obligatoire pour rouler avec un VAE rapide SCOTT. Il suffit de porter un casque conventionnel **(e)**. Lisez aussi le chapitre « Informations utiles sur la conduite en VAE rapide SCOTT (S-Pedelec) » en intégralité.

La plupart des VAE rapides SCOTT sont conçus exclusivement pour circuler sur des routes et des pistes à revêtement lisse. Utilisez uniquement des parcours ouverts aux S-Pedelecs et vélos électriques. En règle générale, les VAE rapide SCOTT classiques ne se prêtent pas à une utilisation tout terrain **(f)**. L'utilisation d'un VAE rapide SCOTT en tout terrain peut occasionner une chute aux conséquences imprévisibles.

Votre VAE rapide SCOTT est conçu pour supporter un poids total maximum. Ce poids total maximum correspond à la somme du poids du cycliste, des bagages et du VAE rapide SCOTT. Le **poids total admissible** est de **150 kg**.

### DANGER !

 Utilisez votre vélo SCOTT exclusivement conformément à l'usage spécifique auquel il est prévu, sans quoi vous risquez de le soumettre à des contraintes excessives qui pourraient entraîner une défaillance. Risque de chute !

### DANGER !

 Ne modifiez pas votre VAE SCOTT ou VAE rapide SCOTT, notamment la puissance ou la vitesse assistée éventuelle ! Une fois modifié un VAE ou VAE rapide ne doit pas être utilisé sur les voies publiques.

**DANGER !**

 Ne surestimez pas vos qualités de pilote, pour votre propre sécurité. Certaines manœuvres paraissent simples quand elles sont exécutées par des pilotes professionnels, mais sont en réalité extrêmement dangereuses. Portez toujours des équipements de protection spécialement adaptés à votre pratique.

**DANGER !**

 Attention : Il existe différentes catégories de VAE et de vélos électriques, soumises chacune à des conditions cadres légales différentes. Vérifiez dans la carte d'identification SCOTT de votre VAE SCOTT ou de votre vélo électrique SCOTT la classe de véhicule à laquelle il appartient (a). Respectez les règles du code de la route associées au type du véhicule en question, même lorsque vous vous promenez à travers la campagne.

**REMARQUE !**

 Les réglementations et les prescriptions concernant les VAE et les vélos électriques rapides sont revues en permanence. Informez-vous dans la presse quotidienne des évolutions actuelles de la situation juridique.

**REMARQUE !**

 Tenez également compte des notices techniques du système d'assistance électrique ainsi que des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

**REMARQUE !**

 Pour de plus amples informations sur l'utilisation conforme à l'usage prévu de votre VAE SCOTT ou de votre VAE rapide SCOTT et sur le poids total autorisé (cycliste, VAE SCOTT et bagages), consultez la carte d'identification SCOTT ainsi que le chapitre « Utilisation conforme à l'usage prévu de votre vélo SCOTT ».

**REMARQUE !**

 L'utilisation des remorques, des porte-bagages et des sièges pour enfant sur votre VTT SCOTT et VAE SCOTT n'est pas autorisée.

**REMARQUE !**

 Conservez bien la traduction de la présente notice de service originale SCOTT et remettez-la à l'utilisateur, si vous vendez, louez ou transmettez votre VAE SCOTT ou VAE rapide SCOTT.

**CONTRÔLES À RÉALISER AVANT LA PREMIÈRE SORTIE**

1. Pour pouvoir circuler sur la voie publique, votre vélo doit être conforme aux dispositions légales en matière de sécurité. Comme celles-ci varient selon les pays, l'équipement de votre vélo SCOTT peut ne pas être complet (b).

Consultez votre vélociste SCOTT, qui vous renseignera sur les dispositions légales et réglementations en vigueur dans votre pays ou le pays dans lequel vous envisagez d'utiliser votre vélo SCOTT. Équipez ou faites équiper votre vélo SCOTT conformément aux réglementations en vigueur avant de l'utiliser sur la voie publique.

Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Exigences légales ».

2. Familiarisez-vous avec votre système de freinage (c+d). Vérifiez sur la carte d'identification de votre vélo SCOTT que vous pouvez actionner le frein de la roue avant avec le même levier (droit ou gauche) que celui que vous utilisez habituellement. Si ce n'est pas le cas, faites intervertir les poignées de frein par votre vélociste SCOTT avant d'effectuer votre première sortie.

L'efficacité des freins modernes peut être très supérieure à celle des freins que vous avez eu coutume d'utiliser jusqu'à présent. N'hésitez pas à faire d'abord quelques essais de freinage sur une surface plane et adhérente, à l'écart de la circulation. Augmentez petit à petit la puissance des freinages ainsi que la vitesse.

Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Freins » ainsi qu'aux notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

3. Familiarisez-vous avec le système de changement de vitesses et son fonctionnement (e+f). Faites-vous expliquer le principe de changement de vitesses par votre vélociste SCOTT et entraînez-vous éventuellement à passer les vitesses sur votre nouveau vélo dans une zone à l'écart de la circulation.

Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Systèmes de changement de vitesses » ainsi qu'aux notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

**a**  **SCOTT - CARTE D'IDENTIFICATION**

Modèle \_\_\_\_\_  
 N° de cadre \_\_\_\_\_  
 Couleur \_\_\_\_\_  
 Suspension avant \_\_\_\_\_  
 - Fabricant \_\_\_\_\_  
 - Modèle \_\_\_\_\_  
 - Numéro de série \_\_\_\_\_  
 - Forme/Taille de cadre \_\_\_\_\_  
 - Taille du pneu/métrique \_\_\_\_\_  
 Particularité/accessoires \_\_\_\_\_

**DANGER !**  
 Enregistrez votre vélo SCOTT en ligne sur [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) dans un délai de 10 jours à compter de la date d'achat. En outre, vos données peuvent servir à votre sécurité, nous remercions de vous donner la possibilité de vous informer sur les mesures.

**UTILISATION CONFORME À L'USAGE PRÉVU**

Usage selon : catégorie 0  catégorie 3   
 catégorie 1  catégorie 4   
 catégorie 2  catégorie 5

Charge totale autorisée \_\_\_\_\_ kg  
 Vélo SCOTT cycliste et bagages \_\_\_\_\_ kg



4. Veillez au réglage correct de la selle et du cintre. La selle doit être réglée de telle sorte que vous puissiez tout juste poser le talon sur la pédale quand celle-ci se trouve en position basse sans faire basculer votre hanche **(a)**. Vérifiez que vous pouvez encore toucher le sol avec la pointe des pieds lorsque vous êtes assis sur la selle (exception : vélos SCOTT à suspension intégrale). Votre vélociste SCOTT habituel vous aidera à trouver la bonne position d'assise si vous n'êtes pas satisfait.

Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Ajustement du vélo SCOTT au cycliste ».

5. Si votre vélo SCOTT est équipé de pédales automatiques **(b)** : et que vous n'avez jamais utilisé de chaussures automatiques auparavant, entraînez-vous soigneusement, tout d'abord à l'arrêt, à engager et à dégager les cales des chaussures dans les pédales. Demandez à votre vélociste SCOTT de vous expliquer le fonctionnement des pédales et les régler en fonction de vos préférences.

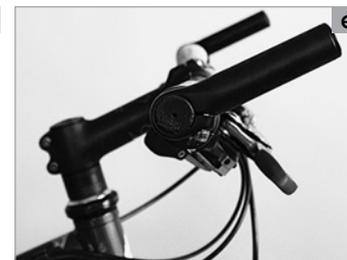
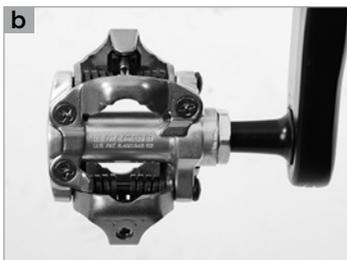
Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Pédales et chaussures » ainsi qu'aux notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

6. Si vous avez fait l'acquisition d'un vélo suspendu SCOTT **(c+d)**, nous vous conseillons de faire procéder au réglage correct de la suspension par votre vélociste SCOTT. Un réglage incorrect peut entraîner un mauvais fonctionnement, voire une détérioration des éléments de suspension. Il affectera dans tous les cas le comportement du vélo et ne vous permettra pas de jouir d'une sécurité de conduite maximale.

Pour de plus amples informations, reportez-vous aux chapitres « Suspension avant » et « Suspension arrière » ainsi qu'aux notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

#### DANGER !

- ⚡** Tenez compte du fait que votre action de freinage peut être retardée dans certaines positions, si votre vélo est équipé d'embouts de cintre **(e)**. En effet, vos mains ne peuvent pas accéder facilement aux leviers de frein dans toutes les positions.



#### DANGER !

- ⚡** Utilisez votre vélo SCOTT exclusivement conformément à l'usage spécifique auquel il est prévu, sans quoi vous risquez de le soumettre à des contraintes excessives qui pourraient entraîner une défaillance. Risque de chute !

#### DANGER !

- ⚡** Veillez en particulier à disposer d'un écart suffisant au niveau de l'entre-jambe **(f)**, pour ne pas risquer de vous blesser si vous devez mettre rapidement pied à terre.

#### DANGER !

- ⚡** Ne négligez pas le fait que l'efficacité des freins et l'adhérence des pneumatiques peuvent diminuer considérablement par temps humide. Soyez particulièrement prudent si vous roulez sur une chaussée humide et réduisez sensiblement votre vitesse.

#### DANGER !

- ⚡** Notez qu'en raison de l'usage spécial auquel ils sont destinés, certains vélos dirt SCOTT sont équipés d'un seul frein. Pourtant, un deuxième frein est toujours fourni et peut être monté le cas échéant. De tels vélos dirt SCOTT ne peuvent être utilisés qu'en zone sécurisée.

#### DANGER !

- ⚡** Si vous manquez de pratique ou si la tension des ressorts de fixation sur les pédales automatiques est trop importante, il peut arriver que vous ne puissiez plus dégager les chaussures des pédales. Risque de chute !

#### DANGER !

- ⚡** Si vous avez chuté avec votre vélo SCOTT, vous devez au minimum réaliser les contrôles tels que décrits dans les chapitres « Contrôles à réaliser avant chaque sortie » et « Contrôles après une chute ». N'enfourchez votre vélo SCOTT que si le contrôle de tous les points énumérés ci-dessus est satisfaisant et rentrez en roulant très prudemment. Évitez surtout de freiner ou d'accélérer brusquement et ne roulez pas en danseuse. Si vous n'êtes plus sûr de la fiabilité du vélo, faites-vous ramener en voiture plutôt que de prendre des risques. Arrivé chez vous, procédez encore une fois à un contrôle approfondi de votre vélo SCOTT. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT !

#### REMARQUE !

- i** Nous vous recommandons de souscrire une police d'assurance responsabilité civile. Assurez-vous que votre police d'assurance couvre les dommages pouvant être occasionnés par l'utilisation d'un vélo. Adressez-vous à votre agence d'assurances.

## RECOMMANDATIONS SUPPLÉMENTAIRES « CONTRÔLES À RÉALISER AVANT LA PREMIÈRE SORTIE » AVEC VOTRE VAE SCOTT

1. Avez-vous déjà roulé en VAE ? Tenez compte des caractéristiques de conduite particulières de ce système de propulsion hybride révolutionnaire. Débutez votre première sortie sur le mode d'assistance réduite **(a)** ! Testez petit à petit les modes d'assistance disponibles sur votre VAE SCOTT sur une surface dégagée, à l'écart de la circulation.

Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « La conduite en VAE SCOTT » ou « Informations utiles sur la conduite en VAE rapide SCOTT (S-Pedelec) » ainsi qu'à la notice technique du système d'assistance électrique sur le présent CD-ROM SCOTT.

2. La batterie de votre VAE SCOTT doit être chargée avant sa première utilisation **(b)**. Familiarisez-vous avec la manipulation et l'installation de la batterie. Vérifiez avant la première sortie si la batterie est correctement installée, correctement enclenchée et fermée, voire verrouillée **(c)**.

Pour de plus amples informations, reportez-vous à la notice technique du système d'assistance électrique sur le présent CD-ROM SCOTT.

3. Les fonctions de votre VAE SCOTT sont activées au moyen des touches de l'ordinateur de commande **(d)** ou de l'unité de commande **(e)**. Familiarisez-vous avec l'ensemble des fonctions et leur affichage. Vérifiez les fonctionnalités de toutes les touches de l'ordinateur de commande ou de l'unité de commande.

Pour de plus amples informations, reportez-vous à la notice technique du système d'assistance électrique sur le présent CD-ROM SCOTT.

4. Si votre VAE SCOTT est doté d'une aide à la poussée, elle vous soutient dans vos efforts pour pousser votre VAE SCOTT. Familiarisez-vous avec votre aide à la poussée.

Pour de plus amples informations, reportez-vous à la notice technique du système d'assistance électrique sur le présent CD-ROM SCOTT.

### DANGER !

 Utilisez votre VAE SCOTT exclusivement conformément à l'usage spécifique auquel il est prévu, sans quoi vous risquez de le soumettre à des contraintes excessives qui pourraient entraîner une défaillance. Risque de chute !

### DANGER !

 Lorsque vous montez sur votre VAE SCOTT, faites attention de ne pas appuyer sur les pédales avant d'être assis sur la selle et d'avoir le cintre bien en main **(f)**, ou faites en sorte d'avoir la pédale sur laquelle vous posez le pied dans la position la plus basse. L'assistance du moteur peut se déclencher sans que vous vous y attendiez au moment où vous appuyez sur les pédales et votre VAE SCOTT peut démarrer de manière incontrôlée. Risque de chute !

### DANGER !

 Tirez sur les leviers de frein des freins arrière et arrêtez de pédaler. Le VAE va arrêter. Freinage d'urgence ! Freinez de manière dosée avec les deux leviers de frein pour raccourcir la distance de freinage le plus possible (voir chapitre « Freins »).

### DANGER !

 Chargez la batterie seulement pendant la journée et uniquement dans un local sec équipé d'un capteur de fumée ou d'incendie. N'effectuez pas de chargement dans votre chambre à coucher. Placez la batterie à plat ou debout sur une surface large non inflammable, par ex. en céramique ou en verre, pour procéder au chargement ! Débranchez la batterie dès que la charge est complète.

### DANGER !

 Utilisez uniquement le chargeur fourni pour charger votre batterie. N'utilisez en aucun cas le chargeur d'un autre fabricant, et ce même si la prise du chargeur est compatible avec celle de votre batterie. La batterie pourrait s'échauffer, s'enflammer, voire exploser !

### DANGER !

 Ne laissez pas votre VAE SCOTT exposé en plein soleil.



**DANGER !**

 Déposez la batterie (a) ou le visuel avant d'effectuer les travaux sur votre VAE (par ex. révision, réparations, montage, entretien, travaux sur le moteur). Risque de blessure en cas d'activation involontaire de l'assistance électrique !

**DANGER !**

 La répartition du poids sur votre VAE SCOTT diffère considérablement de celle d'un vélo non doté d'une assistance électrique. Un VAE SCOTT est sensiblement plus lourd qu'un vélo SCOTT sans assistance électrique. En raison de son poids, un VAE SCOTT est plus difficile à garer, à pousser, à soulever et à porter qu'un vélo conventionnel SCOTT. Tenez-en aussi compte si vous devez charger votre VAE sur un véhicule ou l'en décharger ou si vous devez l'installer sur un système porte-vélo.

**DANGER !**

 Attention : Les freins de votre VAE SCOTT sont toujours plus puissants que le moteur d'assistance. Si vous souhaitez juguler momentanément la poussée apportée par le moteur (par ex., pour ralentir à l'abord d'un virage), freinez votre VAE SCOTT en douceur.

**DANGER !**

 Il est interdit d'utiliser des remorques, sièges enfant et porte-bagages sur les VAE SCOTT. Veuillez noter que SCOTT décline toute responsabilité ou garantie en cas d'utilisation d'une remorque, d'un siège enfant et d'un porte-bagages.

Exception : vous pouvez installer un porte-bagages adapté sur votre vélo SCOTT si ce dernier dispose de dispositifs pour porte-bagages sur le hauban du triangle arrière et les pattes de roue. Consultez votre vélociste SCOTT avant de procéder au montage.

**ATTENTION !**

 Soyez attentif au fait que tous les VAE SCOTT ne sont pas munis d'une béquille de stationnement. Aussi veillez, lorsque vous garez votre VAE SCOTT, à ce qu'il soit en une position stable et ne risque pas de basculer ou d'être renversé. La chute de votre VAE SCOTT peut l'endommager.

**CONTRÔLES À RÉALISER AVANT CHAQUE SORTIE**

Votre vélo SCOTT a subi de nombreux contrôles lors de sa fabrication et fait l'objet d'une vérification finale par votre vélociste SCOTT avant sa livraison. Le fonctionnement de votre vélo SCOTT pouvant se dérégler au cours d'un transport ou des modifications pouvant être effectuées à votre insu par un tiers lors d'un stationnement, il est impératif que vous effectuiez les contrôles suivants avant chaque sortie :

1. Assurez-vous que les attaches rapides (b), les axes traversants ou autres fixations des roues avant et arrière, ainsi que les fixations de la tige de selle et des autres composants sont correctement serrés.

Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Maniement des attaches rapides et des axes traversants » ainsi qu'aux notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

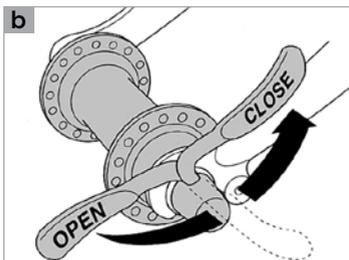
2. Vérifiez l'état des pneumatiques et la pression de gonflage à l'avant et à l'arrière (c). Les valeurs de pression minimale et pression maximale admises sont indiquées (en bar ou en P.S.I.) sur les flancs des pneus. Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Roues et pneumatiques » ainsi qu'aux notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

3. Faites tourner les deux roues pour vérifier l'absence de voile et de saut. Observez dans le cas d'un vélo équipé de freins à disque (d) l'écart entre le cadre et la jante ou le pneu ou dans le cas d'un vélo équipé de freins sur jante entre les patins et la jante (e). La présence d'un voile peut aussi être imputable à une déchirure latérale du pneumatique ou une rupture de rayon.

Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Roues et pneumatiques » ainsi qu'aux notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

4. Faites un essai de freinage à l'arrêt, en tirant avec force les leviers de frein vers le cintre (f). Dans le cas de freins sur jante, la surface de contact des patins doit s'appuyer simultanément et entièrement sur les flancs des jantes mais ne doit pas frotter contre les pneus, ni au moment du freinage ni quand les freins sont relâchés ou desserrés.

Les leviers de frein ne doivent pas pouvoir être tirés complètement jusqu'au cintre. Dans le cas de freins hydrauliques, les durites ne doivent pas laisser échapper de liquide hydraulique ou de liquide de freinage. Contrôlez également l'épaisseur des garnitures de freins.



Sur les **freins à disque**, vous devez obtenir immédiatement un point de pression stable. Si vous ne pouvez atteindre un point de pression stable qu'après avoir actionné plusieurs fois le levier de frein, nous vous recommandons de faire vérifier le vélo SCOTT par votre vélociste SCOTT immédiatement.

Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Freins » ainsi qu'aux notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

5. Soulevez légèrement votre vélo SCOTT, puis lâchez-le pour le faire rebondir sur le sol. Si vous percevez un cliquetis, tentez d'en déterminer l'origine. Contrôlez éventuellement les paliers et les visseries. Si c'est le cas, resserrez-les.
6. Si votre vélo SCOTT est doté de suspensions, appuyez-vous sur le vélo et vérifiez si l'enfoncement et l'extension des éléments de suspension s'effectuent normalement **(a)**.

Pour de plus amples informations, reportez-vous aux chapitres « Suspension avant » et « Suspension arrière » ainsi qu'aux notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

7. Avant le départ, assurez-vous éventuellement que la béquille de stationnement est complètement repliée **(b)**. Risque de chute !
8. N'oubliez pas de vous munir d'un antivol chaîne ou en U de qualité **(c)**. Pour vous prémunir efficacement contre le vol, attachez votre vélo SCOTT à un point fixe.
9. Si vous souhaitez rouler sur la voie publique, vous devez équiper votre vélo SCOTT conformément aux réglementations légales en vigueur dans le pays où vous vous trouvez **(d)**. Dans tous les cas, vous vous exposez à de grands dangers si vous roulez sans éclairage ni réflecteurs dans des conditions de mauvaise visibilité et de nuit. Vous risquez de ne pas être vu ou d'être vu trop tard par les autres usagers. Pour circuler sur la voie publique, votre vélo doit toujours être équipé d'un système d'éclairage homologué. Activez votre éclairage dès la tombée de la nuit.

Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Exigences légales ».



#### DANGER !

**⚡** N'utilisez pas votre vélo SCOTT s'il ne satisfait pas un des points de contrôle énumérés ci-dessus ! L'utilisation d'un vélo SCOTT défectueux peut entraîner un accident grave ! En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

#### DANGER !

**⚡** En cas de fixation incorrecte, par ex. des attaches rapides, des éléments du vélo SCOTT peuvent se détacher en route et provoquer une chute grave !

#### DANGER !

**⚡** Tenez compte du fait que votre action de freinage peut être retardée dans certaines positions, si votre vélo est équipé d'embouts de cintre **(e)**. En effet, vos mains ne peuvent pas accéder facilement aux leviers de frein dans toutes les positions.

#### DANGER !

**⚡** Votre vélo SCOTT est très sollicité par les contraintes du terrain sur lequel vous évoluez ainsi que par les forces que vous exercez sur lui. Soumis à des charges dynamiques importantes, ses différents composants réagissent par l'usure et la fatigue. Examinez régulièrement votre vélo SCOTT, c.-à-d. conformément au calendrier d'entretien et de maintenance SCOTT, quant à l'apparition de signes d'usure, de rayures, de déformations, d'altérations de couleur ou de débuts de fissure. Des pièces dont la durée de vie est dépassée peuvent céder subitement. Portez régulièrement votre vélo SCOTT, c.-à-d. conformément au calendrier d'entretien et de maintenance SCOTT, chez votre vélociste SCOTT pour qu'il puisse remplacer éventuellement les pièces en question.

#### RECOMMANDATIONS SUPPLÉMENTAIRES « CONTRÔLES À RÉALISER AVANT CHAQUE SORTIE » AVEC VOTRE VAE SCOTT

1. Vérifiez que les connexions de la batterie, de l'ordinateur de commande ou de l'unité de commande et du moteur **(f)** sont correctement branchées.

Pour de plus amples informations, reportez-vous à la notice technique du système d'assistance électrique sur le présent CD-ROM SCOTT.

2. Vérifiez que la batterie est complètement chargée. Pensez à recharger la batterie complètement après avoir roulé longtemps (par ex., quand l'état de charge est inférieur à 50%). SCOTT utilise les batteries modernes Lithium-ion. Ils ne sont pas sensibles à l'effet mémoire. Il n'est pas grave non plus que votre SCOTT soit garé pendant une courte période (par ex. lors des arrêts) avec un niveau de charge inférieur à 50% **(a)**. Cependant, n'attendez pas que la batterie soit complètement déchargée pour la recharger !

Pour de plus amples informations, reportez-vous à la notice technique du système d'assistance électrique sur le présent CD-ROM SCOTT.

3. Contrôlez si les affichages de l'ordinateur de commande et de l'ordinateur de bord sur le cintre sont complets. Un message d'erreur ou une mise en garde sont-ils affichés sur le visuel ? Vérifiez avant chaque sortie que les affichages sont corrects. Ne partez en aucun cas sur votre VAE SCOTT si un message d'erreur est affiché sur le visuel.

Pour de plus amples informations, reportez-vous à la notice technique du système d'assistance électrique sur le présent CD-ROM SCOTT.

4. La batterie est-elle correctement emboîtée dans son logement et correctement verrouillée ? Ne prenez jamais la route si la batterie n'est pas correctement installée dans son compartiment ni verrouillée.

Pour de plus amples informations, reportez-vous à la notice technique du système d'assistance électrique sur le présent CD-ROM SCOTT.

5. Vérifiez l'état des pneumatiques et la pression de gonflage à l'avant et à l'arrière. Un VAE étant plus lourd qu'un vélo conventionnel, il se peut que vous ayez à augmenter la pression de vos pneus par rapport à celle à laquelle vous êtes habitué. Une pression plus élevée donnera une meilleure stabilité de conduite et diminuera le risque d'une panne. Les valeurs de pression minimale et pression maximale admises sont indiquées (en bar ou en P.S.I.) sur les flancs des pneus **(b)**.

Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Roues et pneumatiques ».

#### DANGER !

 **N'utilisez pas votre VAE SCOTT s'il ne satisfait pas un des points de contrôle énumérés ci-dessus ! L'utilisation d'un VAE SCOTT défectueux peut entraîner un accident grave ! En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.**



## MANIEMENT DES ATTACHES RAPIDES ET DES AXES TRAVERSANTS

### ATTACHES RAPIDES SUR LE VÉLO SCOTT

La plupart des vélos SCOTT sont équipés d'attaches rapides permettant un réglage, un montage et un démontage rapide de leurs composants. Il est impératif de contrôler le serrage correct de toutes les attaches rapides de votre vélo SCOTT avant chaque utilisation. Le maniement des attaches rapides doit s'effectuer avec un très grand soin, car votre sécurité en dépend directement.

Entraînez-vous au maniement correct des attaches rapides, pour prévenir tout risque d'accident.

L'attache rapide est dotée principalement de deux éléments de réglage :

1. Le levier de serrage **(c)**, qui transforme le mouvement de fermeture en force de serrage par l'intermédiaire d'un excentrique.
2. L'écrou de réglage **(d)** sur le côté opposé du moyeu, qui exerce une précontrainte sur la tige filetée de l'attache.

#### DANGER !

 **Évitez d'entrer en contact avec le disque de frein, éventuellement brûlant (par ex. après des longues descentes), aussitôt après l'arrêt. Vous pourriez vous brûler ! Attendez toujours que le disque refroidisse avant de desserrer le levier de l'attache.**

#### Procédure pour la fixation fiable d'un composant avec une attache rapide

Ouvrez le levier de l'attache rapide. Vous devez alors pouvoir lire l'inscription « Open » **(e)** sur la joue interne du levier. Assurez-vous que le composant à fixer est correctement positionné.

Pour de plus amples informations, reportez-vous aux chapitres « Ajustement du vélo SCOTT au cycliste » et « Roues et pneumatiques » ainsi qu'aux notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

Placez le levier en position de fermeture, de sorte à pouvoir lire l'inscription « Close » **(f)** sur la joue externe du levier. Du début jusqu'à mi-course, vous devez pouvoir actionner le levier très facilement.

Ensuite, la force que vous devez exercer sur le levier doit augmenter sensiblement. En fin de course, vous ne devez plus pouvoir déplacer le levier que difficilement. Appuyez sur le levier avec la paume de la main en prenant appui avec les doigts sur une partie fixe du cadre, par ex. le fourreau de la fourche **(a)** ou le hauban du triangle arrière. Ne prenez surtout pas appui sur un disque de frein ou sur un rayon de la roue.

En position finale, le levier doit être perpendiculaire à l'axe de l'attache et ne doit en aucun cas former d'angle saillant. Il doit être appliqué le long du cadre ou de la fourche afin de prévenir les risques d'ouverture involontaire. Il doit aussi avoir une prise facile, pour permettre une ouverture rapide.

Pour contrôler la fiabilité du serrage, appuyez latéralement sur l'extrémité du levier fermée et essayez de le faire pivoter autour de l'axe de l'attache **(b)**. S'il bouge, ouvrez de nouveau le levier et augmentez la précontrainte sur l'axe de l'attache rapide. Pour cela, tournez l'écrou de réglage sur le côté opposé, d'un demi-tour dans le sens des aiguilles d'une montre. Fermez de nouveau le levier et contrôlez la fiabilité du serrage.

Enfin, soulevez le vélo pour décoller la roue du sol et donnez une tape sur le pneu avec la main. Si la roue est bien fixée, elle ne se déboîtera pas dans ses pattes de fixation et ne produira pas de cliquetis à l'usage.

Pour contrôler le blocage de la selle par l'attache rapide, essayez de déplacer la selle angulairement par rapport à l'axe du tube de selle.

#### DANGER !

**⚡** Assurez-vous que les leviers de serrage des attaches rapides sur les deux roues sont toujours placés du côté opposé à la transmission (côté pédalier) **(c)**. En vous servant du levier comme repère visuel, vous éviterez le cas échéant le risque d'une pose incorrecte de la roue avant par rapport au sens de roulement de son pneumatique. Sur les vélos SCOTT dotés de freins à disque et d'attaches rapides avec axe de 5 mm, il peut être avantageux de placer les deux leviers du côté de la transmission. Vous pouvez éviter ainsi que les doigts viennent au contact du disque et ne se brûlent. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

#### DANGER !

**⚡** Ne partez jamais avec un vélo SCOTT dont vous n'avez pas contrôlé la fixation des roues. En cas de serrage insuffisant des attaches rapides, les roues peuvent se détacher. Risque d'accident grave !



#### ATTENTION !

**!** Attachez non seulement le cadre mais aussi les roues munies d'attaches rapides à un objet fixe chaque fois que vous devez garer votre vélo SCOTT dans un endroit. Protection contre le vol !

#### REMARQUE !

**i** Il est possible de remplacer les attaches rapides par des axes antivols. Ceux-ci ne peuvent être desserrés qu'à l'aide d'une clé spéciale codée ou d'une clé Allen. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

#### DANGER !

**⚡** Procédez après le montage des roues à un essai de freinage à l'arrêt. Le point de pression doit être atteint avant que le levier de frein touche le cintre. Dans le cas des freins hydrauliques actionnez les leviers de freins éventuellement plusieurs fois jusqu'à ce que vous sentiez un point de pression solide.

### Système de serrage rapide RWS de DT Swiss

Le système RWS de DT Swiss **(d-f)** est une forme spéciale d'attache rapide pour roue avant et arrière. Le système RWS est compatible avec toutes les pattes de fixation de roue standard.

Lors du montage, veillez à ce que les axes, moyeux, pattes de fixation soient propres sur la fourche et le cadre. Nettoyez le cas échéant les composants avec un chiffon absorbant et éventuellement en vous aidant d'un peu d'eau et de détergent.

Si le réglage et la fixation de la roue ne fonctionnent pas comme décrit, adressez-vous à votre vélociste SCOTT.

#### Pose d'une roue

Introduisez la roue dans la fourche ou le triangle arrière et engagez en même temps le disque dans l'étrier de frein si nécessaire. Pour la roue arrière, faites attention que la chaîne passe au-dessus de la couronne dentée et des deux galets de dérailleur.

Centrez la roue avant ou arrière entre les pattes de fixation et la fourche ou le triangle arrière, puis introduisez l'axe traversant RWS dans la patte de fixation, puis le moyeu en partant de la gauche. Installez l'écrou de serrage du côté droit.



Maintenez l'écrou de serrage sur le côté droit du moyeu. Puis tournez le levier de serrage RWS dans le sens des aiguilles d'une montre pour prétendre le système RWS. En fonction de la fourche installée ou du modèle du cadre, il faudra généralement effectuer six tours, voire plus dans la plupart des cas. Pendant les premières rotations, le levier de serrage RWS doit tourner avec souplesse.

Puis, tournez le levier de serrage rapide avec force dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que l'axe soit serré fermement.

Le levier de serrage RWS ne doit pas dépasser à l'avant **(a)**. Tirez légèrement sur le levier de serrage RWS **(b, position 1)** pour le sortir dans une position favorable. Puis, tournez le levier de serrage dans la position souhaitée **(b, position 2)** et repoussez-le en direction du moyeu **(b, position 3)**.

Fermez le levier de desserrage de frein ou accrochez le câble. Actionnez le levier de frein pour que le frein soit prêt à l'utilisation. Dans le cas de freins sur jante, la surface de contact des patins doit s'appuyer simultanément et entièrement sur les flancs des jantes mais ne doit pas frotter contre les pneus, ni au moment du freinage ni quand les freins sont relâchés ou desserrés.

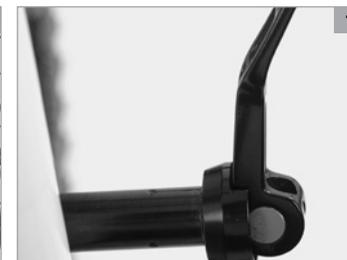
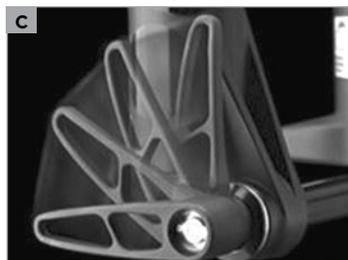
Soulevez la roue et tapotez-la avec force par le haut. La roue doit être bien fixée et ne doit pas émettre de cliquetis.

#### Dépose d'une roue

Pour ouvrir le système RWS, tournez le levier de serrage rapide dans le sens inverse des aiguilles d'une montre **(c)**, tout en maintenant l'écrou de serrage de l'autre côté du moyeu. Généralement, vous n'aurez pas besoin d'ouvrir complètement le système RWS. Ouvrez-le uniquement jusqu'à ce que la roue puisse glisser au niveau des pattes de fixation. Son ouverture complète ne doit avoir lieu qu'exceptionnellement, en cas quel vous devrez retirer l'axe entièrement du moyeu.

#### DANGER !

**⚡** Des roues mal montées peuvent être cause de chutes et d'accidents graves ! Même en cas de doute minime, demandez à votre vélociste SCOTT de vous expliquer le système installé sur votre vélo SCOTT.



#### DANGER !

**⚡** Procédez après le montage des roues à un essai de freinage à l'arrêt. Le point de pression doit être atteint avant que le levier de frein touche le cintre. Dans le cas des freins hydrauliques actionnez les leviers de freins éventuellement plusieurs fois jusqu'à ce que vous sentiez un point de pression solide.

#### DANGER !

**⚡** N'utilisez pas la vis rouge pour l'ouverture ou la fermeture du système RWS.

#### REMARQUE !

**i** Lisez dans tous les cas la notice technique de la fourche ou/et des roues fournie par le fabricant sur ce CD-ROM SCOTT, avant de procéder à la mise en service ou au remplacement d'une combinaison fourche/roue avec système à axe traversant. Pour de plus amples informations, consultez le site [www.dtswiss.com](http://www.dtswiss.com)

#### AXES TRAVERSANTS SUR LE VÉLO SCOTT

Les axes traversants **(d-f)** confèrent une meilleure rigidité aux fourches suspendues et aux triangles arrière. Lorsque votre vélo SCOTT est soumis à des sollicitations, il ne dévie pas de sa trajectoire et les éléments de suspension ne changent pas de comportement.

Divers systèmes à axe traversant sont disponibles actuellement sur le marché. Certains systèmes sont fixés au moyen d'attaches rapides. D'autres systèmes nécessitent le recours à un outil spécial pour le montage et le démontage.

Lors du montage et quel que soit le système concerné, veillez à ce que les axes traversants, pattes de fixation soient propres sur la fourche et le moyeu. Nettoyez le cas échéant les composants avec un chiffon absorbant et éventuellement en vous aidant d'un peu d'eau et de détergent.

Si le réglage et la fixation de la roue ne fonctionnent pas comme décrit, consultez votre vélociste SCOTT.

#### DANGER !

**⚡** Des roues mal montées peuvent être la cause de chutes et d'accidents graves ! Même en cas de doute minime, demandez à votre vélociste SCOTT de vous expliquer le système installé sur votre vélo SCOTT.

**DANGER !**

 Procédez après le montage des roues à un essai de freinage à l'arrêt. Le point de pression du frein doit apparaître avant que le levier de frein ne soit en contact avec le cintre. Sur les freins hydrauliques, pompez plusieurs fois s'il le faut jusqu'à trouver un point de pression stable. Enfoncez plusieurs fois la fourche suspendue pour contrôle.

**ATTENTION !**

 Pour la fixation de l'axe, n'utilisez jamais d'autres outils que ceux recommandés par le fabricant. Utilisez toujours une clé dynamométrique pour les serrages. Effectuez le serrage du composant progressivement, par petits paliers d'un demi Newton-mètre, en partant d'un couple de serrage inférieur au couple de serrage maximum prescrit et en contrôlant régulièrement le serrage du composant. Ne dépassez en aucun cas le couple maximum prescrit par le fabricant ! Si vous serrez l'axe trop fortement, vous risquez d'endommager l'axe, le fourreau de la fourche ou le triangle arrière.

**REMARQUE !**

 Lisez dans tous les cas la notice technique de la fourche suspendue ou/et des roues fournie par le fabricant et disponible sur le présent CD-ROM SCOTT, avant de procéder à la mise en service ou au remplacement d'une combinaison fourche/roue avec système d'axe traversant.

**Système RWS de DT Swiss Swiss (a-c)****Pose d'une roue**

Introduisez la roue dans la fourche ou le triangle arrière et engagez en même temps le disque dans l'étrier de frein si nécessaire. Pour la roue arrière, faites attention que la chaîne passe au-dessus du jeu de pignons et des deux galets de dérailleur.

Centrez la roue avant entre les pattes de fixation, puis introduisez l'axe traversant, le levier de serrage rapide en position ouverte, dans la patte de fixation, puis le moyeu en passant par la gauche.

Dès que vous avez atteint le côté opposé, tournez l'axe traversant dans le sens des aiguilles d'une montre dans l'écrou à droite. N'exercez pas de force, mais veillez à ce que le filetage de l'axe prenne correctement dans l'écrou de l'autre côté.



Pendant la première rotation, le levier de serrage RWS de l'axe traversant doit tourner avec souplesse. Lorsque tout est bien installé, tournez le levier de serrage RWS de deux tours et demi maximum au total dans le sens des aiguilles d'une montre pour prétendre le système RWS.

La force sur le levier augmente ensuite de manière perceptible. Tournez jusqu'à ce que l'axe soit serré fermement, mais pas plus.

Le levier de serrage RWS ne doit pas dépasser à l'avant **(d)**.

Tirez légèrement sur le levier de serrage RWS **(e, position 1)** pour le sortir et le placer dans une position favorable. Puis, tournez le levier de serrage RWS dans la position souhaitée **(e, position 2)** et repoussez-le en direction du moyeu **(e, position 3)**.

Actionnez le levier de frein pour que le frein soit prêt à l'utilisation.

Soulevez la roue et tapotez-la avec force par le haut. La roue doit être bien fixée et ne doit pas émettre de cliquetis.

**Dépose d'une roue**

Pour ouvrir le système RWS, tournez le levier de serrage rapide dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Lorsque vous avez ouvert l'axe traversant entièrement en effectuant deux tours et demi, tenez la roue dans cette position et retirez l'axe du moyeu.

**DANGER !**

 Des roues mal montées peuvent être la cause de chutes et d'accidents graves ! Même en cas de doute minime, demandez à votre vélociste SCOTT de vous expliquer le système installé sur votre vélo SCOTT.

**DANGER !**

 Procédez après le montage des roues à un essai de freinage à l'arrêt. Le point de pression du frein doit apparaître avant que le levier de frein ne soit en contact avec le cintre. Sur les freins hydrauliques, pompez plusieurs fois s'il le faut jusqu'à trouver un point de pression stable **(f)**.

**DANGER !**

 N'utilisez pas la vis rouge pour l'ouverture ou la fermeture du système RWS.

**REMARQUE !**

**i** Lisez dans tous les cas la notice technique de la fourche ou/et des roues fournie par le fabricant sur le présent CD-ROM SCOTT, avant de procéder à la mise en service ou au remplacement d'une combinaison fourche/roue avec système d'axe traversant. Pour de plus amples informations, consultez également le site [www.dtswiss.com](http://www.dtswiss.com)

**Maxle pour RockShox RS-1****Pose d'une roue**

Concernant le système d'axe traversant Maxle pour les fourches RockShox RS-1 avec un levier de serrage, introduisez la roue par l'avant dans les évidements de la fourche **(a)**. Engagez simultanément le disque dans l'étrier de frein.

Veillez à ce que la roue soit bien maintenue dans les deux évidements et que les deux pattes de fixation se trouvent à la même hauteur.

Faites glisser l'axe dans le moyeu jusqu'à ce qu'il arrive dans le perçage du filetage, le levier de serrage rapide Maxle étant ouvert **(b)**.

Veillez à ce que le levier de serrage rapide soit entièrement ouvert. Une fois que l'extrémité filetée de l'axe est en prise avec le filetage intérieur du fourreau gauche de la fourche, faites tourner l'axe dans le sens des aiguilles d'une montre **(c)**. Pendant les premières rotations l'axe traversant doit tourner avec souplesse.

Tournez le levier avec force dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que l'axe soit serré fermement.

Pour terminer, fermez le levier de serrage rapide Maxle comme vous feriez pour le levier d'une attache rapide conventionnelle. Lorsqu'il est fermé, le levier de serrage rapide doit être orienté vers l'arrière **(d)** ; il ne doit en aucun cas dépasser à l'avant ou à l'extérieur.

**Dépose d'une roue**

Ouvrez entièrement le levier de serrage rapide.

Desserrez ensuite l'axe traversant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Retirez l'axe traversant complètement dès que l'extrémité filetée de l'axe traversant n'est plus en prise avec le filetage.

**REMARQUE !**

**i** Pour de plus amples informations, consultez le site [www.rockshox.com](http://www.rockshox.com)

**Bolted Thru Axle (excentrique)**

Certains vélos tout terrain SCOTT sont équipés d'un système d'axe traversant vissé excentrique **(e)**.

Ce système est composé de deux éléments de commande :

1. Sur la droite se trouve un écrou **(f)**.
2. À gauche, vous trouverez une tête excentrique impossible à tourner.

**Pose d'une roue**

Introduisez la roue arrière dans le triangle arrière et engagez en même temps le disque dans l'étrier de frein.

Pour la roue arrière, faites attention que la chaîne passe au-dessus du jeu de pignons et des deux galets de dérailleur.

Faites glisser l'axe depuis la gauche dans la patte de fixation, puis le moyeu.

Fixez l'axe par la gauche à l'aide d'une clé Allen afin qu'il ne se dévise pas de la position que vous souhaitez lui donner dans les pattes de fixation.

Puis, serrez l'écrou du côté droit en appliquant le couple prescrit de 10 Nm.

**Dépose d'une roue**

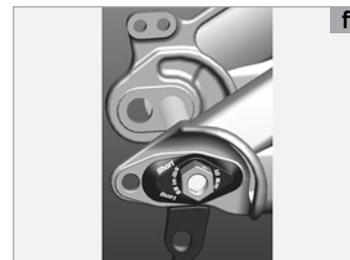
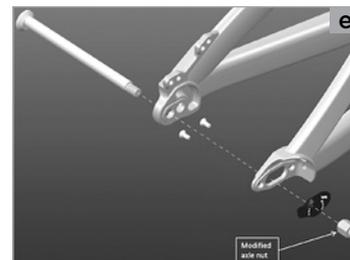
Maintenez la roue arrière en position. Puis, ouvrez l'écrou à droite de l'axe traversant et démontez-le. Retirez l'axe du moyeu.

**ATTENTION !**

**i** L'axe traversant ne peut pas être ouvert depuis la gauche !

**REMARQUE !**

**i** Lisez la documentation technique correspondante sur le présent CD-ROM SCOTT ou sur le site Internet SCOTT [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) ou adressez-vous à votre vélociste SCOTT.



## Fox E-Thru 15 QR

### Pose d'une roue

Si votre vélo est muni d'un système Fox E-Thru 15 mm **(a)**, introduisez la roue avant dans la fourche et engagez en même temps le disque dans l'étrier de frein.

Centrez la roue avant entre les pattes de fixation, puis introduisez l'axe traversant E-Thru, le levier de serrage en position ouverte, dans la patte de fixation gauche, puis le moyeu **(b)**.

Une fois que l'extrémité filetée de l'axe est en prise avec le filetage intérieur du fourreau droit de la fourche, faites tourner l'axe dans le sens des aiguilles d'une montre **(c)**. Pendant les premières rotations l'axe traversant doit tourner avec souplesse. Serrez légèrement l'axe.

Fermez le levier de serrage rapide E-Thru comme vous feriez pour le levier d'une attache rapide conventionnelle.

Au début, vous devez pouvoir actionner le levier facilement, sans produire aucun effet de serrage. À mi-course, la force que vous exercez sur le levier doit augmenter sensiblement et être telle que vous devez avoir des difficultés à le déplacer en fin de course.

Si le levier ne se laisse pas fermer complètement, ouvrez-le de nouveau et tournez l'axe légèrement dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Essayez de nouveau de fermer le levier de serrage rapide.

Appuyez sur le levier avec la paume de la main en prenant appui avec les doigts sur le fourreau de la fourche **(d)**. Ne prenez surtout pas appui sur le disque de frein ou les rayons de la roue.

Le levier de serrage rapide ne doit plus pouvoir tourner après la fermeture. Veillez à ce que le levier de serrage rapide ne dépasse pas sur le côté ou l'extérieur **(e)**. Il est fermé de préférence presque en position verticale devant le fourreau **(f)**.

### Dépose d'une roue

Si votre vélo est doté d'un système d'axe traversant Fox E-Thru 15 mm, ouvrez le levier de serrage complètement. Desserrez ensuite l'axe traversant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Retirez l'axe traversant complètement dès que l'extrémité filetée de l'axe traversant n'est plus en prise avec les filetages des fourreaux.

### REMARQUE !

 Pour de plus amples informations, consultez le site [www.ridefox.com](http://www.ridefox.com)



## AJUSTEMENT DU VÉLO SCOTT AU CYCLISTE

Votre taille et vos proportions corporelles sont un critère décisif pour le choix de la hauteur de cadre de votre vélo SCOTT. Veillez en particulier à disposer d'un écart suffisant au niveau de l'entrejambe pour ne pas risquer de vous blesser si vous devez mettre rapidement pied à terre **(a)**.

Votre position sur le vélo est déjà conditionnée plus ou moins par le type du vélo que vous avez choisi **(b)**. Certains composants de votre vélo SCOTT sont cependant conçus de manière à pouvoir être ajustés dans une certaine limite à vos proportions corporelles **(c)**. Il s'agit principalement de la tige de selle, du cintre et de la potence ainsi que des poignées de frein.

Comme tous les travaux nécessitent un savoir professionnel, de l'expérience, un outillage approprié et une grande habileté manuelle, il vous est recommandé de procéder uniquement à un contrôle de votre position sur le vélo. Discutez de la position d'assise et des modifications éventuelles que vous souhaiteriez voir apporter avec votre vélociste SCOTT. Celui-ci pourra tenir compte de vos désirs et procéder aux modifications souhaitées lors d'un passage de votre vélo SCOTT en atelier, par ex. lors de la première révision.

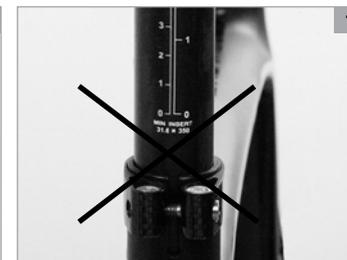
Après chaque ajustement/montage, effectuez impérativement un check-up rapide comme décrit dans le chapitre « Contrôles à réaliser avant chaque sortie » et essayez votre vélo SCOTT tranquillement dans une zone à l'écart de la circulation.

### DANGER !

**⚡** Sur les cadres très petits, les pieds peuvent entrer en collision avec la roue avant. Pour prévenir ce risque, veillez à un ajustement correct des cales sur les chaussures.

### DANGER !

**⚡** Tous les travaux décrits requièrent l'expérience d'un mécanicien et un outillage approprié. Ayez pour règle de serrer les boulons, les vis et les écrous avec le plus grand soin **(d)**. Augmentez les forces de serrage par étapes et contrôlez chaque fois la fixation du composant que vous voulez serrer. Utilisez une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximums ! Leurs valeurs sont indiquées au chapitre « Couples de serrage recommandés pour votre vélo SCOTT », sur les composants eux-mêmes et/ou dans les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.



### REMARQUE !

**i** La position assise dépend fortement de l'usage auquel le vélo SCOTT est destiné. Demandez conseil à votre vélociste SCOTT ou votre entraîneur. Les conseils ci-après s'appliquent aux vélos de cross-country/de marathon SCOTT typiques.

### REMARQUE !

**i** Si vous avez des problèmes d'assise (engourdissements, etc.), il est possible que votre selle ne soit pas adaptée à votre morphologie. Adressez-vous à votre vélociste SCOTT : il dispose d'un choix de selles très varié et pourra vous conseiller.

## RÉGLAGE CORRECT DE LA HAUTEUR DE SELLE

La position de la selle en hauteur est déterminée par rapport à la longueur des jambes. Pendant le pédalage, la plante antérieure du pied doit reposer exactement au-dessus de l'axe de la pédale. Dans la position verticale basse de la manivelle, la jambe ne doit pas être complètement tendue **(c)**, pour ne pas nuire à la « rondeur » du pédalage.

Vérifiez la hauteur d'assise avec des chaussures à semelles plates. Portez de préférence des chaussures de vélo adaptées.

Asseyez-vous sur la selle et posez le talon sur la pédale, celle-ci se trouvant dans la position de rotation la plus basse. La ligne des hanches doit être parallèle au sol, la jambe complètement tendue.

Pour ajuster la hauteur de selle, desserrez l'attache rapide **(e)** (voir le chapitre « Maniement des attaches rapides et des axes traversants ») ou le boulon de fixation de la tige de selle, placés à l'extrémité supérieure du tube de selle. Pour ce dernier, vous nécessitez un outil spécial, par ex. une clé Allen avec laquelle vous pouvez desserrer le boulon de deux à trois tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Après cela, vous pouvez déplacer la tige de selle en hauteur.

Ne sortez pas la tige au-delà du repère d'insertion minimum indiqué dessus **(f)** (MIN. INSERT, LIMIT ou STOP) et graissez toujours la partie de la tige en aluminium ou en titane qui vient s'insérer dans le tube de selle en aluminium, titane ou acier. Ne graissez et lubrifiez en aucun cas la zone de serrage du tube et de la tige de selle si la tige de selle et/ou le tube de selle sont en carbone ! Utilisez une pâte de montage spéciale pour les composants en carbone à la place, au cas où la tige de selle reste durablement en position, à savoir si son hauteur n'est pas changée pendant la conduite.

Remettez la selle en position droite en alignant le bec de selle sur le tube supérieur **(a)** ou par rapport à la boîte de pédalier. Fixez la tige de selle. Serrez pour cela l'attache rapide comme décrit au chapitre « Maniement des attaches rapides et des axes traversants » ou serrez la vis de serrage de la tige de selle par demi-tours ou mieux par petits paliers d'un demi-newton-mètre en commençant par 3 Nm dans le sens des aiguilles d'une montre. Pour obtenir un serrage suffisant, il n'est pas nécessaire d'appliquer de forces importantes. Si ce n'est pas le cas, c'est que la tige de selle n'est pas adaptée au cadre.

Vérifiez à chaque étape du serrage la fixation de la tige de selle. Pour cela, saisissez la selle par les deux mains, devant et derrière, et essayez de la faire pivoter latéralement. Si vous y parvenez, resserrez avec précaution la vis de serrage de la tige de selle encore une fois d'un demi-tour ou mieux d'un quart tous ou bien d'un demi-newton-mètre et vérifiez la fixation une nouvelle fois.

À cette occasion, contrôlez aussi la position des jambes. Posez le pied sur une pédale et amenez celle-ci en son point de rotation le plus bas. La plante antérieure du pied posée au centre de la pédale (position de pédalage idéale), la jambe doit être légèrement pliée. Si c'est le cas, la hauteur de la selle est correctement réglée.

Vérifiez que vous pouvez poser les pieds au sol en gardant un équilibre stable sur la selle **(b)**. Si ce n'est pas le cas, n'hésitez pas à baisser un peu la selle, au moins au début.

#### DANGER !

**⚡** Ne graissez en aucun cas le tube de selle d'un cadre en carbone s'il n'est pas muni d'un manchon en aluminium. Si vous utilisez une tige de selle en carbone, ne graissez pas le cadre, même si celui-ci est en métal. Il est possible qu'une fois graissés, les composants en carbone ne puissent plus être fixés correctement par la suite ! Utilisez dans les zones de serrage une pâte de montage spéciale pour les composants en carbone **(c)**.

#### DANGER !

**⚡** Faites attention de ne pas trop serrer la vis du dispositif de fixation de la tige de selle. En serrant trop fort, vous risqueriez d'endommager la tige de selle ou le cadre. Risque d'accident !



#### DANGER !

**⚡** N'utilisez jamais votre vélo si la tige de selle est tirée au delà du repère d'insertion minimale (MIN. INSERT, LIMIT ou STOP) indiqué sur la tige **(d)** ! La tige pourrait se rompre ou le cadre être endommagé. Sur les cadres dont le tube de selle dépasse au dessus du tube supérieur, la tige de selle doit être enfoncée au minimum jusqu'en dessous du tube supérieur, voire en dessous des haubans ! Si la tige de selle et le cadre prescrivent deux profondeurs d'insertion minimum différentes, choisissez toujours la profondeur d'insertion la plus grande.

#### DANGER !

**⚡** Pour les descentes raides, il peut être avantageux de rabaisser la selle de votre vélo tout terrain SCOTT. Cela améliore le contrôle de votre VTT SCOTT.

#### ATTENTION !

**!** Si la tige de selle présente un jeu ou ne coulisse pas correctement dans le tube de selle, consultez votre vélociste SCOTT. N'essayez en aucun cas de forcer l'introduction de la tige de selle !

#### ATTENTION !

**!** Effectuez le serrage du composant progressivement, par petits paliers d'un demi-newton-mètre, en partant d'un couple de serrage inférieur au couple de serrage maximal prescrit et en contrôlant régulièrement le serrage du composant. Ne dépassez en aucun cas le couple maximum prescrit par le fabricant !

#### REMARQUE !

**i** Sur les tiges de selle à hauteur variable, par exemple la Reverb de RockShox **(e)**, le réglage de la hauteur s'effectue sur pression d'un bouton placé sur le cintre **(f)**. Lisez la notice technique du fabricant sur le présent CD-ROM SCOTT.

## RÉGLAGE DE LA HAUTEUR DU CINTRE

La hauteur du cintre par rapport à la selle ainsi que l'écart entre la selle et le cintre déterminent l'inclinaison du dos. Un cintre surbaissé vous permet d'adopter une position aérodynamique et de porter davantage de poids sur la roue avant. La position inclinée est cependant plus fatigante et inconfortable, car elle sollicite davantage les poignets, les bras, le torse et la nuque.

Sur les VTT SCOTT, il est possible de varier la hauteur du cintre à l'aide d'une potence Aheadset® **(a)**. Ceci requiert un savoir spécial, qu'il n'est pas possible de transmettre entièrement dans la description suivante. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

#### DANGER !

**⚡** La potence fait partie des éléments portants de votre vélo SCOTT. Des modifications apportées à celle-ci peuvent compromettre votre sécurité. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT !

#### DANGER !

**⚡** Ces travaux nécessitent une grande habileté manuelle et un outillage spécial. Faites-vous expliquer le fonctionnement et le réglage de la potence par votre vélociste SCOTT ou confiez-lui en le réglage.

#### DANGER !

**⚡** Pour les fixations de la potence et du cintre, veuillez impérativement respecter les couples de serrage prescrits **(b)**. Vous encourez sinon le risque que le cintre ou la potence se desserrent ou se rompent. Utilisez une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximums ! Leurs valeurs sont indiquées au chapitre « Couples de serrage recommandés pour votre vélo SCOTT », sur les composants eux-mêmes et/ou dans les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

#### DANGER !

**⚡** Les potences peuvent différer entre elles par la longueur de l'avancée, le diamètre d'introduction sur le pivot de fourche et le diamètre de passage du cintre. Un mauvais choix peut avoir des conséquences graves pour votre sécurité : le cintre, la potence ou la fourche peuvent se rompre et provoquer un accident. Pour le remplacement, utilisez uniquement des pièces de rechange appropriées et garanties d'origine de SCOTT out SYNCROS. Votre vélociste SCOTT pourra vous conseiller.

#### ATTENTION !

**!** Si vous souhaitez utiliser un produit d'une autre marque, assurez-vous que ces composants sont compatibles avec les composants SCOTT/SYNCROS. SCOTT décline toute responsabilité pour les problèmes issus de l'utilisation d'autres produits. Assurez-vous que la combinaison cintre-potence est agréée par le fabricant de cintres et le fabricant de potences.



#### ATTENTION !

**!** Veillez à ce que la zone de serrage du cintre ne présente pas d'arêtes vives **(c)**.

#### Potences pour fourche non filetée - Aheadset®

Sur les vélos SCOTT équipés d'un jeu de direction de type « Aheadset », la précontrainte du jeu de direction est ajustée à l'aide de la potence. Toute modification apportée à la position de la potence rend nécessaire un nouvel ajustement du jeu de direction (voir le chapitre « Jeu de direction sur le vélo SCOTT » et les notices techniques des équipementiers sur Le présent CD-ROM SCOTT).

Vous pouvez modifier la hauteur dans une certaine limite en décalant les entretoises (« spacer ») **(d)** sur le pivot de fourche ou en retournant la potence, s'il s'agit d'un modèle réversible **(e)**.

Pour effectuer des modifications dévissez la vis de précontrainte du jeu de direction, au sommet du pivot de fourche **(f)**, retirez le capuchon, puis desserrez d'un à trois tours les vis fixant sur le côté la potence sur le pivot de fourche. Retirez la potence et les entretoises du pivot de fourche. Ce faisant, tenez fermement la fourche et le cadre de sorte à éviter que la fourche ne tombe du cadre.

Vous pouvez déterminer la hauteur du cintre en fonction de la disposition des entretoises et de la potence sur le pivot de fourche. Vous devez placer les entretoises restantes au-dessus de la potence sur le pivot de fourche. Ajustez le jeu de direction comme décrit au chapitre « Jeu de direction sur le vélo SCOTT ».

Si vous retournez la potence, vous devez aussi dévisser complètement les vis de fixation du cintre sur la potence. Sur les potences munies d'un capot sur l'avancée, le retrait du cintre s'effectue sans difficultés. Sur les autres modèles, vous devez démonter préalablement les équipements du cintre.

Montez le cintre et éventuellement les équipements du cintre comme décrit au chapitre « Réglage de l'inclinaison du cintre et des poignées de frein sur les vélos tout terrain SCOTT » et/ou dans les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

Après l'ajustement ou le montage contrôlez le bon serrage du cintre dans la potence en essayant de le faire pivoter sur son axe **(a)**. Vérifiez si la combinaison cintre-potence peut être décalé par rapport à la fourche. Pour ce faire, coincez la roue avant entre les genoux et essayez de faire pivoter le cintre sur les côtés. Si c'est possible, vous devrez resserrer prudemment les vis et vérifier de nouveau la fixation **(b)**.

Effectuez le serrage du composant progressivement, par petits paliers d'un demi-newton-mètre, en partant d'un couple de serrage inférieur au couple de serrage maximal prescrit et en contrôlant régulièrement le serrage du composant. Ne dépassez en aucun cas le couple de serrage maximal indiqué par SCOTT !

Faites-vous expliquer le fonctionnement et le réglage de la potence par votre vélociste SCOTT ou confiez-lui en le réglage.

#### DANGER !

**⚡** Il est possible que les conduites de freins et de dérailleurs s'avèrent trop courts une fois la potence retournée. Il serait périlleux de rouler dans ces conditions. Renseignez-vous auprès de votre vélociste SCOTT.

#### DANGER !

**⚡** Si des entretoises **(c)** sont enlevées, vous devez raccourcir ou faire raccourcir le pivot de fourche. Cette opération est irréversible. Il est recommandé de confier son exécution à un vélociste SCOTT et ce, une fois seulement après que vous aurez déterminé pour vous la position adéquate.

#### REMARQUE !

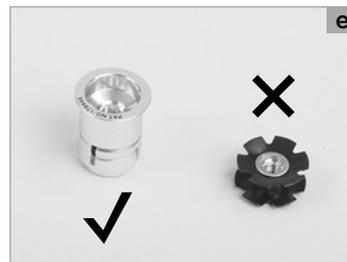
**i** Si vous préférez le cintre plus haut, vous pouvez choisir un cintre relevé, à savoir le modèle Riser Bar. Renseignez-vous auprès de votre vélociste SCOTT.

## Particularités sur les vélos SCOTT avec un pivot de fourche en carbone

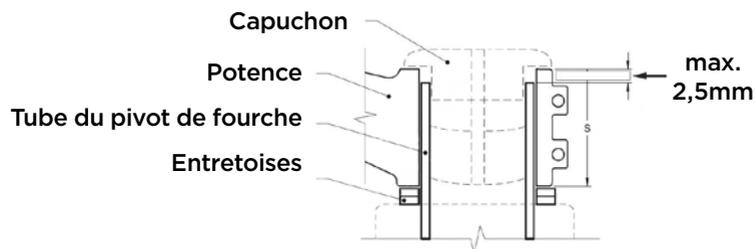
Utilisez toujours la potence et le jeu de direction assortis. Nous vous recommandons l'utilisation d'une potence et d'un jeu de direction SYNCROS lors du montage d'une fourche en carbone ou d'une fourche suspendue avec un pivot de fourche en carbone SCOTT/SYNCROS, car ces pièces sont parfaitement compatibles. Si vous souhaitez utiliser un produit d'une autre marque, assurez-vous que ces composants sont compatibles avec la fourche ou les pivots de fourche en carbone SCOTT/SYNCROS. SCOTT décline toute responsabilité pour les problèmes issus de l'utilisation d'autres produits.

N'utilisez jamais d'entretoises de plus de 40 mm entre le jeu de direction et la potence **(d)**. N'utilisez jamais d'entretoises de plus de 5 mm au-dessus de la potence, entre la potence et le capot de réglage du jeu de direction **(d)**. Utilisez des entretoises de 5 mm au minimum sous la potence, entre la potence et le capot du jeu de direction.

1. Le tube du pivot de fourche, et notamment dans le cas d'un tube de fourche en carbone, doit toujours être monté avec l'expandeur intérieur fourni. N'utilisez jamais de pince de jeu de direction classique en forme d'étoile sur des tubes de fourche en carbone **(e)**.
2. Pour raccourcir le tube de pivot de fourche, utilisez exclusivement des outils à main. N'utilisez surtout pas de scies électriques ou de coupe-tubes, mais une scie manuelle avec une lame métallique à denture fine **(f)** ainsi qu'une guide de coupe.
3. Après avoir raccourci le tube de pivot de fourche à la longueur voulue, ébarbez l'arête de coupe. Utilisez toujours un équipement de sécurité, des lunettes de protection, des gants et un masque respiratoire adéquats. Évitez d'inhaler la poussière créée lors du sciage du carbone. Ne soufflez pas ni balayez pour enlever la poussière, mais retirez-là avec un chiffon humecté. Éliminez le chiffon tout de suite.
4. Appliquez un peu de graisse régulièrement sur les paliers avant de monter la fourche dans le cadre. Évitez tout contact de graisse sur les surfaces de fixation de la potence. Un serrage fiable de la potence ne sera éventuellement plus possible. Appliquez de la pâte de montage spéciale pour les composants en carbone à l'intérieur de la potence et à l'intérieur et l'extérieur du pivot de fourche dans la zone de serrage, afin d'obtenir une adhérence optimale et d'optimiser la prise du serrage.
5. Insérez l'expandeur dans le tube de pivot jusqu'à ce qu'il repose en haut sur l'arête de coupe.



6. Serrez l'expandeur avec une clé Allen de 8 mm en appliquant un couple de serrage de 4-5 Nm au maximum. Assurez-vous que l'expandeur est aligné avec l'arête supérieure du tube de pivot **(a)**. Assurez-vous que l'écart entre le bord supérieur du collier de potence et l'arête supérieure du tube de pivot ne dépasse pas 2,5 mm, voir l'illustration.



7. Fixez la potence sur le tube de pivot avec un couple maximal de 6 Nm **(b)**, tout en tenant compte du couple de serrage maximal prescrit par le fabricant de la potence. La valeur inférieure pour ces composants représente la valeur maximale de référence. Ne dépassez en aucun cas ces valeurs !
8. Assurez-vous que la potence ne présente pas d'arêtes tranchantes au niveau des points de contact avec le tube de pivot ou le cintre. Ces arêtes peuvent en effet provoquer un accident grave. Si vous souhaitez utiliser une autre potence, veuillez contacter votre vélociste SCOTT/SYNCROS agréé pour obtenir des conseils. SCOTT décline toute responsabilité en cas de non-utilisation de potences SCOTT ou SYNCROS d'origine. Si vous avez d'autres questions à ce sujet, contactez votre vélociste SCOTT/SYNCROS agréé ou le distributeur SCOTT/SYNCROS national pour obtenir des conseils.

#### DANGER !

**⚡** Les modifications sur les fourches en carbone sont des tâches délicates qui devraient être confiées à un mécanicien-cycles qualifié. SCOTT recommande expressément de confier les travaux sur une fourche en carbone uniquement à votre vélociste SCOTT. L'usinage incorrect et les potences inadéquates peuvent entraîner une rupture. Risque d'accident !

#### DANGER !

**⚡** La poussière de sciage des pièces en carbone a la réputation d'être cancérogène. De ce fait, ne soufflez ni balayez pour enlever la poussière, mais retirez-la avec un chiffon humecté. Jetez le chiffon immédiatement.

## Réglage de la selle - recul de la selle et inclinaison

La distance entre les poignées du cintre et la selle a une influence sur la position inclinée du dos **(c)** et donc sur votre confort de conduite et votre vitesse. Grâce au chariot de la tige de selle, il est possible de modifier cette distance sur une plage limitée. Cependant, le déplacement de la selle dans la tige de selle a aussi des répercussions sur le pédalage lui-même. Le cycliste appuie sur la pédale dans une position qui est plus ou moins reculée par rapport au pédalier.

Fixez le rail de selle à l'intérieur des marques, c.-à-d. dans la zone droite et non courbée.

Une selle qui n'est pas horizontale ne permet pas d'avoir une position détendue sur le vélo. En effet, elle oblige le cycliste à s'appuyer ou s'accrocher constamment au cintre pour ne pas glisser de la selle.

#### DANGER !

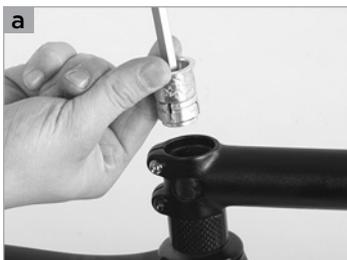
**⚡** Les vis de fixation de la selle sur la tige de selle doivent être serrées aux couples de serrage prescrits. Utilisez une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximums ! Leurs valeurs sont indiquées au chapitre « Couples de serrage recommandés pour votre vélo SCOTT », sur les composants eux-mêmes et/ou dans les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

#### DANGER !

**⚡** Veillez impérativement à ce que les rails de la selle soient bridés uniquement dans la zone marquée et jamais au niveau des coudes **(d)**. Ils pourraient sinon être endommagés et céder ! Contrôlez chaque mois les serrages à l'aide d'une clé dynamométrique **(e)** aux couples de serrage prescrits.

#### DANGER !

**⚡** La plage de réglage de la selle est très faible. Les potences offrent, quant-à-elles, des possibilités de réglage sensiblement plus grandes, grâce à la longueur de leur avancée **(f)**. Celles-ci offrent une marge d'adaptation de plus de 10 centimètres. Cependant, le changement de potence doit souvent s'accompagner de modifications importantes sur le vélo (changement de câbles et de gaines, nouveaux réglages). N'hésitez pas à confier cette tâche complexe à votre vélociste SCOTT.



**REMARQUE !**

**i** Les fabricants de selles accompagnent habituellement leurs produits d'une notice technique détaillée. Vous trouverez les notices sur le présent CD-ROM SCOTT. Lisez celle-ci attentivement avant de modifier la position de votre selle. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

**Décalage et réglage horizontal de la selle**

Sur la plupart des **tiges de selle modernes (a)**, le chariot de selle, qui assure l'inclinaison ainsi que l'avancée ou le recul de la selle, est fixé sur la tête de la tige par une ou deux vis centrale(s) à six pans creux. Certaines tiges de selle sont dotées de deux vis placées côte à côte.

Desserrez la ou les vis sous la tête de la tige. Dévissez la ou les vis de deux à trois tours au maximum, pour ne pas disloquer complètement le chariot. Avancez ou reculez la selle jusqu'à la position souhaitée, en tapotant légèrement sur la selle si nécessaire.

Tenez compte des repères sur les rails de la selle et faites attention de ne pas les dépasser. Maintenez le bord supérieur de la selle horizontalement **(b)** pendant que vous resserrez la ou les vis. Pour ces réglages, le vélo SCOTT doit être placé sur une surface horizontale.

Une fois déterminée la position idéale, vérifiez que les rails de la selle sont correctement engagés dans les glissières du chariot avant de serrer les vis au couple de serrage recommandé par le fabricant de la tige de selle.

Utilisez une clé dynamométrique pour le serrage, en respectant les indications du fabricant et vérifiez ensuite que la selle ne bascule pas, en appuyant tour à tour sur le bec et la partie arrière avec les mains **(c)**.

**DANGER !**

**⚡** Des vis qui ne sont pas serrées assez fermement ou qui se dévissent peuvent céder. Risque d'accident !

**DANGER !**

**⚡** Contrôlez chaque mois les assemblages vissés à l'aide d'une clé dynamométrique, en vous référant aux valeurs sur les composants eux-mêmes et/ou données dans les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

Sur une **fixation de la selle (d)** par deux vis placées devant et derrière la tige de selle desserrez les deux vis de deux à trois tours maximum pour ne pas disloquer complètement le dispositif de fixation. Avancez ou reculez la selle horizontalement pour régler la distance par rapport à la potence, en tapotant légèrement sur la selle si nécessaire. Tenez compte des repères sur les rails de la selle et faites attention de ne pas les dépasser.

Une fois déterminée la position idéale, vérifiez que les rails de la selle sont correctement engagés dans les glissières du chariot avant de serrer les vis au couple de serrage recommandé par le fabricant de la tige de selle.

Serrez les deux vis en alternance et progressivement **(e)** pour conserver l'angle de la selle. Si vous souhaitez baisser le bec de la selle, serrez davantage la vis avant dans le sens des aiguilles d'une montre. Éventuellement, il vous faudra aussi desserrer légèrement la vis arrière. Pour incliner davantage l'arrière de la selle, vous devez serrer la vis arrière dans le sens des aiguilles d'une montre **(e)** et, pour ce faire, desserrer éventuellement la vis avant. Vérifiez que la selle, une fois fixée, ne bascule pas, en appuyant tour à tour sur le bec et la partie arrière avec les mains **(f)**.

**DANGER !**

**⚡** Contrôlez chaque mois les assemblages vissés à l'aide d'une clé dynamométrique, en vous référant aux valeurs sur les composants eux-mêmes et/ou données dans les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

**DANGER !**

**⚡** Des vis qui ne sont pas serrées assez fermement ou qui se dévissent peuvent céder. Risque d'accident !



Sur le **système à une vis (a)** la tige de selle est conçue pour les rails de selle d'un diamètre de 7 mm dans le cas de la plupart des selles de sport. Sont également disponibles les colliers extérieurs de rechange pour les rails de selle ovalisés de 8 x 8,5 mm (L x H) ainsi que pour les rails de selle en carbone étant plus large que 8 x 8,5 mm. Si vous n'êtes pas sûr quel type de selle vous avez ou si vous avez besoin de plus amples informations, adressez-vous à votre vélociste SCOTT.

Pour monter la selle, desserrez le boulon de fixation transversal autant que possible, sans desserrer l'écrou de serrage sur l'autre côté du dispositif de blocage **(b)**. Normalement, il n'est pas nécessaire de disloquer le mécanisme, s'il est déjà muni du collier extérieur convenable pour la selle.

Si vous le trouvez nécessaire de disloquer le serrage à une vis, dévissez-la du dispositif de serrage. Ceci va détacher les pièces de serrage extérieures. En raison de la fixation en caoutchouc, les pièces de serrage intérieures restent généralement dans leur position.

Installez les rails de selle dans les pièces de serrage intérieures, remettez les pièces extérieures et replacez le boulon de fixation. Si les rails de selle sont écartés trop, ne tentez surtout pas d'appliquer de force en pressant les rails dans les rainures de serrage. Sinon, vous risqueriez une rupture du mécanisme de serrage ou des rails de selle, provoquant un accident avec des blessures pour le cycliste.

Utilisez un autre modèle de selle **(c)** ou adressez-vous à votre vélociste SCOTT.

#### DANGER !

**⚡ Lors du remplacement de la selle, tenez compte du fait qu'il existe des rails ronds et ovales. Remplacez les composants de précision du serrage en conséquence.**

Si la selle est compatible, avancez ou reculez-la de manière que les rails soient serrés au centre par le mécanisme de serrage de la tige. Ajustez, en outre, le bord supérieur de la selle de façon parallèle au sol. Serrez les boulons progressivement et assurez-vous que

- 1) le dispositif de serrage reste toujours bien sur la tête de la tige de selle en carbone et que
- 2) les rails sont bien encerclés des deux côtés.

Une fois les rails restent bien dans le mécanisme, serrez les boulons de façon alternée avec une clé dynamométrique **(d)** jusqu'au couple de serrage indiqué en newton-mètre (Nm) sur la tige de selle.

#### DANGER !

**⚡ Contrôlez chaque mois les assemblages vissés à l'aide d'une clé dynamométrique, en vous référant aux valeurs sur les composants eux-mêmes et/ou données dans les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.**

#### DANGER !

**⚡ Des vis qui ne sont pas serrées assez fermement ou qui se dévissent peuvent céder. Risque d'accident !**

## AJUSTEMENT DU COCKPIT

### Réglage de la garde des leviers de frein sur les vélos tout terrain SCOTT

Sur la plupart des poignées de frein, il est possible de régler la garde des leviers, c.-à-d. l'écart entre les leviers et leurs poignées. Celle-ci permet aux cyclistes d'ajuster l'écart des leviers de frein par rapport au cintre pour pouvoir les atteindre facilement avec les mains **(e)**.

En général, la petite vis de réglage se trouve près de l'endroit où le câble pénètre dans la poignée ou sur le levier lui-même. Tournez cette vis dans le sens des aiguilles d'une montre tout en observant le déplacement du levier **(f)**. Tenez compte du fait que le levier du frein devrait avoir encore une course d'un tiers avant que le point de pression du frein soit atteint.



Les disques hydrauliques disposent eux aussi de dispositifs de réglage dans les leviers de frein **(a)**. Plusieurs systèmes existent sur le marché. Renseignez-vous auprès de votre vélociste SCOTT ou lisez les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

Réglez la garde de vos leviers de frein de sorte que la première phalange de l'index puisse crocheter le levier **(b)**. Vérifiez ensuite le réglage et le fonctionnement corrects du système de freinage, comme décrit au chapitre « Freins » et dans les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

#### DANGER !

**⚡** Le levier ne doit pas pouvoir être tiré complètement jusqu'au cintre. Il doit avoir pleinement exercé son action de freinage bien avant d'entrer en contact avec le cintre.

#### REMARQUE !

**i** Dans le cas de freins sur jante ou à disque hydrauliques, tenez compte de la notice technique du fabricant de freins qui se trouve sur le présent CD-ROM SCOTT. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

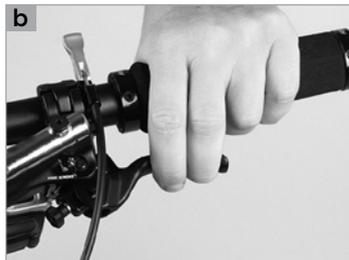
### Réglage de l'inclinaison du cintre et des poignées de frein sur les vélos tout terrain SCOTT

Les embouts de cintre sont en général légèrement courbés. Réglez la position du cintre de sorte que vos poignets puissent adopter une position détendue et ne soient pas trop tournés vers l'extérieur **(c)**.

Pour ce faire, desserrez la ou les vis à six pans creux situées sur ou sous l'avancée de la potence.

Faites pivoter le cintre dans la potence jusqu'à obtenir la position souhaitée.

Veillez à ce que le cintre soit exactement centré sur la potence avant de le fixer **(d)**. Resserrez la ou les vis avec précaution en utilisant une clé dynamométrique. Vérifiez que les fentes de la potence sont parallèle l'une par rapport à l'autre et présentent la même largeur constante en haut et en bas **(e)**.



Serrez ensuite les vis les unes après les autres en croix, c.-à-d. alternativement et progressivement jusqu'à ce que vous ayez atteint avec la clé dynamométrique le seuil inférieur des couples de serrage recommandés.

Essayez de faire pivoter le cintre dans la potence ; s'il bouge encore, serrez encore un peu la fixation. Utilisez une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximums ! Ils sont indiqués directement sur les composants eux-mêmes et/ou dans les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT. Si vous n'arrivez pas à bien serrer le cintre avec le couple de serrage indiqué, utilisez de la pâte de montage pour les composants en carbone.

Une fois réglé le cintre, vous devez ajuster les commandes de frein et de changement de vitesses. Pour ce faire, desserrez les vis à six pans creux sur les poignées. Ajustez les leviers sur le cintre à votre convenance. Asseyez-vous sur la selle et placez vos doigts sur les leviers de frein.

Assurez-vous que la main et l'avant-bras forment une ligne droite **(f)**. Resserrez les poignées avec une clé dynamométrique et vérifiez leur serrage en essayant de les faire pivoter sur le cintre ! Les leviers de freins ne doivent pas être absolument serrés. Il est avantageux qu'ils puissent bouger en cas d'accident.

#### DANGER !

**⚡** Vissez chacune des vis jusqu'à ce que la fente entre le capot de fixation et la potence présente la même largeur constante en haut et en bas. Serrez ensuite les vis les unes après les autres en croix, c.-à-d. alternativement et progressivement jusqu'à ce que vous ayez atteint avec la clé dynamométrique le seuil inférieur des couples de serrage recommandés.

#### DANGER !

**⚡** Tenez compte du fait que les vis de la potence, du cintre, des embouts de cintre et des freins doivent être serrés selon des couples de serrage prescrits. Utilisez une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximums ! Leurs valeurs sont indiquées au chapitre « Couples de serrage recommandés pour votre vélo SCOTT », sur les composants eux-mêmes et/ou dans les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

## Embout de cintre

Les embouts de cintre **(a)**, « bar ends », offrent des possibilités de prise supplémentaires. Ils sont en général réglés de manière à permettre une prise confortable quand le cycliste roule « en danseuse », à savoir quand il pédale en position debout sur le vélo. Les embouts de cintre sont alors presque parallèles au sol ou forment un angle légèrement vers le haut (d'environ 25 degrés).

Desserrez les vis de fixation, qui se trouvent le plus souvent sous les embouts de cintre **(b)**, de deux à trois tours. Tournez les embouts de cintre à votre convenance et veillez à ce que les deux embouts soient positionnés dans le même angle. Resserrez les vis en respectant le couple de serrage préconisé. Contrôlez le bon serrage des embouts en essayant de les faire pivoter sur le cintre.

### DANGER !

**⚡** N'ajustez pas les embouts de cintre verticalement ou vers l'arrière, car ils pourraient vous blesser en cas de chute.

### DANGER !

**⚡** Tenez compte du fait que votre action de freinage peut être retardée dans certaines positions, si votre vélo est équipé d'embouts de cintre. En effet, vos mains ne peuvent pas accéder facilement aux leviers de frein dans toutes les positions.

### ATTENTION !

**!** Si vous souhaitez monter des embouts sur le cintre en aluminium ou en carbone de votre vélo SCOTT, assurez-vous auprès de votre vélociste SCOTT que le montage est autorisé. Consultez le cas échéant votre vélociste SCOTT avant de procéder au montage.



## VÉLOS DIRT ET FREERIDE SCOTT

Les vélos dirt et freeride font partie des domaines d'utilisation les plus rudes que vous puissiez pratiquer avec votre vélo SCOTT. Les sauts, les descentes de marches, les dévalées de montagne, les virages en épingle en terrain cassant ou extrêmement accidenté soumettent le cycliste et sa monture à des charges très élevées.

Pour ces pratiques sportives éprouvantes, votre vélo SCOTT a besoin d'être très robuste et bien suspendu. Un VTT de cross-country, de randonnée ou de marathon serait rapidement exposé à des défaillances, pouvant entraîner un accident très grave ! Demandez à votre vélociste SCOTT de vous conseiller des vélos SCOTT adaptés à la discipline que vous souhaitez pratiquer.

Même si les vélos dirt **(c+d)** et freeride **(e+f)** SCOTT sont spécialement développés pour un usage sportif et engagé, cela ne veut pas dire qu'ils puissent résister à n'importe quelle sollicitation.

Notamment dans les cas suivants, le matériel peut être soumis à des surcharges trop importantes pouvant entraîner des défaillances :

- Exécution incorrecte de sauts, avec atterrissage sur arête vive, ou uniquement sur la roue avant ; sauts trop courts ou avec « trick » non mené à terme avant l'atterrissage
- Atterrissage en contre-pente, entre deux talus, dans la zone plane (Flat) pour les sauts, en rotation incomplète avec retombée en travers de la piste ou sans les mains sur le cintre ou les pieds sur les pédales

Ménagez votre vélo et ne le soumettez pas à des contraintes inutiles, qui usent le matériel prématurément et peuvent même entraîner une défaillance. Évitez de

- charger la chaîne exagérément en roulant alors que sa tension est insuffisante (en cas de Singlespeed)
- faire déraiper la chaîne sans raison sur les pignons ou les plateaux, ou encore en effectuant des glissades sur le cadre et les pattes de fixation
- solliciter exagérément les roues en roulant avec une pression pneumatique insuffisante
- soumettre le cadre ou des parties du cadre à des contraintes excessives, en roulant avec des éléments de suspension dont le réglage est trop mou

**DANGER !**

**⚡** Avant de rouler sur des terrains très difficiles, de faire des sauts, des tricks ou similaire avec votre vélo dirt ou freeride SCOTT, vérifiez si ce dernier est adapté à un tel usage. Vous trouverez des informations concernant l'usage conforme de votre vélo dans le chapitre « Utilisation conforme à l'usage prévu de votre vélo SCOTT ».

**DANGER !**

**⚡** Les vélos SCOTT destinés au dirt et au freeride sont des outils de sport par excellence (a+b). Ne surestimez pas vos qualités de pilote, pour votre propre sécurité. Certaines manœuvres paraissent simples quand elles sont exécutées par des pilotes professionnels, mais sont en réalité extrêmement dangereuses. Portez toujours des équipements offrant une protection suffisante et spécialement adaptés à votre pratique (c).

**DANGER !**

**⚡** Notez qu'en raison de l'usage spécial auquel ils sont destinés, certains vélos dirt sont équipés d'un seul frein. De tels vélos SCOTT ne peuvent être utilisés qu'en zone sécurisée.

**ATTENTION !**

**!** Tous les vélos tout-terrain SCOTT offrant l'aspect d'un vélo dirt ou freeride ne sont pas obligatoirement des outils professionnels ! En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

**Réglage de la hauteur de selle**

Sur les vélos dirt et freeride SCOTT, la selle devra être réglée à différentes hauteurs en fonction de l'usage. La position d'assise répond à des critères propres et doit surtout garantir un contrôle et une maniabilité maximale sur le vélo SCOTT.

Si vous devez parcourir de longues distances, la hauteur de la selle devra être déterminée de sorte à garantir l'efficacité et le confort du pédalage. Pendant le pédalage, la plante antérieure du pied doit reposer exactement au-dessus de l'axe de la pédale. Dans la position la plus basse de la pédale, où l'écart entre la pédale et la selle est le plus grand, la jambe ne doit pas être complètement tendue, pour ne pas nuire à la « rondeur » du pédalage.



Vous pouvez régler la hauteur de la selle. Les autres réglages que vous connaissez peut-être de votre vélo SCOTT normal ne sont pas réalisables sur les vélos dirt et freeride.

Si vous pratiquez le dirt ou le freeride., la selle sera réglée en position très basse (d) et sera en général inclinée vers l'arrière. Cela vous permet d'accroître votre mobilité sur le vélo dans des conditions extrêmes.

Demandez à votre entraîneur, votre association ou votre vélociste SCOTT de vous expliquer la bonne position d'assise. Pour de plus amples informations sur le réglage de la selle, reportez-vous au chapitre « Ajustement du vélo SCOTT au cycliste ».

**DANGER !**

**⚡** Les vélos dirt et freeride SCOTT sont soumis à de telles contraintes que le remplacement d'organes essentiels et/ou d'éléments portants peut s'avérer nécessaire après seulement une saison. Apportez votre vélo dirt et freeride SCOTT au moins tous les trois à quatre mois chez votre vélociste SCOTT afin qu'il procède à un contrôle minutieux.

**ATTENTION !**

**!** Un réglage rabaissé de la selle est généralement recommandé pour les descentes raides en vélo dirt et de freeride SCOTT. Il est cependant déconseillé en cas de pédalage sur de longues durées où il peut entraîner des problèmes au niveau des genoux.

**REMARQUE !**

**i** Sur les tiges de selle à hauteur variable, par exemple la Reverb de RockShox (e), le réglage de la hauteur s'effectue par pression d'un bouton (f) placé sur le cintre. Lisez la notice technique du fabricant sur le présent CD-ROM SCOTT.

## SUSPENSIONS SUR LES VÉLOS SCOTT

### GLOSSAIRE

#### Fourche suspendue

Fourche de vélo **(a)** assurant la suspension et l'amortissement des chocs à l'aide des composants mobiles. Les modèles les plus fréquents sont les fourches suspendues télescopiques. On appelle « tubes plongeurs » les tubes plus fins sertis ou vissés de manière fixe sur le té de fourche d'une fourche télescopique. On appelle généralement « fourreaux » les tubes inférieurs qui plongent dans les tubes plongeurs.

#### Amortisseur arrière

L'amortisseur arrière **(b)** correspond à l'élément réunissant le ressort ainsi que l'amortissement dans le triangle arrière d'un vélo tout suspendu (« full suspension »). Souvent, l'amortisseur arrière est simplement appelé amortisseur.

#### Coefficient de raideur du ressort ou raideur du ressort

Force requise pour comprimer le ressort d'une certaine valeur, mesurée en Newton par millimètre (N/mm) ou livre par pouce (lbs/in). Un coefficient de raideur élevé signifie qu'une force plus grande doit être exercée sur le ressort pour un déplacement déterminé. Dans le cas des éléments pneumatiques, cela correspond à une pression plus élevée.

#### Précontrainte du ressort

Sur les systèmes de suspension pneumatique largement répandus, la pression d'air dans la fourche **(c)** détermine la raideur du ressort et la précontrainte. Respectez les recommandations du fabricant.

Les ressorts acier peuvent être précontraints dans une certaine limite. Cela permet à la suspension de réagir seulement quand elle est soumise à une charge élevée mais ne modifie cependant pas son coefficient de raideur. Des cyclistes lourds ne pourront pas compenser une raideur insuffisante de la suspension par une augmentation de la précontrainte du ressort.

#### Débattement négatif - « sag »

Enfoncement initial de la suspension (avant ou arrière) en charge, c'est-à-dire quand le cycliste est assis sur le vélo, sans bouger, dans la position de conduite normale. Le sag est souvent indiqué en pourcentage de la course totale du ressort.

#### Réglage du débattement - « travel adjust »

Le débattement de la fourche suspendue peut généralement être réduit à l'aide d'une molette de réglage. Sur certaines fourches, cette réduction ne sera active qu'après une compression longue. Sur les triangles arrière suspendus (« full suspension »), on dévisse ou on desserre les vis et on règle des segments destinés à la fixation de l'amortisseur arrière.

#### Amortissement de la compression - « compression damping » (d)

Bouton/molette de réglage presque toujours bleu. Contrôle la vitesse de compression de la fourche. Empêche que la fourche suspendue ne talonne en cas de chocs violents. Sur les éléments de suspension d'une qualité extrême, divisé en amortissement de la compression High Speed (pour les chocs violents = compression rapide) et Low Speed (pour les compressions lentes, par ex. tangage en danseuse).

#### Amortissement du rebond - « rebound damping » (e)

Bouton/molette de réglage presque toujours rouge. Contrôle la vitesse de détente de la fourche. Évite l'oscillation du vélo.

#### Fonction Lock-out (f)

Généralement un levier sur l'élément de suspension ou le cintre. Dispositif de verrouillage de la fourche ou de l'amortisseur neutralisant l'effet de « pompage » sur l'asphalte ou les revêtements lisses. Le Lock-out ne doit pas être activé en conduite tout terrain.

#### Compression avec plate-forme

Augmente l'amortissement de la compression (Low speed) et limite le tangage. À la différence du Lock-out, la suspension n'est pas complètement bloquée.



## SUSPENSION AVANT

La plupart des vélos tout terrain SCOTT **(a)** ainsi que les VAE SCOTT **(b)** sont équipés d'une fourche suspendue. Celle-ci permet un meilleur contrôle du vélo SCOTT en conduite sur des chaussées de mauvaise qualité en maintenant le pneu davantage en contact avec le sol. Cette suspension amortit en outre considérablement les secousses supportées par le cycliste et le vélo.

Les fourches suspendues se distinguent entre elles par les systèmes de suspension et d'amortissement utilisés. La fourche suspendue fonctionne normalement avec un ressort pneumatique ou – plus rarement – un ressort acier. L'amortissement lui-même est assuré habituellement avec de l'huile.

### REMARQUE !

**i** Les fabricants de fourches suspendues joignent en règle générale une notice technique à leur produit. Lisez celle-ci attentivement avant de procéder à des modifications de réglage ou des travaux d'entretien sur votre fourche. Vous trouverez les notices du fabricant de la fourche suspendue sur le présent CD-ROM SCOTT.

### REMARQUE !

**i** Consultez aussi le glossaire relatif à la suspension présenté en début de chapitre.

## Réglage de la dureté du ressort

Pour fonctionner de manière optimale, la fourche suspendue doit être ajustée en fonction du poids du cycliste, de la position assise et de l'usage auquel le vélo est destiné. Confiez impérativement ce travail à votre vélociste SCOTT au moment de la remise du vélo.

En général, le cycliste peut déjà observer un léger affaissement de sa fourche suspendue quand il s'assied sur le vélo. Cet affaissement définit le débattement négatif de la fourche (« sag ») **(c)**. Lorsque le vélo traverse un nid de poule, le ressort se détend et la fourche suspendue compense la différence de niveau. Or, si la pression pneumatique ou la précontrainte du ressort est trop forte, cet effet est neutralisé, car la détente de la fourche suspendue est déjà complète. Le cycliste ne peut plus ainsi profiter d'un élément essentiel de confort et de sécurité au moment où le pneumatique perd brièvement le contact avec le sol.

Les coureurs cyclistes avec un vélo de cross-country ou de marathon auront tendance à choisir un débattement négatif inférieur à celui des cyclistes pratiquant le freeride ou le downhill et roulant donc plus fréquemment sur des terrains accidentés.

En s'asseyant sur le vélo, la fourche suspendue des vélos de cross-country et de marathon SCOTT doit s'enfoncer de 15 à 25 % du débattement maximal et de 25 à 35 % sur les vélos all mountain, enduro et freeride SCOTT.

Vous pouvez utiliser l'anneau torique qui se trouve généralement sur le tube plongeur plus fin de la fourche suspendue pour mesurer cet enfoncement. En l'absence d'anneau torique, enroulez un collier de serrage autour de l'un des tubes plongeurs. Serrez-le juste assez pour qu'il reste en place mais puisse encore coulisser facilement.

Installez-vous avec vos vêtements de cycliste typiques (le cas échéant avec votre sac à dos plein) sur le vélo et placez-vous dans votre position de conduite normale. Appuyez-vous contre un objet fixe (balustrade, mur ou similaire) de sorte à ne pas tomber. Demandez à une seconde personne de faire glisser l'anneau torique ou le collier de serrage vers le bas, contre le racleur du fourreau.

Descendez de votre vélo SCOTT sans enfoncer la fourche davantage. L'écart mesuré dès lors entre l'anneau/le collier de serrage et le racleur représente le débattement négatif de la suspension **(d)**. Comparez-le avec son débattement complet (indiqué par le fabricant) pour déterminer si vous devez ajuster la suspension pour qu'elle soit plus dure ou plus souple.

Sur les fourches à suspension pneumatique, la raideur du ressort est réglée à l'aide de la pression d'air dans la fourche. La pression doit être réglée, à l'aide d'une pompe haute pression spéciale munie d'un manomètre **(e)**, avant la première sortie et doit être éventuellement adaptée plus tard en fonction du poids changeant du cycliste et/ou de la charge transportée.

Notez les valeurs de réglage adaptées à votre personne et vérifiez-les régulièrement par la suite. Tenez toujours compte des recommandations du fabricant et ne dépassez en aucun cas la pression maximale d'air pour la fourche suspendue. Après toute modification du réglage, effectuez un parcours d'essai.

Sur la plupart des fourches suspendues équipées de ressorts acier, il est possible de précontraindre le ressort, dans une mesure limitée, à l'aide d'une molette de réglage placée en haut sur le té de fourche **(f)**. Dans le cas contraire, et si le débattement négatif ne peut pas être réglé comme souhaité, vous devrez remplacer les ressorts acier par des ressorts plus durs ou plus mous. Ce remplacement doit être confié à votre vélociste SCOTT.

Pour le remplacement, utilisez uniquement des pièces de rechange garanties d'origine et appropriées. Votre vélociste SCOTT pourra vous conseiller.



Après toute modification du réglage, effectuez un parcours d'essai en empruntant des chemins proposant des conditions variées (a-c).

Contrôlez ensuite la position de l'anneau/du collier de serrage témoin. Son déplacement par rapport au racler du fourreau indique le débattement maximum que vous avez utilisé. Si l'anneau/le collier de serrage témoin n'est décalé que de quelques millimètres, le réglage de la suspension est trop dur. Réduisez la pression ou, sur les fourches suspendues à ressorts acier, la précontrainte du ressort. Si malgré cela, vous ne constatez aucune amélioration en présence de ressorts acier, faites changer le ressort.

Le réglage de la suspension est trop souple si vous constatez que l'anneau/le collier de serrage témoin s'est décalé sur toute la longueur de débattement du plongeur (d), ou que la fourche talonne en produisant un bruit audible chaque fois que vous roulez sur des chaussées de mauvaise qualité. Sur les fourches pneumatiques, la pression doit être augmentée. En cas de ressorts acier, demandez à votre vélociste SCOTT de remplacer le ressort.

#### DANGER !

**⚡** Les fourches suspendues sont conçues de manière à pouvoir ou devoir compenser les coups. Si la fourche a un fonctionnement trop rigide ou est bloquée, les coups seront transmis directement au cadre, à des endroits qui, le plus souvent, ne sont pas destinés à les supporter. Pour cette raison, si votre fourche est munie d'un dispositif Lock-out, n'activez celui-ci que sur des parcours nivelés (routes, chemins de campagne) et jamais en terrain accidenté.

#### ATTENTION !

**!** La fourche suspendue doit être conçue et réglée de sorte qu'elle ne puisse talonner au pire que dans les cas extrêmes. Une suspension trop souple (pression pneumatique insuffisante) se fait souvent sentir, et très souvent aussi entendre, à la dureté des chocs. Ceux-ci se produisent quand la fourche est comprimée de manière brusque et complète. Un talonnage fréquent de la fourche suspendue pourra détériorer la fourche et le cadre à long terme.

#### REMARQUE !

**i** Pour toute question, adressez-vous à votre vélociste SCOTT ou suivez les indications correspondantes qui sont fournies dans la notice technique du fabricant de fourches suspendues, disponible sur le présent CD-ROM SCOTT.

#### REMARQUE !

**i** Lorsque vous avez trouvé le réglage qui vous convient, notez la pression d'air optimale aux fins de contrôle ultérieur.

## Réglage de l'amortissement

L'amortissement est régulé intérieurement par des valves. Le débit d'huile dans ces valves réduit la vitesse à laquelle la fourche suspendue se comprime ou se détend et empêche donc un rebondissement de la suspension après le passage d'un obstacle. Il est possible de cette manière d'optimiser la réaction de l'amortisseur aux obstacles.

Sur les fourches dotées d'un **amortissement du rebond** (« rebound »), un bouton de réglage (presque toujours rouge) permet de réduire ou d'augmenter la vitesse de retour de la fourche (détente) (e). Si le dispositif est muni d'un second bouton (presque toujours bleu), ce dernier permet de régler la vitesse de compression (étage de pression) et/ou d'activer la fonction Lock-out.

Pour effectuer ce réglage, partez de la position d'amortissement ouverte au maximum (compression ou détente sur « - »). Saisissez le cintre à deux mains et actionnez le levier de frein avant. Appuyez-vous de tout votre poids sur la fourche avant, puis relâchez immédiatement la pression. La fourche se détendra à pratiquement la même vitesse que celle avec laquelle elle s'est enfoncée.

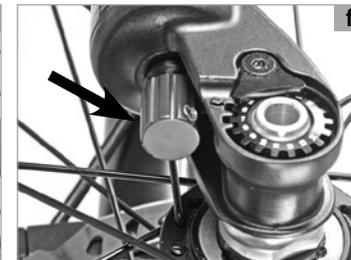
Tournez désormais le bouton de réglage rouge d'un clic dans la direction « + » (f). Réappuyez la fourche vers le bas en ayant actionné le frein avant, puis relâchez-la tout aussi soudainement. Vous remarquerez que la détente est un peu moins rapide.

Répétez ces opérations de compression, puis de relâchement en limitant de plus en plus l'amortissement du rebond. Cela vous permet de comprendre le fonctionnement de l'amortissement du rebond.

Généralement, le rebond est réglé de manière à se détendre en cas de freinage doux, sans toutefois se déplacer trop lentement. Une détente retardée, qui surviendrait à la fin de la procédure de rampe, est dans tous les cas trop élevée.

Puis, roulez sur un obstacle (par exemple, descendez d'un trottoir) et fermez l'amortissement du rebond par petites étapes (vers la position « + ») jusqu'à ce que la fourche suspendue ne rebondisse qu'une à deux fois maximum après s'être comprimée et détendue. Essayez toujours le vélo hors route après une modification du réglage.

Dans certains cas, les fourches suspendues sont également équipées d'un **amortissement de la compression** (« compression »). L'amortissement typique de la compression, ou sur certaines fourches suspendues l'amortissement de la compression High speed, ralentit la compression de la fourche lorsque vous passez un obstacle à vitesse élevée. Une vitesse de compression rapide provoquerait en effet très probablement un talonnage.



Un amortissement plus faible permet d'obtenir une bonne réponse de la fourche, mais pourra dans certaines circonstances engendrer une compression trop forte de la fourche suspendue lors du passage rapide d'obstacles, comme par ex. des marches, ou encore un tangage lorsque le cycliste roule en danseuse. Un amortissement trop fort durcit la suspension et nuit donc au confort de conduite.

Si vous avez réglé le « sag » correctement comme décrit plus haut et si la fourche se comporte correctement lors d'un parcours d'essai, mais si elle a tendance à talonner dans des situations extrêmes, vous pouvez légèrement augmenter l'amortissement de la compression **(a)**.

Dans ce cas également, travaillez par petits crans, car un amortissement de la compression trop dur empêche la fourche suspendue d'utiliser l'ensemble de son débattement. Le bon réglage de l'amortissement de la compression sera généralement une procédure de longue haleine, qui doit être réalisée de manière consciencieuse et par petites étapes. Ici aussi, commencez par le cran le plus faible, c'est-à-dire la position « - » **(b)** du bouton/de la molette de réglage.

Essayez toujours le vélo hors route après une modification du réglage.

Si vous n'êtes pas sûr de pouvoir procéder au réglage de l'amortissement ou si des problèmes se présentent, demandez conseil à votre vélociste SCOTT ou suivez les instructions données dans la notice technique de la fourche suspendue qui se trouve sur le présent CD-ROM SCOTT.

#### DANGER !

**⚡** N'intervenez jamais à la légère sur des vis avec des outils si vous n'avez pas l'entière certitude qu'elles font partie d'un système de réglage. Vous pourriez, sans le savoir, desserrer un mécanisme de fixation et compromettre ainsi la fiabilité de votre vélo. Les dispositifs de réglage de tous les fabricants se manipulent généralement avec les doigts et sont gradués ou signalés par un « + » (pour un amortissement plus grand/une suspension plus dure) et un « - ».

#### DANGER !

**⚡** Si la fourche est trop amortie (niveau de détente), il est possible qu'elle ne puisse plus se détendre entre des obstacles qui se suivent rapidement. Risque de chute !

#### DANGER !

**⚡** Si vous montez un nouveau pneu avant, assurez-vous qu'il ne frotte pas contre le té de la fourche quand la fourche se comprime complètement. Évacuez le cas échéant tout l'air de la fourche suspendue et poussez le cintre avec force vers le bas pour contrôler cet état. La roue avant pourrait se bloquer. Risque de chute !



#### ATTENTION !

**!** N'utilisez pas votre vélo si la fourche suspendue talonne. La fourche elle-même et le cadre pourraient subir des dommages. Ajustez toujours la dureté du ressort en fonction du poids du cycliste et de ses bagages ainsi que des conditions d'utilisation.

#### REMARQUE !

**i** Adressez-vous à votre vélociste SCOTT ou suivez les indications correspondantes qui sont fournies dans la notice technique du fabricant de fourches suspendues, disponible sur ce CD-ROM SCOTT.

#### Lock-out

Si vous roulez longtemps en position debout (« en danseuse ») en montée en usant de beaucoup de force, la fourche suspendue aura tendance à « osciller ». Dans ce cas, nous vous conseillons de bloquer l'amortissement si la fourche suspendue est dotée d'un mécanisme Lock-out **(d+e)**. Lors de la conduite (en descente) sur un sol non plat, il faut impérativement ouvrir le dispositif Lock-out.

De nombreux vélos hardtail SCOTT sont munis d'un levier Lock-out sur le cintre.

Certains vélos à suspension intégrale SCOTT sont équipés du mécanisme TWINLOC. Le TWINLOC propose trois possibilités de réglage **(f)** :

**1. Mode montée :** les suspensions sont (presque) bloquées. Ce réglage vous permet de rouler en tout confort en montée sur des sols durs comme de l'asphalte par exemple sans perdre d'énergie dans la suspension.

Des valves de surpression enclenchent la suspension sur une courte durée si vous passez involontairement sur des obstacles avec ce réglage.

**2. Mode de traction/conduite :** la vitesse de compression de l'amortisseur arrière est réduite, ce qui rigidifie la plateforme lors du pédalage. Ceci permet d'éviter toute « oscillation » en montée, tout en garantissant une traction optimale de la roue arrière.

En mode de conduite, l'ajout d'une plateforme d'amortissement de la compression permet d'éviter le tangage de l'amortisseur arrière lorsque vous roulez en danseuse.

**3. Mode descente :** dans ce mode, les deux éléments de suspension (fourche suspendue et amortisseur arrière) sont ouverts. Ceci signifie que vous disposez de l'ensemble du débattement de la suspension.

**ATTENTION !**

**!** N'activez pas la fonction Lock-out si vous roulez en terrain accidenté, mais seulement sur des parcours nivelés (routes, chemins de campagne).

**Maintenance**

Les fourches suspendues sont des composants sophistiqués qui requièrent une maintenance et un entretien réguliers. Presque tous les distributeurs de fourches suspendues disposent désormais de centres d'assistance technique où vous pouvez faire réparer votre fourche et la soumettre à une révision périodique selon l'utilisation (par ex. tous les ans).

Tenez compte dans tous les cas des quelques conseils d'entretien suivants :

1. Veillez à ce que les surfaces lisses des tubes plongeurs et les racleurs soient toujours propres.
2. Si la fourche suspendue est sale, nettoyez-la avec une grande quantité d'eau et une éponge douce **(a)** immédiatement après la sortie.
3. Après avoir nettoyé le vélo, pulvérisez un peu de lubrifiant **(b)** agréé par le fabricant ou appliquez une très fine couche d'huile hydraulique sur les plongeurs de la fourche suspendue. Comprimez ensuite la fourche plusieurs fois et essuyez les résidus de lubrifiant avec un chiffon propre avant d'entreprendre la prochaine sortie.
4. N'utilisez pour le nettoyage aucun appareil à jet de vapeur ni détergents puissants. Demandez à votre vélociste SCOTT de vous conseiller un produit d'entretien adapté.
5. Pour les fourches à suspension pneumatique, un contrôle régulier de la pression d'air s'impose car cette dernière a tendance à diminuer avec le temps **(c)**.
6. Sur les fourches dotées d'un ressort acier, il vous est recommandé de nettoyer régulièrement les ressorts et de les lubrifier avec une graisse ne contenant ni résine ni acide. Certains fabricants de fourches fournissent de la graisse spéciale pour l'entretien. Conformez-vous impérativement aux recommandations du fabricant. Confiez ce travail au centre d'assistance technique pour les fourches suspendues.

Les éléments de suspension sont des composants de construction sophistiqués. Confiez à votre vélociste SCOTT ou au centre d'assistance technique du fabricant de la fourche suspendue les opérations d'entretien et, en particulier, le désassemblage des éléments de suspension.

**ATTENTION !**

**!** Les fourches suspendues sont exposées en permanence aux projections d'eau et de boue de la roue avant. Nettoyez-les avec beaucoup d'eau et un chiffon après chaque sortie.

**REMARQUE !**

**i** Faites inspecter votre fourche suspendue au moins un fois par an dans un des centres d'assistance technique du fabricant de fourches.

**REMARQUE !**

**i** Vous trouverez de plus amples informations sur le réglage et l'entretien sur les sites Internet suivants [www.srsuntour-cycling.com](http://www.srsuntour-cycling.com)  
[www.ridefox.com](http://www.ridefox.com)  
[www.rockshox.com](http://www.rockshox.com)  
[www.rst.com.tw/en/](http://www.rst.com.tw/en/)

**SUSPENSION ARRIÈRE**

Les vélos à suspension intégrale SCOTT sont dotés, en plus de la fourche suspendue, d'un triangle arrière articulé **(d)** dont la suspension et l'amortissement sont assurés par un amortisseur. Ainsi, vous disposez d'un meilleur contrôle du vélo SCOTT en conduite hors route ou sur des chaussées de mauvaise qualité en maintenant le pneu davantage en contact avec le sol. Cette suspension amortit en outre considérablement les secousses supportées par le cycliste et le vélo.

Les amortisseurs arrière se distinguent entre eux par les systèmes de suspension et d'amortissement utilisés. L'amortisseur arrière fonctionne normalement avec un ressort pneumatique **(e)** ou – plus rarement – un ressort acier **(f)**. L'amortissement lui-même est assuré habituellement avec de l'huile. Selon le système, un ou plusieurs axes de palier sont prévus.

**REMARQUE !**

**i** Les fabricants d'amortisseur arrière joignent en règle générale une notice technique à leur produit. Lisez attentivement la notice en intégralité avant de procéder à des modifications de réglage de l'amortisseur ou à des travaux d'entretien. Vous trouverez les notices du fabricant de l'amortisseur arrière sur le présent CD-ROM SCOTT.

**REMARQUE !**

**i** Consultez aussi le glossaire relatif à la suspension présenté en début de chapitre.



## Particularités de la position assise

Selon le réglage de la suspension arrière, la selle peut basculer légèrement vers l'arrière quand vous vous asseyez dessus, élément dont vous devez tenir compte lors du réglage de l'inclinaison de la selle. Si vous n'êtes pas à l'aise sur votre selle, inclinez légèrement le bec de la selle vers l'avant par rapport au réglage normal.

Dans le secteur du dirt, du freeride et du downhill, la selle est souvent très abaissée et inclinée vers l'arrière pour la conduite.

### REMARQUE !

**i** Les vélos à suspension intégrale SCOTT ont une garde au sol nettement supérieure, comparés aux vélos non suspendus. Un réglage correct de la hauteur de la selle ne permet donc généralement pas au pilote de toucher le sol avec les pieds. Au début, réglez votre selle plus bas que la hauteur requise et entraînez-vous à monter sur votre vélo et à en descendre.

## Réglage de la dureté du ressort

Pour fonctionner de manière optimale, l'amortisseur doit être ajusté en fonction du poids du cycliste, de la position assise et de l'usage auquel le vélo est destiné. Confiez impérativement ce travail à votre vélociste SCOTT au moment de la remise du vélo.

En général, vous pouvez déjà observer un léger affaissement du triangle arrière quand vous vous asseyez sur votre vélo SCOTT. Cet affaissement définit le débattement négatif de la fourche (« sag ») **(a)**. Lorsque le vélo traverse un nid de poule, le ressort se détend et le triangle arrière compense la différence de niveau. Or, si la pression pneumatique ou la précontrainte du ressort est trop forte, cet effet est neutralisé, car la détente du triangle arrière est déjà complète. Le cycliste ne peut plus ainsi profiter d'un élément essentiel de confort et de sécurité au moment où le pneumatique perd brièvement le contact avec le sol.

Les coureurs cyclistes avec un vélo de cross-country ou de marathon auront tendance à choisir un débattement négatif inférieur à celui des cyclistes pratiquant le freeride ou le downhill et roulant donc plus fréquemment sur des terrains accidentés. En s'asseyant sur le vélo, le triangle arrière des vélos de cross-country et de marathon SCOTT doit s'enfoncer de 10 à 20 % du débattement maximal et de 25 à 35 % sur les vélos all mountain, enduro et freeride SCOTT.

Vous pouvez utiliser l'anneau torique **(b)** qui se trouve généralement sur le tube plongeur plus fin de l'amortisseur arrière pour mesurer cet enfoncement. En l'absence d'anneau torique, enroulez un collier de serrage autour du tube le plus fin. Serrez-le juste assez pour qu'il reste en place mais puisse encore coulisser facilement.

Installez-vous avec vos vêtements de cycliste typiques (le cas échéant avec votre sac à dos plein) sur le vélo SCOTT et placez-vous dans votre position de conduite normale. Appuyez-vous contre un objet fixe (balustrade, mur ou similaire) de sorte à ne pas tomber. Demandez à une seconde personne de faire glisser l'anneau torique ou le collier de serrage vers le bas, contre le racleur du fourreau.

Descendez de votre vélo SCOTT sans enfoncer le triangle arrière davantage. L'écart mesuré dès lors entre l'anneau/le collier de serrage et le racleur représente le débattement négatif de la suspension **(c)**. Comparez-le avec le débattement total (fourni par le fabricant) de l'amortisseur arrière, et pas du triangle arrière ou, pour vous faire une idée, mesurez la partie droite et lisse qui se comprime **(c)** pour déterminer si le réglage de la suspension doit être plus dur ou plus souple.

Sur les amortisseurs arrière à suspension pneumatique, la dureté du ressort est réglée à l'aide de la pression d'air dans l'amortisseur **(d)**. La pression doit être réglée, à l'aide d'une pompe haute pression spéciale munie d'un manomètre avant la première sortie et doit être éventuellement adaptée plus tard en fonction du poids changeant du cycliste et/ou de la charge transportée.

Notez les valeurs de réglage adaptées à votre personne et vérifiez-les régulièrement par la suite. Tenez toujours compte des recommandations du fabricant et ne dépassez en aucun cas la pression maximale d'air pour l'amortisseur arrière. Après toute modification du réglage, effectuez un parcours d'essai.

Sur la plupart des amortisseurs arrière équipés de ressorts acier, il est possible de précontraindre le ressort, dans une mesure limitée, à l'aide d'une bague de réglage **(e)**. Dans le cas contraire, et si le débattement négatif ne peut pas être réglé comme souhaité, vous devrez remplacer les ressorts acier par des ressorts plus durs ou plus souples. Ce remplacement doit être confié à votre vélociste SCOTT.

Pour le remplacement, utilisez uniquement des pièces de rechange garanties d'origine et appropriées. Votre vélociste SCOTT pourra vous conseiller.

Pendant l'utilisation, la valve doit toujours être recouverte avec son capuchon **(f)**.



Après toute modification du réglage, effectuez un parcours d'essai en empruntant des chemins proposant des conditions variées. Contrôlez ensuite la position de l'anneau/du collier de serrage témoin. Son déplacement par rapport au racleur indique le débattement maximum que vous avez utilisé.

Si l'anneau/le collier de serrage témoin n'est décalé que de quelques millimètres, le réglage de l'amortisseur arrière est trop dur **(a)**. Réduisez la pression ou, sur les amortisseurs arrière à ressort acier, la précontrainte du ressort. Si malgré cela, vous ne constatez aucune amélioration en présence de ressorts acier, faites changer le ressort.

Le réglage de la suspension est trop souple si vous constatez que l'anneau/le collier de serrage témoin s'est décalé sur toute la longueur de débattement du plongeur, ou que l'amortisseur arrière talonne en produisant un bruit audible chaque fois que vous roulez hors route ou sur des chaussées de mauvaise qualité **(b)**. Sur les amortisseurs pneumatiques, la pression doit être augmentée. En cas d'amortisseurs à ressort acier, demandez à votre vélociste SCOTT de remplacer le ressort.

#### DANGER !

**⚡** Les triangles arrières de cadres tout suspendus sont installés de telle sorte à pouvoir ou à devoir compenser les coups. Si l'amortisseur a un fonctionnement trop rigide ou est bloqué, les coups seront transmis directement au cadre, à des endroits qui, le plus souvent, ne sont pas destinés à les supporter. Pour cette raison, si votre amortisseur est muni d'un dispositif Lock-out, n'activez celui-ci que sur des parcours nivelés **(c)** (routes, chemins de campagne) et jamais en terrain accidenté **(d)**.

#### ATTENTION !

**!** L'amortisseur doit être conçu et réglé de sorte qu'il ne puisse talonner au pire que dans les cas extrêmes. Une suspension trop souple (pression pneumatique insuffisante) se fait souvent sentir, et très souvent aussi entendre, à la dureté des chocs. Ceci est le cas quand l'amortisseur est comprimé de manière brusque et complète. Un talonnage fréquent de l'amortisseur pourra provoquer une défaillance de l'amortisseur et du cadre à long terme.

#### REMARQUE !

**i** Pour toute question, adressez-vous à votre vélociste SCOTT ou suivez les indications correspondantes qui sont fournies dans la notice technique du fabricant d'amortisseurs arrière, disponible sur le présent CD-ROM SCOTT.



## Réglage du mécanisme de déplacement

Généralement, vous conduisez avec le débattement maximal autorisé par votre triangle arrière « full suspension ». C'est ainsi que vous profiterez du plaisir de la conduite et que vous aurez le meilleur contrôle sur votre vélo SCOTT.

Certains vélos SCOTT vous offrent la possibilité de régler le mécanisme de déplacement en fonction du terrain sur lequel vous roulez **(e+f)**.

#### REMARQUE !

**i** Certains vélos SCOTT sont munis d'un angle de direction réglable **(e)**, d'une base réglable et d'une hauteur de pédalier réglable **(f)**. Lisez la documentation technique correspondante sur ce CD-ROM SCOTT ou sur le site Internet SCOTT [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) ou adressez-vous à votre vélociste SCOTT pour connaître le bon réglage.

#### ATTENTION !

**!** Ne roulez pas sur un terrain accidenté et surtout en descente si le débattement est réduit !

#### REMARQUE !

**i** Vous trouverez de plus amples informations sur le réglage du mécanisme de déplacement dans la notice spécifique de votre vélo SCOTT, disponible sur ce CD-ROM.

## Réglage de l'amortissement

L'amortissement est régulé intérieurement par des valves. Le débit d'huile dans ces valves réduit la vitesse à laquelle l'amortisseur arrière se comprime ou se détend et empêche donc un rebondissement de la suspension après le passage d'un obstacle. Il est possible de cette manière d'optimiser la réaction de l'amortisseur aux obstacles.



Sur les amortisseurs dotés d'un amortissement du rebond (« rebound ») réglable (**a+b**), un bouton de réglage (presque toujours rouge) permet de réduire ou d'augmenter la vitesse de retour (détente).

Si le dispositif est muni d'un second bouton (presque toujours bleu), ce dernier permet de régler la vitesse de compression (étage de pression) et/ou d'activer la fonction Lock-out (**c**).

Pour effectuer ce réglage, partez de la position d'amortissement ouverte au maximum (compression ou détente sur « - ») (**d**). Saisissez la selle avec les deux mains. Appuyez-vous de tout votre poids sur la selle, puis relâchez immédiatement la pression. L'amortisseur arrière se détendra à pratiquement la même vitesse que celle avec laquelle il s'est enfoncé.

Tournez désormais le bouton de réglage rouge d'un clic dans la direction « + ». Réappuyez la selle vers le bas, puis relâchez-la tout aussi soudainement. Vous remarquerez que la détente est un peu moins rapide.

Répétez ces opérations de compression, puis de relâchement en limitant de plus en plus l'amortissement du rebond. Cela vous permet de comprendre le fonctionnement de l'amortissement du rebond.

Généralement, le rebond est réglé de manière à se détendre en cas de freinage doux, sans toutefois se déplacer trop lentement. Une détente retardée, qui surviendrait à la fin de la procédure de rampe, est dans tous les cas trop élevée.

Puis, roulez sur un obstacle (par exemple, descendez d'un trottoir) et fermez l'amortissement du rebond par petites étapes (vers la position « + ») jusqu'à ce que le triangle arrière ne rebondisse qu'une à deux fois maximum après s'être comprimé et détendu. Essayez toujours le vélo hors route après une modification du réglage (**e**).

Dans certains cas, les amortisseurs arrière sont également équipés d'un amortissement de la compression (« compression ») (**f**). L'amortissement typique de la compression, ou sur certains amortisseurs arrière l'amortissement de la compression High speed, ralentit la compression lorsque vous passez un obstacle à vitesse élevée. Une vitesse de compression rapide provoquerait en effet très probablement un talonnage de l'amortisseur arrière.

Un amortissement plus faible permet d'obtenir une bonne réponse de l'amortisseur, mais pourra dans certaines circonstances engendrer une compression trop forte du triangle arrière lors du passage rapide d'obstacles, comme par ex. des marches, ou encore un tangage lorsque le cycliste roule en danseuse. Un amortissement plus fort durcit la suspension et nuit donc au confort de conduite.

Si vous avez réglé le « sag » correctement comme décrit plus haut et si l'amortisseur arrière se comporte correctement lors d'un parcours d'essai, mais s'il a tendance à talonner dans des situations extrêmes, vous pouvez légèrement augmenter l'amortissement de la compression.

Dans ce cas également, travaillez par petits crans, car un amortissement de la compression trop dur empêche l'amortisseur arrière d'utiliser l'ensemble de son débattement. Le bon réglage de l'amortissement de la compression sera généralement une procédure de longue haleine, qui doit être réalisée de manière consciencieuse et par petites étapes.

Ici aussi, commencez par le cran le plus faible, c'est-à-dire la position « - » du bouton/de la molette de réglage.

Essayez toujours le vélo hors route après une modification du réglage (**e**).

Si vous n'êtes pas sûr de pouvoir procéder au réglage de l'amortissement ou si des problèmes se présentent, demandez conseil à votre vélociste SCOTT ou suivez les instructions données dans la notice technique de l'amortisseur arrière qui se trouve sur le présent CD-ROM SCOTT.

#### DANGER !

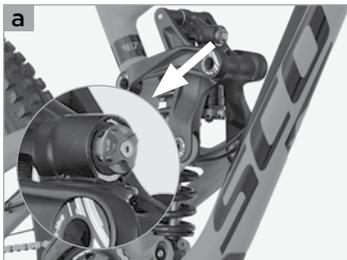
 Si l'amortisseur arrière est trop amorti (détente), il est possible que le triangle arrière ne puisse plus se détendre entre des obstacles franchis rapidement. Risque de chute !

#### DANGER !

 N'intervenez jamais à la légère sur des vis avec des outils si vous n'avez pas l'entière certitude qu'elles font partie d'un système de réglage. Vous pourriez, sans le savoir, desserrer un mécanisme de fixation et compromettre ainsi la fiabilité de votre vélo. Risque de chute ! Les dispositifs de réglage de tous les fabricants se manipulent généralement avec les doigts et sont gradués ou signalés par un « + » (pour un amortissement plus grand/une suspension plus dure) et un « - ».

#### DANGER !

 Si vous montez un nouveau pneu arrière, assurez-vous qu'il ne frotte pas contre le cadre quand le triangle arrière se comprime complètement. Évacuez le cas échéant tout l'air de l'amortisseur arrière et poussez la selle avec force vers le bas pour contrôler cet état. La roue arrière pourrait se bloquer. Risque de chute !



**ATTENTION !**

❗ N'utilisez pas votre vélo si l'amortisseur talonne. L'amortisseur lui-même et le cadre pourraient subir des dommages. Ajustez toujours la dureté du ressort en fonction du poids du cycliste et de ses bagages ainsi que des conditions d'utilisation.

**REMARQUE !**

ℹ Adressez-vous à votre vélociste SCOTT ou suivez les indications correspondantes qui sont fournies dans la notice technique du fabricant de l'amortisseur arrière, disponible sur le présent CD-ROM SCOTT.

**Lock-out**

Si vous roulez longtemps en position debout (« en danseuse ») en montée en usant de beaucoup de force, le triangle arrière aura tendance à « osciller ». Dans ce cas, nous vous conseillons de bloquer l'amortissement si l'amortisseur arrière est doté d'un mécanisme Lock-out **(a)**. Lors de la conduite (en descente) sur un sol non plat, il faut impérativement ouvrir le dispositif Lock-out.

De nombreux vélos hardtail SCOTT sont munis d'un levier Lock-out sur le cintre.

Certains vélos à suspension intégrale SCOTT sont équipés du mécanisme TWINLOC. Le TWINLOC propose trois possibilités de réglage **(b)** :

**1. Mode montée :** les suspensions sont (presque) bloquées. Ce réglage vous permet de rouler en tout confort en montée sur des sols durs comme de l'asphalte par exemple sans perdre d'énergie dans la suspension.

Des valves de surpression enclenchent la suspension sur une courte durée si vous passez involontairement sur des obstacles avec ce réglage.

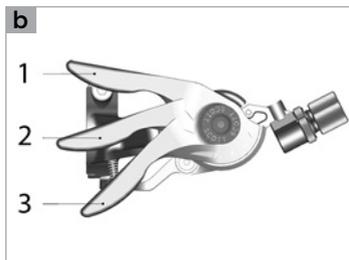
**2. Mode de traction/conduite :** en mode de traction, le débattement de l'amortisseur arrière est réduit d'environ 80 %. Ceci durcit les propriétés des éléments de suspension pneumatiques, le débattement négatif (« sag ») est réduit et la géométrie plus inclinée. Ceci permet d'éviter toute « oscillation » en montée, tout en garantissant une traction optimale de la roue arrière.

En mode de conduite, l'ajout d'une plateforme d'amortissement de la compression permet d'éviter le tangage de l'amortisseur arrière lorsque vous roulez en danseuse.

**3. Mode descente :** dans ce mode, les deux éléments de suspension (fourche suspendue et amortisseur arrière) sont ouverts. Ceci signifie que vous disposez de l'ensemble du débattement de la suspension.

**ATTENTION !**

❗ N'activez pas la fonction Lock-out si vous roulez en terrain accidenté, mais seulement sur des parcours nivelés (routes, chemins de campagne).

**Maintenance**

Les amortisseurs et les triangles arrière suspendus **(c)** sont des composants sophistiqués qui nécessitent une maintenance et un entretien réguliers. Presque tous les distributeurs d'amortisseurs arrière disposent désormais de centres d'assistance technique où vous pouvez faire réparer votre amortisseur et le soumettre à une révision périodique selon l'utilisation (par ex. tous les ans).

Tenez compte dans tous les cas des quelques conseils d'entretien suivants :

1. Veillez à la propreté parfaite de la tige du piston.
2. S'ils sont sales, nettoyez l'amortisseur **(d)** et le triangle arrière, en particulier la zone avec les paliers, avec une grande quantité d'eau et une éponge douce immédiatement après la sortie.
3. Après avoir nettoyé votre vélo SCOTT, pulvérisez un peu de lubrifiant en aérosol agréé par le fabricant sur la tige du piston de l'amortisseur et les zones des paliers **(e)** ou enduisez-les d'une très mince couche d'huile hydraulique. Comprimez ensuite le triangle arrière plusieurs fois et essuyez les résidus de lubrifiant avec un chiffon propre avant d'entreprendre votre sortie. Utilisez le lubrifiant recommandé par le fabricant.
4. N'utilisez pour le nettoyage aucun appareil à jet de vapeur ni détergents puissants. Demandez à votre vélociste SCOTT de vous conseiller un produit d'entretien adapté.
5. Sur les amortisseurs arrière avec ressort acier **(f)**, nous vous conseillons de nettoyer régulièrement les ressorts et les tiges de piston situées en dessous et de pulvériser un spray agréé par le fabricant sur la tige de piston. Certains fabricants d'amortisseurs arrière fournissent de la graisse spéciale pour l'entretien. Conformez-vous impérativement aux recommandations du fabricant. Confiez ce travail au centre d'assistance technique pour les amortisseurs arrière.
6. Pour les amortisseurs à suspension pneumatique, un contrôle régulier de la pression d'air s'impose car cette dernière a tendance à diminuer avec le temps.
7. Vérifiez régulièrement la bonne fixation de tous les assemblages vissés du triangle arrière à l'aide d'une clé dynamométrique en respectant les prescriptions indiquées sur le triangle arrière. De même, contrôlez si les paliers du triangle arrière ou de l'amortisseur présentent respectivement un jeu latéral et vertical.

Pour ce faire, saisissez votre vélo SCOTT par la selle **(a)**, soulevez-le et essayez de faire bouger la roue arrière latéralement. Demandez éventuellement à une personne de tenir fermement la partie avant du cadre.

Pour contrôler le jeu au niveau de l'amortisseur arrière, déposez la roue arrière délicatement sur le sol et soulevez-la de nouveau légèrement. Soyez attentif aux bruits suspects. Demandez sans tarder à votre vélociste SCOTT de supprimer les jeux éventuellement détectés.

#### DANGER !

**⚡** Les éléments de suspension sont des composants de construction sophistiqués. Confiez à votre vélociste SCOTT ou au centre d'assistance technique du fabricant de l'amortisseur arrière les opérations d'entretien et, en particulier, le désassemblage des éléments de suspension.

#### ATTENTION !

**!** L'amortisseur arrière est exposé en permanence aux projections d'eau et de boue de la roue arrière. Nettoyez-le avec beaucoup d'eau et un chiffon après chaque sortie **(b)**.

#### REMARQUE !

**i** Faites inspecter l'amortisseur de la suspension arrière au moins un fois par an dans un des centres d'assistance technique du fabricant d'amortisseur arrière.

#### REMARQUE !

**i** Vous trouverez de plus amples informations sur le réglage et l'entretien sur les sites Internet suivants  
[www.ridefox.com](http://www.ridefox.com)  
[www.xfusionshox.com](http://www.xfusionshox.com)  
[www.sram.com/de/rockshox](http://www.sram.com/de/rockshox)  
[www.canecreek.com](http://www.canecreek.com)

#### REMARQUE !

**i** Certains vélos SCOTT sont munis d'un angle de direction réglable, d'une base réglable et d'une hauteur de pédalier réglable. Lisez la documentation technique correspondante sur le présent CD-ROM SCOTT ou sur le site Internet SCOTT [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) ou adressez-vous à votre vélociste SCOTT pour connaître le bon réglage.



## FREINS

Les freins du vélo de route **(c)** permettent de moduler la vitesse du vélo en fonction du profil du terrain et des conditions de circulation. En cas de besoin, les freins de votre vélo SCOTT doivent aussi permettre l'arrêt immédiat du vélo.

Lorsque vous freinez à fond, votre centre de gravité se déplace de l'arrière vers l'avant en déchargeant la roue arrière. Si la surface de freinage offre une adhérence suffisante, la roue arrière aura alors tendance à décoller du sol **(d)** et le vélo SCOTT à basculer sur la roue avant freinée. Ce problème devient particulièrement critique dans les descentes. Dans les situations de freinage à fond, il vous est donc recommandé de déporter votre centre de gravité le plus possible vers l'arrière et vers le bas.

Actionnez les deux freins simultanément **(e)**, en tenant compte du fait que le frein avant peut, sur une surface adhérente, exercer une force de freinage beaucoup plus importante en raison du déplacement du centre de gravité vers l'avant.

En terrain meuble, sales et par temps humides, les conditions de freinage sont différentes. Ici, un surfreinage de la roue avant peut entraîner son dérapage.

Familiarisez-vous avec leur fonctionnement avant votre première sortie. Entraînez-vous à freiner sur votre vélo dans une zone à l'écart de la circulation.

L'action de freinage des freins est retardée dans les conditions humides. Si vous roulez sur un sol mouillé et glissant, freinez avec prudence, car les pneus ont tendance alors à dérapier facilement. Réduisez également votre vitesse.

En fonction des différents types de freins, les problèmes suivants peuvent se présenter :

Dans le cas des **freins sur jante (f)**, la jante aura tendance à surchauffer si vous freinez trop longtemps ou laissez frotter les patins contre ses flancs. La chambre à air peut alors se détériorer ou le pneu se décaler sur la jante, entraînant une déchirure de la valve, une perte soudaine de pression dans le pneu et, peut-être, un accident grave.

Dans le cas des **freins à disque (a)**, un freinage continu ou un frottement permanent des plaquettes de frein peuvent causer une surchauffe du système de freinage. La puissance de freinage peut diminuer considérablement, voire ne plus du tout être transmise. Risque d'accident !

Habituez-vous, dans les longues descentes, à freiner brièvement mais vigoureusement **(b)**, en relâchant régulièrement les freins entre chaque freinage. En cas de doute, arrêtez-vous un instant pour laisser refroidir le système de freinage.

#### DANGER !

**⚡** L'affectation des leviers de freins peut varier selon le montage. Ainsi, le levier gauche peut commander sur un vélo aussi bien le frein avant que le frein arrière. Vérifiez sur la carte d'identification de votre vélo SCOTT que vous pouvez actionner le frein de la roue avant avec le même levier (droit ou gauche) que celui que vous utilisez habituellement. Si ce n'est pas le cas, faites intervenir les poignées de frein par votre vélociste SCOTT avant d'effectuer votre première sortie.

#### DANGER !

**⚡** Familiarisez-vous avec le fonctionnement de vos freins en usant de prudence. Entraînez-vous aux freinages d'urgence à l'écart de la circulation, jusqu'à ce que vous ayez acquis une bonne maîtrise de votre vélo SCOTT. La pratique acquise peut vous permettre plus tard d'éviter un accident.

#### DANGER !

**⚡** L'humidité diminue l'efficacité du freinage ainsi que l'adhérence des pneus sur la chaussée. Par temps de pluie, prévoyez des distances de freinage plus longues, réduisez votre allure et freinez avec prudence.

#### DANGER !

**⚡** Veillez impérativement à maintenir les surfaces de freinage et les plaquettes de frein exemptes de cire, de graisse et d'huile. Risque d'accident !

#### ATTENTION !

**!** Pour le remplacement des pièces, utilisez uniquement des pièces de rechange appropriées et garanties d'origine **(c)**. Votre vélociste SCOTT pourra vous conseiller.

#### REMARQUE !

**i** Lisez dans tous les cas les notices techniques du fabricant des freins sur le présent CD-ROM SCOTT, avant de commencer de régler, d'effectuer une opération d'entretien ou des travaux quelconque.



## FREINS SUR JANTE

### Freins V-Brake et freins cantilever

#### Fonctionnement et usure

Les freins V-Brake et les freins cantilever **(d)** sont constitués de bras d'étrier séparés, placés à gauche et à droite de la jante. Quand vous actionnez le levier de frein, les bras d'étrier tirés par un câble sont rapprochés l'un de l'autre et viennent appuyer leur patin sur les flancs de la jante.

Les patins de frein et les jantes s'usent sous l'effet de la friction, et ce d'autant plus vite que vous roulez en terrain montagneux, par temps de pluie ou dans des conditions salissantes. Certaines jantes sont dotées de témoins d'usure (par ex. rainures ou points). Si les rainures ou les points ne sont plus visibles sur la jante, il sera alors nécessaire de changer cette dernière. La pression de gonflage peut en effet faire éclater la jante si l'usure de ses flancs dépasse une limite critique : La roue peut alors se bloquer ou la chambre à air peut éclater. Risque de chute !

#### Contrôle du fonctionnement

Vérifiez que les patins sont exactement alignés sur les jantes et qu'ils présentent une épaisseur suffisante. En général, vous pouvez contrôler leur état d'usure en prenant les rainures de leur surface de freinage comme repère.

Si celles-ci sont à peine visibles ou ont disparu **(e)**, il sera nécessaire de remplacer les patins. Tenez compte impérativement des indications correspondantes du fabricant.

Au plus tard après avoir usé le second jeu de patins sur une jante, faites contrôler l'état de la jante par votre vélociste SCOTT. Il pourra vérifier l'épaisseur des parois de la jante à l'aide d'un outil de mesure spécial.

Les deux patins doivent s'appuyer simultanément sur la jante. Assurez-vous qu'ils sont positionnés de sorte que la partie avant entre la première en contact avec la jante. La partie arrière doit alors se trouver en retrait d'un millimètre par rapport à la surface de freinage. Vus de haut, les patins doivent former un V fermé avec la pointe orientée vers l'avant **(f)**. Ce réglage doit empêcher que les patins ne « couinent » au freinage.

Contrôlez la course du levier de frein : même en cas de freinage à fond, il ne doit pas venir toucher le cintre. Si c'est cependant le cas, reportez-vous au chapitre suivant « Synchronisation et réglage des freins ».

C'est seulement si le frein répond à tous ces critères qu'il est correctement réglé.

#### DANGER !

**⚡** Remplacez immédiatement les câbles de frein endommagés, notamment lorsqu'ils sont effilochés. Ils pourraient sinon provoquer une défaillance des freins et éventuellement une chute !

#### DANGER !

**⚡** L'alignement des patins par rapport aux jantes demande beaucoup d'habileté manuelle. Confiez le remplacement ou le réglage des patins à votre vélociste SCOTT.

#### DANGER !

**⚡** Faites contrôler régulièrement l'état d'usure et la géométrie de vos jantes par votre vélociste SCOTT.

### Synchronisation et réglage des freins

Presque tous les étriers de frein présentent, sur un des deux bras, voire sur les deux, une vis sur le côté permettant de régler la précontrainte du ressort **(a)**. Tournez lentement la vis et observez comment l'écart des patins évolue par rapport à la jante.

Ajustez alors les ressorts de telle sorte que l'écart des patins soit le même des deux côtés de la jante quand le frein est relâché et que les patins touchent en même temps la jante quand le frein est actionné.

La position du levier de frein où le frein commence à exercer son action (point de pression) peut être ajustée, selon la taille de la main et les préférences personnelles, par un réglage affiné de la longueur du câble de frein **(b)**. Le levier de frein ne doit en aucun cas pouvoir toucher le cintre quand il est tiré.

À l'état relâché, les patins de frein ne doivent pas non plus être trop proches des flancs de la jante, car ils risqueraient sinon de frotter contre celle-ci. Avant d'entreprendre ce réglage, tenez compte des indications dans le chapitre « Réglage de la garde des leviers de frein sur les vélos tout terrain SCOTT ».

Pour ajuster le frein, desserrez d'abord le contre-écrou moleté qui arrête le barillet sur la poignée de frein **(c)**. Dévissez de quelques tours le barillet de réglage cranté et fendu. La course du levier diminue. En tenant le barillet, serrez le contre-écrou contre le corps de la poignée pour fixer le barillet dans la nouvelle position de réglage. Prenez soin de ne pas orienter la fente vers le haut ou l'avant pour éviter que de l'eau ou des impuretés ne pénétrant dans le barillet.

#### DANGER !

**⚡** Après ce réglage, effectuez impérativement un essai de freinage à l'arrêt pour vous assurer que toute la surface des patins porte bien sur les flancs de la jante sans toucher les pneus lorsque vous quand vous actionnez puissamment les leviers.

## FREINS À DISQUE

### Fonctionnement et usure

Les freins à disque se caractérisent par un effet de freinage puissant. Par temps humide, les freins à disque ont un temps de réponse plus rapide que les freins sur jante et exercent une puissance de freinage élevée presque instantanément. Ils demandent peu d'entretien et n'entraînent pas d'usure des jantes. Un frein à disque se compose d'un étrier de frein **(d)**, d'un disque **(e)**, d'une durite (hydraulique) ou d'un câble de frein gainé (mécanique) ainsi que d'une poignée de frein **(f)**. Sous l'action du levier de frein, les deux pistons mus par une pression hydraulique ou mécaniquement se rapprochent l'un vers l'autre et viennent appuyer les plaquettes sur le disque.

Les patins de frein et les disques s'usent sous l'effet de la friction, et ce d'autant plus vite que vous roulez en terrain montagneux, par temps de pluie ou dans des conditions salissantes. Selon le fabricant et le modèle, il existe diverses méthodes de contrôle et limites d'usure pour les plaquettes et les disques de frein.



**DANGER !**

**⚡** Les plaquettes de freins à disque neuves doivent subir un rodage pour atteindre des valeurs de freinage optimales. Pour cela, accélérez 30 à 50 fois sur votre vélo SCOTT, jusqu'à une vitesse de 30 km/h environ, puis freinez jusqu'à l'arrêt complet. Vous pouvez considérer le rodage comme terminé lorsque la force que vous devez exercer sur le levier pour freiner reste constante.

**DANGER !**

**⚡** Les freins à disque ont tendance à s'échauffer pendant leur fonctionnement. Évitez de les toucher aussitôt après l'arrêt, notamment lorsque vous venez d'effectuer une longue descente.

**DANGER !**

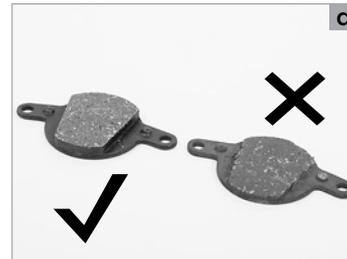
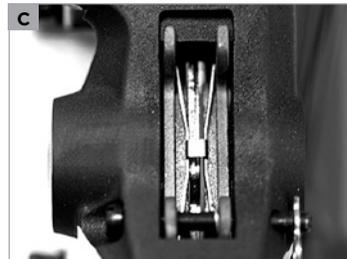
**⚡** Des plaquettes et des disques de frein encrassés peuvent affecter sensiblement l'effet de freinage. Évitez absolument le contact d'huile ou d'autres liquides avec les étriers de frein, par exemple quand vous nettoyez votre vélo SCOTT ou lubrifiez la chaîne. Des plaquettes contaminées ne peuvent en aucun cas être nettoyées et doivent être remplacées ! Vous pouvez nettoyer les disques de frein avec un produit nettoyant spécial ou avec de l'eau chaude et du produit de vaisselle.

**DANGER !**

**⚡** Des bruits inhabituels (de grincement, de frottement, etc.) lors du freinage et/ou une modification sensible de l'effet de freinage (plus fort ou plus faible) sont des indices que les plaquettes de frein sont encrassées ou fortement usées. Contrôlez les plaquettes de frein et remplacez-les éventuellement. Si vous négligez de le faire, vous risquez d'endommager votre frein davantage, par exemple au niveau du disque de frein, ou d'avoir même un accident, suite à une défaillance du frein ! En cas de doute, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

**ATTENTION !**

**!** Sur les vélos équipés de freins à disque, introduisez les cales de transport (a) dans les étriers de frein si vous souhaitez transporter votre vélo SCOTT sans les roues.

**Freins à disque hydrauliques****Contrôle du fonctionnement**

Contrôlez régulièrement l'absence de fuites sur les durites (b) et au niveau des raccords (avec les leviers en position tirée). Si du liquide de frein s'échappe, rendez-vous immédiatement chez votre vélociste SCOTT. Une fuite sur le système hydraulique peut rendre le freinage inopérant. Risque d'accident !

**Usure et maintenance**

L'usure des plaquettes des freins à disque hydraulique est compensée automatiquement. La course des leviers ne change pas.

Contrôlez régulièrement l'usure des plaquettes (c+d) en suivant les instructions données dans la notice technique du fabricant.

**DANGER !**

**⚡** Une ouverture des raccords ou une fuite dans les durites peuvent entraîner une chute sensible de l'effet de freinage. En cas de fuite sur le circuit ou de pliage des durites, consultez immédiatement votre vélociste SCOTT !

**DANGER !**

**⚡** Si votre système de freinage fonctionne avec du liquide de frein hydraulique DOT (e), celui-ci doit être changé à intervalles réguliers, selon les prescriptions fabricant.

**DANGER !**

**⚡** Ne transportez pas votre vélo SCOTT avec la selle et le cintre en bas, les freins pourraient ne plus être opérationnels. Ne le renversez jamais à des fins de réparation (f).

**ATTENTION !**

**!** N'ouvrez jamais les durites de frein. Il pourrait s'en échapper du liquide hydraulique, produit nocif pour la santé et corrosif pour les peintures rendant les freins inopérants.

**ATTENTION !**

**!** Au contact de surfaces encrassées, les freins peuvent produire des grincements importants.

**REMARQUE !**

**i** Transport de votre SCOTT avec les roues montés : Tirez sur les leviers de frein et maintenez-les en position avec un élastique solide si vous transportez votre vélo SCOTT muni de freins à disque hydrauliques. Vous empêchez ainsi l'introduction d'air dans le système.

**REMARQUE !**

**i** Si vous transportez votre vélo SCOTT avec les roues retirées, introduisez les cales de transport. Tirez sur les leviers de frein et maintenez-les en position avec un élastique solide si vous transportez votre vélo SCOTT muni de freins à disque hydrauliques (a). Vous empêchez ainsi l'introduction d'air dans le système.

**REMARQUE !**

**i** Lisez dans tous les cas la notice technique du fabricant des freins attentivement que vous trouvez sur le présent CD-ROM SCOTT avant de déposer la roue ou d'effectuer des travaux d'entretien. Une mauvaise manipulation peut causer une défaillance du frein.

**Freins à disque mécaniques****Contrôle du fonctionnement**

Dans le cas des freins à disque mécaniques, l'usure des plaquettes s'accompagne d'un allongement de la course des leviers. Contrôlez régulièrement que vous pouvez atteindre un point de pression défini avant que le levier ne touche le cintre. Vérifiez si les câbles de frein ne sont pas endommagés !

**DANGER !**

**⚡** Remplacez sans tarder les câbles de frein endommagés (b), car ils peuvent se rompre. Risque d'accident !

**Usure et maintenance**

Vous pouvez rattraper l'usure des plaquettes de frein dans une certaine limite par un réglage direct sur le levier de frein. Saisissez la vis servant à régler la tension de câble sur le levier de frein par le barillet (c) et dévissez-la jusqu'à ce que la course du levier vous paraisse satisfaisante. Resserrez le contre-écrou en prenant soin de ne pas orienter la fente vers le haut ou l'avant pour éviter que de l'eau ou des impuretés ne pénètrent dans la gaine.



Le câble peut être réglé de la même manière directement sur l'étrier de frein. Une fois effectué le réglage, contrôlez le bon fonctionnement du frein et des plaquettes : celles-ci ne doivent pas frotter contre le disque lorsque le levier de frein est relâché et que la roue est en rotation (d). Plusieurs réglages successifs ont pour effet de modifier la position du levier qui se trouve sur l'étrier. L'effet de freinage devient moins efficace. Dans des cas extrêmes, l'effet de freinage peut être même nul. Risque d'accident !

Sur certains modèles, l'étrier de frein peut présenter d'autres possibilités de réglage qui requièrent cependant une certaine habileté manuelle. Lisez la notice technique du fabricant des freins attentivement que vous trouvez sur le présent CD-ROM SCOTT avant d'effectuer le réglage des freins. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

**DANGER !**

**⚡** Un réglage répété effectué uniquement au niveau du câble de frein peut limiter considérablement l'effet de freinage maximum.

**REMARQUE !**

**i** Lisez dans tous les cas la notice technique du fabricant des freins attentivement que vous trouvez sur le présent CD-ROM SCOTT avant de déposer la roue ou d'effectuer des travaux d'entretien. Une mauvaise manipulation peut causer une défaillance du frein.

**SYSTÈMES DE CHANGEMENT DE VITESSES****SYSTÈME DE DÉRAILLEURS**

Le système de dérailleur (e+f) sur votre vélo SCOTT permet au cycliste d'adapter son braquet au dénivelé ainsi qu'à la vitesse souhaitée.

La sélection d'un petit développement (chaîne engrenée sur le petit plateau à l'avant et un grand pignon à l'arrière) vous permet de « grimper » des côtes à forte déclivité en sollicitant de vous un effort modéré, mais vous oblige en même temps à adopter une cadence de pédalage plus élevée. En revanche, la sélection d'un grand braquet en descente (chaîne engagée sur le grand plateau à l'avant et un petit pignon à l'arrière) vous permettra de parcourir, par tour de manivelle, une distance plus grande, et de rouler par conséquent à une vitesse élevée.

**DANGER !**

 Continuez de pédaler pendant que le changement de vitesse s'effectue. Mais la pression exercée sur les pédales devrait être réduite en même temps. Notamment lors du passage des vitesses en avant sur les plateaux vous devez réduire la vitesse ainsi que la pression.

**DANGER !**

 Réduisez la fréquence ainsi que la force de pédalage sur un VAE SCOTT déjà juste avant vous voulez passer les vitesses. Vous assurez ainsi l'interruption de l'assistance électrique à court terme. Si vous continuez de pédaler, les forces de pédalage élevées peuvent entraîner la défaillance de la chaîne.

**ATTENTION !**

 Entraînez-vous à passer les vitesses à l'écart de la circulation, jusqu'à ce que vous soyez suffisamment familiarisé avec le maniement des manettes ou des poignées tournantes de votre vélo SCOTT.

**REMARQUE !**

 Les VAE SCOTT ne sont dotés qu'un seul plateau (a). De ce fait, ils n'ont pas de dérailleur avant, ni une manette de dérailleur gauche sur le cintre.

**REMARQUE !**

 Lisez dans tous les cas attentivement la notice technique du fabricant de dérailleurs, qui se trouve sur le présent CD-ROM SCOTT et familiarisez-vous avec le fonctionnement des dérailleurs avant votre première sortie.

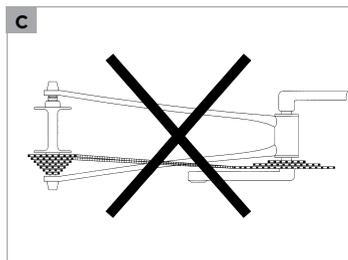
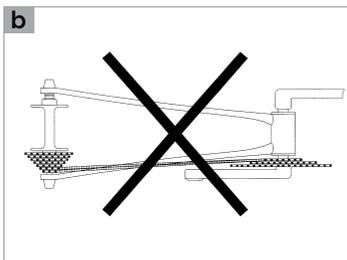
**Fonctionnement et utilisation**

Un système de dérailleurs fonctionne toujours selon le principe suivant :

Grand plateau avant	- entraînement difficile	- braquet plus grand
Petit plateau avant	- entraînement facile	- braquet plus petit
Grand pignon arrière	- entraînement facile	- braquet plus petit
Petit pignon arrière	- entraînement difficile	- braquet plus grand

La disposition des commandes de dérailleur est généralement la suivante :

Manette de vitesse droite	- pignons arrière
Manette de vitesse gauche	- plateaux avant



Si les vélos tout terrain SCOTT peuvent avoir jusqu'à 33 vitesses théoriques, vous disposez en réalité de 15 à 18 vitesses en pratique, en raison des recouplements. Les combinaisons de vitesses où la ligne de chaîne croise l'axe longitudinal du vélo sont à éviter, car les frottements produits accélèrent l'usure de la chaîne et limitent le rendement.

Ceci est le cas, par exemple, quand la chaîne est engagée sur le plus petit plateau à l'avant et sur l'un des trois plus petits pignons à l'arrière (b), ou encore quand elle est engagée sur le plus grand plateau et l'un des grands pignons (c).

Le pédalier (d) est pour ainsi dire l'interface entre les manivelles et le cadre. Il existe plusieurs constructions possibles : Soit l'axe est compris dans un boîtier de pédalier, soit il est intégré à la manivelle droite du pédalier. Les roulements à billes étanches ne nécessitent aucun entretien et sont fournis sans jeu départ usine. Vérifiez régulièrement la fixation correcte du boîtier de pédalier dans la boîte de pédalier.

Vérifiez aussi régulièrement si les manivelles sont correctement fixées sur l'axe de pédalier et si le boîtier de pédalier ne présente pas de jeu. Empoignez les manivelles et secouez-les latéralement : vous ne devez sentir aucun jeu (e). Si c'est cependant le cas, consultez sans tarder votre vélociste SCOTT.

Pour passer une vitesse, vous devez d'abord, selon le système de commandes dont votre vélo est équipé, actionner une manette de vitesses, séparée ou combinée à un levier de frein, ou encore exercer une légère rotation sur une poignée tournante. Vous devez continuer de pédaler pendant que le changement de vitesse s'effectue mais devez réduire en même temps la pression exercée sur les pédales.

Dans la suite vous sont expliqués les particularités des différentes commandes de changement de vitesses ainsi que leur fonctionnement. Il est cependant possible que votre nouveau vélo SCOTT soit doté d'un système de changement de rapports non présenté ici.

Sur les manettes de dérailleurs, la grande manette (commandée par le pouce) (f) permet d'engager la chaîne sur les grands plateaux ou les grands pignons.

L'actionnement de la grande manette avec le pouce à la main droite permet donc d'engager une vitesse plus facile. Les vitesses sont indexées et peuvent être passées une à une mais il est également possible de sauter plusieurs vitesses à la fois. L'actionnement de la grande manette à la main gauche permet de passer sur une vitesse plus difficile.

La petite manette, placée devant le cintre du point de vue du cycliste et actionnée par l'index **(a)**, permet d'engager la chaîne sur un plateau ou un pignon plus petit. Elle permet donc, à droite, de passer sur des vitesses plus grandes et à gauche, de passer sur des vitesses plus petites.

#### REMARQUE !

**i** Lisez en tout cas attentivement la notice technique du fabricant de dérailleurs sur le présent CD-ROM SCOTT. Familiarisez-vous éventuellement avec vos nouveaux dérailleurs dans une zone à l'écart de la circulation. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

Les poignées tournantes ont un fonctionnement différent **(b)**. Alors qu'une rotation de la poignée tournante droite vers soi a pour effet d'engager une vitesse plus petite, le même geste effectué sur la poignée tournante gauche engage une vitesse plus grande - et vice-versa. Éventuellement, le sens de la commande peut varier ici aussi.

#### DANGER !

**⚡** Portez toujours des pantalons moulants ou utilisez des bandes ou des pinces protège-pantalons **(c)**. Vous éviterez ainsi que vos pantalons ne se salissent au contact de la chaîne ou ne se prennent dans les plateaux. Risque de chute !

#### DANGER !

**⚡** Si vous effectuez un changement de vitesse sous charge, c.-à-d. alors que vous appuyez déjà très fort sur les pédales, la chaîne risque de ne pas s'engrener correctement sur le nouveau pignon et de « déraper ». A l'avant, un changement de plateau sous charge peut même faire dérailler complètement la chaîne et provoquer une chute ! Les changements de vitesse effectués sous charge écourtent considérablement la durée de vie de la chaîne.

#### DANGER !

**⚡** Un jeu entre l'axe de pédalier et les manivelles peut endommager celles-ci. Risque de rupture !

#### ATTENTION !

**!** Évitez de « croiser » la chaîne, car ceci provoque une torsion de la chaîne et augmente les frottements entre les composants. Usure accrue !



#### ATTENTION !

**!** Pendant le changement de vitesse, il est important de continuer de pédaler, sans forcer ni faire d'à-coups. Évitez de changer de rapport sous charge, en particulier au dérailleur avant **(d)**, car cela raccourcit considérablement la durée de vie de la chaîne et peut provoquer en outre un blocage de la chaîne entre la base et les plateaux (« chain-suck »).

#### Contrôle et réglage

Le système de dérailleurs a fait l'objet d'un réglage soigné par votre vélociste SCOTT avant la remise du vélo. Néanmoins, les câbles de dérailleur peuvent s'étirer dans les premiers kilomètres, ce qui peut affecter la précision et la discrétion de fonctionnement de vos dérailleurs.

Le réglage du dérailleur arrière **(e)** et du dérailleur avant est une opération délicate, qui doit être réalisée uniquement par un mécanicien expérimenté. Si vous souhaitez procéder vous-même à ce réglage, tenez compte également des indications fournies dans la notice technique du fabricant de dérailleurs qui se trouve sur le présent CD-ROM SCOTT. Si vous rencontrez des problèmes avec votre système de dérailleurs, n'hésitez pas à vous adresser à votre vélociste SCOTT.

#### REMARQUE !

**i** Dans l'intérêt de votre sécurité, amenez votre vélo SCOTT à votre vélociste SCOTT pour une première révision au bout de 100 à 300 km, 5 à 15 heures de service, ou après quatre à six semaines, au plus tard cependant après les trois mois qui suivent l'achat.

#### Réglage du dérailleur arrière

Rattrapez la tension du câble en dévissant un peu le barillet de réglage de tension, qui se trouve sur la manette de dérailleur **(f)** ou sur le dérailleur lui-même. Pour cette opération, déplacez le dérailleur sur le petit pignon, puis dévissez le barillet de tension par demi-tours jusqu'à ce que le câble soit légèrement tendu.

Contrôlez après chaque rattrapage si la chaîne est sur le point de monter sur le pignon suivant. Pour ce faire, vous devez tourner les manivelles à la main avec la roue arrière levée ou rouler sur votre vélo SCOTT en passant les vitesses.

Si la chaîne grimpe sans problème sur les pignons suivants, assurez-vous aussi qu'elle s'engrène facilement quand vous redescendez sur les petits pignons. Si ce n'est pas le cas, vous devrez revisser le barillet de tension légèrement. Plusieurs essais peuvent s'avérer nécessaires.

#### ATTENTION !

**!** Le réglage parfait des dérailleurs arrière et avant est une opération délicate, qui doit être réalisée par un mécanicien expérimenté. Tenez compte en tout cas de la notice technique du fabricant de dérailleurs sur le présent CD-ROM SCOTT. En cas de problèmes avec les dérailleurs, n'hésitez pas à demander conseil à votre vélociste SCOTT.

#### REMARQUE !

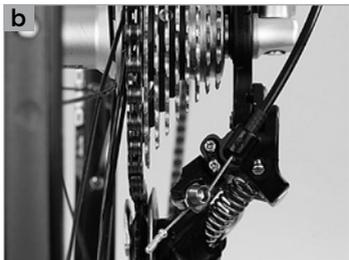
**i** Si vous demandez à une aide de décoller la roue arrière du sol ou si le vélo SCOTT est fixé sur un pied de montage, vous pouvez facilement tester le fonctionnement du dérailleur en faisant tourner les manivelles et en passant les vitesses.

#### Réglage des vis de butée

Pour éviter que le dérailleur arrière ou la chaîne ne se prennent dans les rayons ou que la chaîne ne « tombe » du petit pignon, des vis de réglage, appelées vis de butée (**a**), permettent de régler et de limiter le débattement du dérailleur. Une fois réglées par votre vélociste SCOTT, ces vis ne bougent pas dans les conditions d'utilisation normale.

Corrigez éventuellement la position du dérailleur, en jouant sur les vis de butée. Sur les dérailleurs, les vis de butée sont généralement repérées par la lettre « H » pour « high gear » (= « grand rapport »), et « L » pour « low gear » (= « petit rapport »). La vis de butée « H » sert à limiter le débattement du dérailleur du côté du rapport le plus grand, c.-à-d. sur la roue arrière, sur le côté extérieur au petit pignon. Tournez la vis dans le sens des aiguilles d'une montre pour décaler le dérailleur vers l'intérieur de la roue, ou dans le sens opposé pour le décaler vers l'extérieur.

A présent, faites passer la chaîne sur le plus gros pignon arrière (**b**) et vérifiez que le galet guide du dérailleur vient se placer exactement sous les dents du pignon (**c**). Tournez la vis de butée « L » dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le dérailleur ne puisse plus se déplacer vers les rayons, que ce soit en actionnant la manette ou en appuyant sur le dérailleur avec la main. Pour ce faire, faites tourner les manivelles avec précaution.



Ce réglage empêche que la chaîne ne se coince entre le grand pignon et les rayons ou que la chape du dérailleur ne touche les rayons, ce qui pourrait avoir pour conséquence d'endommager les rayons, le dérailleur et le cadre. Dans le pire cas, ceci peut entraîner une chute ou un accident.

#### DANGER !

**⚡** Si votre vélo SCOTT est tombé sur le côté ou si le dérailleur a subi un choc, le dérailleur ou sa patte de fixation peuvent être tordus. Risque de défaillance de matériel et chute. Dans ce cas, ou bien si vous montez une autre roue arrière, il vous est recommandé de contrôler le débattement du dérailleur et de réajuster éventuellement les vis de butée.

#### ATTENTION !

**!** Après le réglage du dérailleur, il est impératif que vous essayiez le vélo dans un endroit peu fréquenté, à l'écart de la circulation.

#### ATTENTION !

**!** Portez régulièrement votre vélo SCOTT à votre vélociste SCOTT pour le faire inspecter.

#### Réglage du dérailleur avant

La plage de débattement du dérailleur avant (**d**) nécessaire pour maintenir et guider la chaîne sur le plateau sans frotter est extrêmement étroite. Comme pour le dérailleur arrière, le débattement du dérailleur avant est limité par des vis de butée (**e**), repérées « H » et « L ». Une fois réglées par votre vélociste SCOTT, ces vis ne bougent pas dans les conditions d'utilisation normale.

Tout comme sur le dérailleur arrière, le câble du dérailleur avant peut se distendre et entraîner le mauvais fonctionnement du dérailleur. Engagez la chaîne sur le petit plateau puis rattrapez si nécessaire la tension du câble sur le barillet de réglage sur la commande de dérailleur (**f**).

#### DANGER !

**⚡** Après une chute, vérifiez que la fourchette du dérailleur est toujours exactement parallèle aux plateaux et qu'elle ne risque pas de toucher le grand plateau. Ceci bloquerait alors la transmission. Risque d'accident !

**DANGER !**

**⚡** Le réglage du dérailleur avant demande un soin particulier. Un mauvais réglage peut faire dérailler la chaîne et entraîner une interruption soudaine de la transmission. Risque de chute !

**ATTENTION !**

**!** Après le réglage du dérailleur, il est impératif que vous essayiez le vélo dans un endroit peu fréquenté, à l'écart de la circulation (a).

**CHAÎNE DE VÉLO**

Pour garantir une longue durée de vie et un fonctionnement silencieux de la chaîne, l'élément décisif n'est pas la quantité de lubrifiant que vous utilisez, mais le soin et la fréquence avec laquelle vous l'appliquez sur la chaîne. Nettoyez la chaîne de temps à autre avec un chiffon légèrement huilé pour éliminer les dépôts de poussière et de cambouis (b). Il est superflu, voire contre-indiqué d'utiliser un dégraisseur spécial pour cette opération.

Appliquez ensuite sur les maillons que vous aurez décrassés le mieux possible, un lubrifiant liquide, de la graisse ou de la cire (c). Pour ce faire, faites tourner les manivelles et lubrifiez goutte à goutte les rouleaux des maillons sur le côté intérieur de la chaîne. Effectuez ensuite plusieurs tours de chaîne. Laissez reposer votre vélo SCOTT pendant quelques minutes pour assurer une bonne pénétration du lubrifiant dans les maillons. Éliminez ensuite l'excédent de lubrifiant en passant un chiffon sur la chaîne, afin de limiter plus tard les projections et empêcher qu'il n'attire inutilement la poussière.

**DANGER !**

**⚡** Veillez impérativement à ce que les jantes (d), les disques (e) et garnitures de frein (f) ne soient pas contaminés par du lubrifiant. Cela peut rendre les freins inopérants !

**REMARQUE !**

**i** Pour protéger l'environnement, utilisez uniquement des lubrifiants biodégradables, en particulier pour la chaîne, qui aura toujours tendance à perdre un peu d'huile à l'usage, notamment les jours d'intempéries.



## ENTRETIEN DE LA CHAÎNE

Les chaînes figurent parmi les pièces d'usure de votre vélo SCOTT. Vous pouvez cependant prolonger sa durée de vie. Lubrifiez la chaîne régulièrement et chaque fois que vous avez effectué une sortie sous la pluie. Utilisez des développements qui s'écartent peu de la ligne de chaîne idéale **(a+b)** et adoptez de préférence une cadence de pédalage soutenue.

Sur les VTT dotés de dérailleurs, les chaînes atteignent leur limite d'usure au bout de 800 à 2 000 km ou de 50 à 125 heures de service. Une chaîne étirée affecte la précision des changements de vitesse et accélère l'usure des pignons et des plateaux. Leur remplacement entraînera plus de coûts que le remplacement de la chaîne, si celui-ci est réalisé à temps. Nous vous recommandons par conséquent de vérifier régulièrement l'état d'usure de votre chaîne.

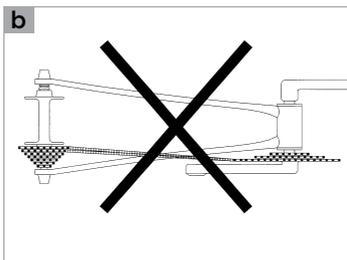
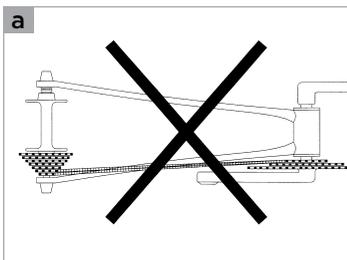
Pour vérifier l'état d'usure de la chaîne, votre vélociste SCOTT dispose d'outils de mesure précis **(c)**. N'hésitez pas à lui confier cette tâche. Il dispose de l'outil spécial ainsi que de l'expertise nécessaire pour choisir une nouvelle chaîne compatible avec votre type de transmission.

### DANGER !

 Une chaîne mal rivetée ou fortement usée risque de casser et de provoquer une chute.

### REMARQUE !

 Pour le remplacement de votre chaîne, utilisez uniquement des composants de rechange appropriés et garantis d'origine **(d)**. Votre vélociste SCOTT pourra vous conseiller.



## ROUES ET PNEUMATIQUES

La roue est constituée du moyeu, des rayons et de la jante. Cette dernière supporte le pneu, dans lequel est logée dans le cas du système le plus utilisé, à savoir les pneus à tringles souples ou rigides, une chambre à air. Pour éviter que la chambre à air ne soit endommagée par les arêtes vives, un ruban **(e)** est tendu ou collé dans le fond de la jante.

Un autre système courant se réfère aux pneus sans chambre à air (dits « tubeless ») qui nécessitent des jantes spécifiques sans écrous et valves solidement vissées. En outre, il y a des rares cas des boyaux (tubulars) qui sont collés sur les jantes spéciales.

Les roues sont considérablement sollicitées : par le poids du cycliste et des bagages ainsi que par les irrégularités de la chaussée. Malgré les soins apportés à la fabrication des roues, livrées toutes centrées, la tension des rayons et le serrage des écrous peuvent se relâcher un peu au début. Après un rodage assez court de 100 à 300 kilomètres environ, soit 5 à 15 heures de service, il vous est recommandé de faire contrôler et éventuellement recentrer les roues par votre vélociste SCOTT.

Au delà de cette période, vous devrez faire contrôler les roues régulièrement, sachant par ailleurs que vous ne devrez les faire recentrer que très rarement **(f)**.

### DANGER !

 Les boyaux mal collés peuvent déjanter. Risque d'accident !

### ATTENTION !

 Le dévoilage d'une roue (son recentrage par une nouvelle tension des rayons) est une opération très délicate. N'hésitez pas à confier cette tâche à votre vélociste SCOTT.

### REMARQUE !

 Les boyaux ne seront pas traités ci-après. Lisez les notices techniques des fabricants des jantes et des pneus sur le présent CD-ROM SCOTT et demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

## INFORMATIONS SUR PNEUMATIQUES, CHAMBRES À AIR, RUBANS FONDS DE JANTE ET PRESSION DE GONFLAGE

Les pneus confèrent au vélo son adhérence et sa motricité. Ils doivent offrir un bon roulement et absorber les légers soubresauts causés par la chaussée. La structure interne du pneu (sa carcasse), la composition de la gomme ainsi que le profil du pneu influencent sa résistance au roulement ainsi que ses propriétés d'adhérence. Votre vélociste SCOTT peut vous proposer différents types de pneus **(a)**.

Avant de monter un pneu neuf, vous devez connaître le type et les dimensions du pneu utilisé jusque là. Celles-ci sont indiquées en deux unités sur les flancs du pneu. La plus précise est la désignation en millimètres selon la norme ETRTO (par exemple, l'indication ETRTO 57-622 **(b)** signifie que la largeur du pneu (bord à bord et gonflé) est de 57 mm et que son diamètre intérieur est de 622 mm). L'autre indication correspond aux dimensions en pouces (par exemple, 29x2,25").

Les pneus doivent être gonflés à une pression adéquate **(c)**, pour permettre à la fois un roulement facile et un confort suffisant. Bien gonflés, les pneus sont moins sensibles aux crevaisons. Au contraire, une pression trop faible peut conduire à des pincements de la chambre à air entre la jante et le pneu provoqués par le heurt de la roue contre une bordure saillante.

En général, la pression de gonflage recommandée par le fabricant figure sur le flanc du pneu ou son étiquette signalétique **(d)**. La limite inférieure des pressions indiquées apporte un confort de suspension optimal pour les personnes de faible poids et idéal pour les déplacements sur un terrain rugueux. Avec l'augmentation de la pression pneumatique, la résistance au roulement diminue sur les surfaces lisses, mais aussi le confort. Pour ces raisons, les pneus gonflés « à bloc » seront plutôt recommandés pour les cyclistes lourds et les déplacements sur des routes asphaltées. De ce fait, adaptez la pression à votre poids et à vos habitudes cyclistes.

Souvent, la pression est exprimée en p.s.i. (« pound per square inch » = livre par pouce carré), une unité anglo-saxonne. Le tableau ci-après **(e)** indique les valeurs p.s.i. les plus courantes avec leur correspondance en pression atmosphérique (en bar).

Sur des pneus à tringles rigides et souples, l'air ne peut pas être retenu par le pneu seul. Pour créer et maintenir une pression pneumatique à l'intérieur du pneu, une chambre à air est insérée dans celui-ci et gonflée à l'aide d'une valve.

Les jantes des pneus à tringles rigides et souples nécessitent normalement un ruban fond de jante de haute qualité couvrant la largeur complète du fond de jante. Dans le cas de freins sur jante, ce ruban protège la chambre à air de la chaleur du freinage qui peut faire éclater la chambre à air.

### DANGER !

 Remplacez des pneus qui sont usés, fendillés ou qui s'effritent. L'humidité et la poussière pourraient pénétrer et détériorer leur structure interne. La chambre à air pourrait éclater. Risque de chute !

### DANGER !

 Si vous montez un pneumatique autre, plus large et de diamètre extérieur plus important que le pneumatique monté en série, vous risquez de toucher du pied la roue avant lorsque vous roulez lentement. Tenez compte aussi de l'espace entre fourche et cadre. Risque d'accident !

### DANGER !

 Traitez vos pneus avec ménagement. Roulez toujours à la pression de gonflage prescrite **(f)** et contrôlez celle-ci à intervalles réguliers, au moins une fois par semaine. Une pression trop basse ou trop haute peut provoquer le déjantage ou l'éclatement du pneu pendant que vous roulez.

### DANGER !

 Des pneus à tringles rigides et souples qui admettent une pression de cinq bars ou plus doivent être montés sur des jantes dites « à crochets ».

### DANGER !

 Tenez compte également des valeurs de pression maximales de la jante. Ces valeurs dépendent de la largeur des pneus. Ces valeurs sont indiquées dans les notices techniques du fabricant de jantes ou de roues qui se trouvent sur le présent CD-ROM SCOTT.

### DANGER !

 Un VAE étant plus lourd qu'un vélo conventionnel, il se peut que vous ayez à augmenter la pression de vos pneus par rapport à celle à laquelle vous êtes habitué. Une pression plus élevée donnera une meilleure stabilité de conduite et diminuera le risque d'une panne. Les valeurs de pression minimale et pression maximale admises sont indiquées (en bar ou en P.S.I.) sur les flancs des pneus.



e		e	
psi	bar	psi	bar
10	0,7	40	2,8
15	1,0	45	3,1
20	1,4	50	3,4
25	1,7	55	3,8
30	2,1	60	4,1
35	2,4	65	4,5



## VALVES

Deux types de valves sont généralement utilisés sur les vélos tout terrain SCOTT :

1. La **valve Presta**, aussi appelée valve française ou **Sclaverand (a)**, est utilisée entretemps sur presque toutes les genres de vélos. Cette valve est conçue pour supporter des pressions extrêmement importantes.
2. La **valve auto** ou **valve Schrader (b)**, issue du domaine automobile.

Tous les types de valve sont protégés contre la saleté par un capuchon en plastique.

Après avoir retiré le capuchon, vous pouvez gonfler la **valve auto** directement avec une pompe appropriée.

Sur la **valve Presta**, vous devez desserrer auparavant le petit écrou moleté qui se trouve sur la valve et appuyer dessus un court instant pour la débloquer. Vérifiez la fixation de l'obus dans le corps de la valve. S'il n'est pas solidement serré, de l'air peut s'échapper insidieusement. N'oubliez pas, après avoir gonflé le pneu, de resserrer complètement l'écrou moleté.

Vous pouvez gonfler les chambres à air dotées d'une **valve auto** ou d'une valve Presta (munie d'un adaptateur spécial) dans n'importe quelle station-service, sur un gonfleur pneumatique. N'actionnez le gonfleur que par intermittence, pour ne pas insuffler trop d'air dans le pneu et risquer de le faire éclater.

Pour évacuer de l'air, appuyez brièvement sur la tige centrale de la valve auto, ou sur l'écrou moleté de la valve Presta **(c)**.

Il est souvent difficile d'atteindre la pression de gonflage requise avec une pompe à main. Cette tâche s'avère plus facile avec une pompe à pied munie d'un manomètre **(d)**.

## VOILE ET SAUT, TENSION DES RAYONS

Pour que la roue puisse tourner sans voile ni saut **(e)**, ses rayons doivent être tendus uniformément. Cependant, certains rayons peuvent se détendre, par exemple si la jante heurte une bordure de trottoir ou si un écrou de rayon se desserre. L'équilibre des forces de traction s'appliquant sur la jante est alors compromis. Bien avant que vous ne remarquiez cette anomalie par un roulis, le fonctionnement de votre vélo SCOTT peut en être affecté.

Dans le cas de freins sur jante, les flancs des jantes remplissent également la fonction de surface de freinage. Si la roue est voilée, le voile peut avoir des conséquences sur l'effet de freinage. Aussi vérifiez de temps à autre si les roues ne sont pas voilées. Faites décoller la roue du sol et faites-la tourner avec la main. Observez l'écart entre la jante et les patins de frein. Si cet écart varie de plus d'un millimètre, portez le vélo chez votre vélociste SCOTT pour faire recentrer la roue **(f)**.

## DANGER !

 Évitez de rouler avec des roues voilées. En cas de voile très prononcé, des freins sur jante pourront freiner très brusquement de manière inopportune ! En règle générale, le freinage provoquera un blocage immédiat de la roue et pourra entraîner une chute.

## ATTENTION !

 Des rayons desserrés doivent être retendus immédiatement. Les autres composants seront sinon soumis à une sollicitation importante à cet endroit.

## ATTENTION !

 Le dévoilage d'une roue (son recentrage par une nouvelle tension des rayons) est une opération très délicate. N'hésitez pas à confier cette tâche à votre vélociste SCOTT.



## REMÉDIER À UNE CREVAISON

Les crevaisons sont les pannes les plus fréquentes rencontrées par le cycliste. Vous pouvez vous prémunir contre les risques de crevaison en prenant avec vous l'outillage nécessaire, un boyau de rechange ou une chambre à air ou encore quelques rustines et de la colle. Si votre vélo est équipé d'attaches rapides, deux démonte-pneus et une pompe suffiront largement comme outillage **(a)**.

### REMARQUE !

**i** Avant de déposer une roue, lisez attentivement les chapitres « Remonter la roue » et « Maniement des attaches rapides et des axes traversants ». En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

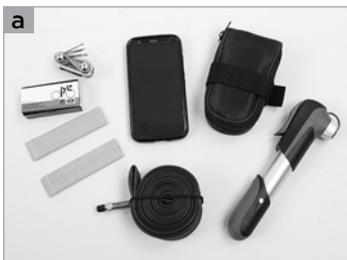
### DÉPOSER LA ROUE

Pour les **freins sur jante mécaniques** (cantilever et V-Brake), vous devez d'abord décrocher le câble au niveau du bras de frein **(b)**. Pour cela, saisissez avec une main les deux bras du frein et rapprochez-les. Dans cette position, vous pouvez facilement décrocher la tête ronde du câble de liaison reliant les bras du frein cantilever ou le coude guide-câble du frein V-Brake.

Si vous avez des **freins à disque** (hydraulique ou mécanique), il est important de contrôler sur le regard auparavant la position des plaquettes de frein **(c)**. Ils vous permettront de reconnaître plus tard, après la dépose de la roue, si les plaquettes sont encore correctement positionnées. Lisez la notice technique du fabricant des freins qui se trouve sur le présent CD-ROM SCOTT.

Sur les vélos avec dérailleurs, engagez la chaîne sur le petit pignon avant de retirer la roue arrière. De cette manière, le dérailleur se trouvera sur le côté extérieur de la roue et ne gênera pas le retrait de celle-ci. Desserrez l'attache rapide de la roue, comme décrit au chapitre « Maniement des attaches rapides et des axes traversants ».

Le retrait de la roue avant peut être entravé par les bordures de retenue des pattes de fixation. Vous devez alors desserrer l'écrou de réglage de l'attache rapide de quelques tours afin de libérer la roue.



Pour faciliter le retrait de la roue arrière, tirez légèrement le dérailleur vers l'arrière avec la main **(d)**. Soulevez votre vélo SCOTT par l'arrière et donnez une tape sur la roue pour la faire glisser hors des pattes.

### DANGER !

**⚡** L'étrier de frein à disque peut être encore chaud. Laissez-le refroidir avant de déposer la roue.

### DANGER !

**⚡** Si vous avez fait l'acquisition d'un vélo SCOTT muni de freins à disque hydrauliques, ne renversez jamais votre vélo SCOTT à des fins de réparation, c.-à-d. en le faisant reposer sur la selle et le cintre. Cela peut rendre les freins inopérants.

### ATTENTION !

**!** Après avoir déposé la roue pour une période assez longue, n'actionnez en aucun cas le levier de son frein (à disque) avant d'avoir inséré la cale de transport dans la fente libérée de l'étrier de frein.

### REMARQUE !

**i** Tenez compte des notices techniques du fabricant de freins et de dérailleurs qui se trouve sur le présent CD-ROM SCOTT.

## PNEUS À TRINGLES RIGIDES ET SOUPLES

### Démonter les pneus

Dévissez le capuchon et l'écrou de fixation de la valve sur la jante et laissez l'air s'échapper complètement de la chambre à air. En procédant sur toute la circonférence, pressez le pneu des deux côtés, du bord vers le centre de la jante. Vous vous faciliterez ainsi le démontage.

Introduisez un démonte-pneu en plastique sous le talon du pneu, à 5 cm environ à côté de la valve et utilisez-le comme levier pour faire passer le talon par-dessus le rebord de la jante **(e)**. Maintenez le démonte-pneu dans cette position. Glissez entre la jante et le pneu un deuxième démonte-pneu à dix centimètres environ du premier, de l'autre côté de la valve, et là encore en prenant appui sur la jante, faites passer le talon du pneu par-dessus le rebord de la jante **(f)**.

Une fois le pneu partiellement sorti de la jante, vous n'aurez en principe plus de difficultés pour libérer complètement le talon, en faisant glisser un démonte-pneu sur toute la circonférence du pneu.

Vous pouvez alors retirer la chambre à air. Ce faisant, prenez soin de ne pas coincer la valve dans la jante et de ne pas endommager la chambre.

Au besoin, vous pouvez retirer le pneu complètement de la jante.

Réparez la chambre en vous conformant aux instructions données dans le kit de réparation ou remplacez-la par une chambre à air de rechange.

Si vous avez démonté le pneu complètement, inspectez également le ruban fond de jante **(a)**. Le ruban fond de jante doit être soigneusement aligné le long de la jante, ne doit pas être endommagé ou entaillé et doit isoler complètement la chambre à air des écrous de rayon et des alésages.

Sur les jantes à double paroi, ce ruban doit complètement couvrir le fond mais ne doit pas être trop large, pour ne pas empiéter sur les flancs. Nous vous recommandons d'utiliser pour ce type de jantes uniquement des fonds de jante en textile ou en matière synthétique résistante. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

#### DANGER !

 Si la carcasse du pneu a été irrémédiablement endommagée à la suite d'une perforation, remplacez-le par mesure de sécurité.

#### DANGER !

 Remplacez sans tarder les rubans fond de jante défectueux.

#### REMARQUE !

 Si vous avez une crevaison en route, gonflez un peu la chambre à air et faites-la passer près de votre oreille pour repérer à l'ouïe l'endroit d'où l'air s'échappe. Si vous effectuez la réparation chez vous, vous pouvez aussi plonger la chambre à air dans un récipient d'eau et localiser la crevaison grâce aux bulles d'air qui s'échappent de la chambre. Ceci fait, repérez l'endroit correspondant sur le pneu et soumettez-le également à un examen. Souvent, le corps étranger qui a provoqué la crevaison est encore coincé dans le pneu. Retirez-le pour empêcher qu'il provoque une nouvelle crevaison.



## Monter les pneus

Lors du montage, veillez à ce qu'aucun corps étranger, grains de poussière ou de sable, ne parvienne dans le pneu et prenez garde de ne pas pincer la chambre.

Introduisez un des talons du pneu dans la jante. Appuyez avec le pouce sur le flanc du pneu pour le faire glisser sur toute la circonférence par-dessus le rebord de la jante. Cette opération ne nécessite généralement aucun outil.

Introduisez la valve de la chambre dans l'orifice ménagé dans la jante **(b)**. Gonflez la chambre légèrement de manière à ce qu'elle prenne une forme arrondie et insérez-la complètement dans le pneu. Veillez à ce qu'elle ne prenne pas de pli.

Tournez la roue pour débiter le montage final sur le côté du pneu opposé à la valve. Appuyez autant que possible avec les pouces sur le flanc du pneu encore sorti pour le faire rentrer dans la jante.

Veillez à ne pas pincer ni coincer la chambre à air entre le pneu et la jante. Introduisez la chambre dans le pneu en la poussant avec les doigts **(c)**.

Travaillez progressivement le long de la circonférence dans les deux sens. En fin d'opération, tirez vigoureusement sur le pneu vers le bas **(d)**, pour faire en sorte que la partie déjà introduite glisse profondément dans le fond de la jante. Cela facilitera considérablement l'introduction du pneu sur les derniers centimètres.

Avant d'introduire le pneu complètement dans la jante, contrôlez une nouvelle fois la position de la chambre, puis appuyez sur le pneu avec la paume de la main pour faire basculer le talon restant dans la jante.

Si vous n'y arrivez pas, aidez-vous d'un démonte-pneu **(e)**. Ce faisant, veillez là aussi à ne pas pincer la chambre entre le pneu et la jante ou le démonte-pneu et la jante.

Enfoncez ensuite un peu la valve à l'intérieur du pneu **(f)** pour empêcher que sa base ne soit coincée sous les talons du pneu. Vérifiez que la valve sort bien droite de la jante. Si ce n'est pas le cas, vous devrez ressortir un flanc et réajuster la chambre.

Pour prévenir les risques de pincement de la chambre, il est conseillé de pétrir le pneu sur toute la circonférence, en allant de l'avant vers l'arrière et vice-versa. Vérifiez à cette occasion si le ruban fond de jante s'est décalé.

Gonflez la chambre à la pression souhaitée. La pression maximale est généralement indiquée sur le flanc du pneu.

Vous pouvez voir que le pneu est correctement positionné si les deux lignes de repère **(a)** qui se dessinent sur le pourtour des flancs et bordent la jante, restent parallèles à celle-ci. Si ceci n'est pas le cas, dégonflez le pneu et procédez à un nouveau contrôle. Adaptez à présent la pression pneumatique à l'aide de la valve, en partant de la valeur maximale autorisée. Tenez compte pour cela de la plage de pression recommandée **(b)**.

## LES PNEUS SANS CHAMBRES À AIR (TUBELESS/UST)

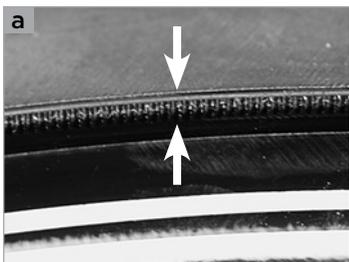
### Démonter les pneus

Laissez l'air s'échapper complètement du pneu sans chambre à air/UST **(c)**. Appuyez avec les mains sur les flancs du pneu vers le centre de la jante, jusqu'à ce que les deux talons reposent sans tension sur la jante. Faites alors passer le flanc du pneu complètement par-dessus le rebord de la jante, en commençant à l'opposé de la valve. N'utilisez pas de démonte-pneu, pour ne pas endommager la tringle étanchéifiante sur le talon du pneu. Une fois seulement que le flanc du pneu est entièrement passé par-dessus le rebord de la jante, appuyez l'autre flanc de pneu dans le fond de la jante, si besoin est, et sortez-le lui aussi de la jante.

### Réparation

En cas de panne, vous avez la possibilité d'utiliser le pneu Tubeless/UST également avec une chambre à air. Pour cela, retirez tout d'abord du pneu - s'il s'y trouve encore - l'objet qui a provoqué la crevaison et démontez la valve de la jante. Gonflez légèrement la nouvelle chambre à air et placez-la dans le pneu. Le montage est effectué de la manière suivante.

Pour les pneumatiques sans chambre, il existe des rustines spéciales qui se collent sur la face interne du pneu. Si besoin est, vous pouvez également utiliser des rustines disponibles ordinairement dans le commerce. Observez dans tous les cas les instructions du fabricant de rustines.



### ATTENTION !

**!** Un montage défectueux du boyau peut affecter son fonctionnement, voire entraîner sa détérioration. De ce fait, conformez-vous impérativement aux instructions données par l'équipementier sur le présent CD-ROM SCOTT.

### Monter les pneus

Pour le montage, le pneu doit être exempt de lubrifiant ou de saleté dans la zone du talon. N'utilisez pas de démonte-pneu ! Pour éviter des dommages, mouillez légèrement le talon sur toute la circonférence du pneu soit avec de l'eau savonneuse, de la pâte de montage pour pneus ou au moins avec de l'eau et introduisez le pneu dans la jante en appuyant avec les mains, comme décrit pour le montage des pneus à tringles souples et rigides.

Passez d'abord complètement un talon du pneu, puis le second, par-dessus le rebord de la jante **(d)**. Enfoncez les deux talons dans le fond de jante **(e)** sur toute la circonférence et veillez à ce que la valve spéciale soit placée au milieu entre les talons.

Appuyez sur la partie supérieure du pneu sur toute sa circonférence.

Gonflez le pneu avec un compresseur ou une cartouche de CO<sub>2</sub> **(f)** à sa pression pneumatique maximale pour que le pneu s'emboîte bien dans la jante. La pression autorisée est indiquée habituellement sur les flancs du pneu. En s'emboîtant dans les gouttières de la jante, les talons peuvent produire un claquement sec. Ne soyez pas effrayé !

Vous pouvez voir que le pneu est correctement positionné si les deux lignes de repère qui se dessinent sur le pourtour des flancs et bordent la jante, restent parallèles à celle-ci.

Adaptez à présent la pression pneumatique à l'aide de la valve, en partant de la valeur maximale autorisée. Tenez compte pour cela de la plage de pression recommandée.

### DANGER !

**⚡** Les pneus Tubeless ne peuvent être montés que sur des jantes ou roues UST (de marque Mavic ou autres).

### REMARQUE !

**i** Rouler sans chambre à air n'est pas seulement possible avec les roues UST, mais aussi en utilisant des pneus à tringles souples gonflés avec du lait de latex. Lisez les instructions du fournisseur et suivez-les.

## REMONTER LA ROUE

La pose de la roue s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose. Assurez-vous que la roue s'insère exactement dans les pattes de fixation **(a)** et est bien centrée entre les jambes de la fourche ou les haubans du triangle arrière. Vérifiez la position correcte de l'attache rapide ou de l'axe traversant **(b)**. Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Maniement des attaches rapides et des axes traversants ».

Sur les **freins V-Brake** et **cantilever**, raccrochez de nouveau le câble au bras de l'étrier. Pour ce faire, saisissez d'une main les deux patins ou les deux bras de l'étrier et rapprochez-les. Dans cette position, il est généralement facile de raccrocher la butée cylindrique ou le coude guide-câble du frein **(c)**.

Sur les vélos équipés de **freins à disque**, contrôlez, avant l'installation de la roue, si les plaquettes de l'étrier sont exactement insérées dans leur logement. Les plaquettes doivent se présenter parallèles l'une par rapport à l'autre **(d)** et les témoins d'usure doivent se trouver à leur emplacement prévu. Veillez à pouvoir glisser le disque entre les garnitures de frein.

### Tous les types de freins :

Actionnez le levier de frein (dans le cas des freins à disque, plusieurs fois) après avoir introduit la roue dans les pattes de fixation et serré l'attache rapide. Soulevez le vélo SCOTT et faites tourner ensuite la roue autour de son axe. Le disque de frein ne doit pas frotter contre l'étrier ni les plaquettes de frein ou la jante frotter contre les patins de frein.

#### DANGER !

 Sur les vélos à freins sur jante, raccrochez le câble du frein immédiatement après l'installation de la roue !

#### DANGER !

 Après le montage, assurez-vous que les surfaces de freinage sont exemptes de graisse ou de tout autre lubrifiant avant de reprendre la route.

#### DANGER !

 Contrôlez si les garnitures de frein portent bien sur la surface de freinage. Vérifiez le serrage de l'attache rapide sur la roue. Effectuez impérativement un essai de freinage comme indiqué au chapitre « Contrôles à réaliser avant chaque sortie » !



## CONTRÔLES APRÈS UNE CHUTE

1. Vérifiez que les roues sont encore correctement fixées dans leurs pattes de fixation et centrées par rapport au cadre et à la fourche.

Faites tourner les roues doucement et observez l'écart entre les flancs de la jante et les patins ou les montants de la fourche et du cadre. Si l'écart varie sensiblement et que vous ne pouvez pas procéder à un centrage sur place, ouvrez légèrement les freins sur jante, si votre vélo en est équipé, en actionnant le mécanisme spécial pour que la jante puisse tourner sans frotter sur les patins. Attention : il est possible que vous ne disposiez plus alors de l'effet de freinage complet.

Peu importe si votre vélo est équipé de freins à disque ou de freins sur jante, vous devez demander à votre vélociste SCOTT de centrer les roues immédiatement après le retour.

Pour de plus amples informations, reportez-vous aux chapitres « Freins », « Maniement des attaches rapides et des axes traversants » et « Roues et pneumatiques » ainsi qu'aux notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

2. Vérifiez si le cintre et la potence ne sont pas tournés, tordus ou fissurés et si leur position est encore correcte. Contrôlez le serrage de la potence sur la fourche en essayant de bouger le cintre avec la roue maintenue en position **(e)**. Appuyez-vous aussi sur les poignées de frein **(f)** un court instant pour contrôler le bon serrage du cintre dans la potence.

Réajustez éventuellement les composants et resserrez les vis avec précaution jusqu'à obtenir un serrage fiable des composants **(a)**. Les couples de serrage maximaux sont indiqués directement sur les composants ou dans les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

Pour de plus amples informations, reportez-vous aux chapitres « Ajustement du vélo SCOTT au cycliste » et « Jeu de direction sur le vélo SCOTT » ainsi qu'aux notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

3. Vérifiez si la chaîne est encore engagée sur les plateaux et les pignons. Si le vélo SCOTT est tombé du côté des dérailleurs, vérifiez leur fonctionnement. Demandez à une personne de soulever le vélo SCOTT au niveau de la selle et passez les vitesses une à une avec précaution. Surveillez notamment l'écart du dérailleur par rapport aux rayons dans les petites vitesses, c'est à dire quand la chaîne s'engrène sur les plus grands pignons **(b)**. Si le dérailleur arrière ou la patte de fixation du dérailleur est tordu, le dérailleur peut venir se coincer dans les rayons. Le dérailleur, la roue arrière et le cadre risqueraient alors d'être irrémédiablement endommagés.

Vérifiez également le fonctionnement du dérailleur avant **(c)**. Si le dérailleur est décalé, il peut faire dérailler la chaîne et interrompre ainsi la transmission de votre vélo SCOTT. Risque de chute !

Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Systèmes de changement de vitesses » ainsi qu'aux notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

4. Vérifiez l'alignement correct de la selle par rapport au cadre en prenant la boîte de pédalier ou le tube supérieur **(d)** comme repère. Desserrez éventuellement la fixation de la tige de selle, ajustez la selle, puis resserrez la fixation **(e)**.

Pour de plus amples informations, reportez-vous aux chapitres « Ajustement du vélo SCOTT au cycliste » et « Maniement des attaches rapides et des axes traversants » ainsi qu'aux notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

5. Soulevez légèrement votre vélo SCOTT, puis lâchez-le pour le faire rebondir sur le sol **(f)**. Si vous percevez un cliquetis, tentez d'en déterminer l'origine. Contrôlez éventuellement les paliers et les visseries. Si c'est le cas, resserrez-les.
6. Pour terminer, vérifiez encore une fois l'état général du vélo SCOTT, afin de repérer d'éventuelles déformations, altérations de couleur ou fissures.



#### DANGER !

 N'enfourchez votre vélo SCOTT que si le contrôle de tous les points énumérés ci-dessus est satisfaisant et rentrez par le chemin le plus court en roulant très prudemment. Évitez d'accélérer et de freiner brusquement et ne roulez pas en danseuse. Si vous avez des doutes sur la fiabilité de votre vélo SCOTT, faites-vous ramener en voiture pour éviter tout risque inutile.

#### DANGER !

 Arrivé chez vous, procédez encore une fois à un contrôle approfondi de votre vélo SCOTT. Les pièces endommagées doivent être réparées ou remplacées. Demandez conseil à votre vélociste SCOTT. Pour de plus amples informations sur les pièces en carbone, reportez-vous au chapitre « Le carbone - un matériau particulier » ainsi qu'aux notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

#### DANGER !

 Des pièces déformées, en particulier si elles sont en aluminium, peuvent se rompre subitement. Vous ne devez pas essayer de les redresser, car cela aggraverait encore le risque de rupture. Ceci vaut en particulier pour la fourche, le cintre, la potence, les manivelles, la tige de selle et les pédales. En cas de doute, il est toujours préférable de faire remplacer ces composants, qui sont critiques pour votre sécurité. Demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

#### DANGER !

 Si votre vélo SCOTT est doté de composants en carbone, vous devez impérativement le faire inspecter par votre vélociste SCOTT après une chute ou un incident comparable. Le carbone est un matériau extrêmement rigide permettant la conception de composants à la fois très résistants et très légers. Cependant, à la différence des composants en acier et en aluminium, les composants en carbone ont la particularité de ne pas révéler de déformations visibles si d'éventuelles surcharges ont endommagé leur structure interne constituée de nappes de fibres de carbone. Un composant endommagé peut rompre subitement. Risque de chute !

#### ATTENTION !

 Vérifiez après une chute ou après le renversement de votre vélo SCOTT le fonctionnement et en particulier la vis de butée du dérailleur arrière.

## RECOMMANDATIONS SUPPLÉMENTAIRES « CONTRÔLES APRÈS UNE CHUTE » AVEC VOTRE VAE SCOTT

1. Contrôlez la batterie **(a+b)**. Essayez de retirer la batterie de son support. Si la batterie ne peut plus être installée dans son compartiment ou si elle présente des dommages, n'utilisez plus votre VAE SCOTT, au moins en mode d'assistance. Débranchez le moteur et éventuellement la batterie séparément. Une batterie endommagée peut entraîner des courts-circuits ou occasionner un arrêt brusque de l'assistance au pédalage au moment où vous en avez précisément besoin.

Si l'enveloppe extérieure de la batterie est endommagée, de l'eau ou de l'humidité peuvent parvenir dans la batterie et provoquer un court-circuit ou un choc électrique. La batterie pourrait s'enflammer, voire exploser ! Consultez immédiatement votre vélociste SCOTT dans un tel cas.

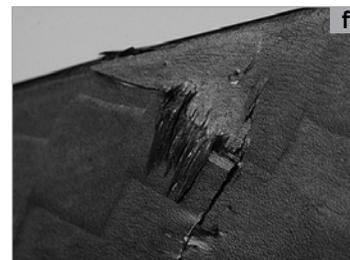
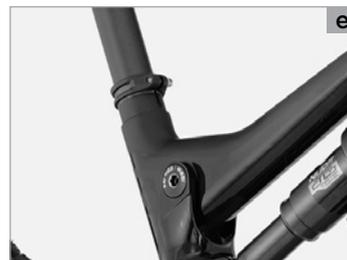
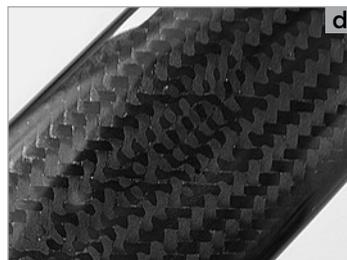
Pour de plus amples informations, reportez-vous à la notice technique du système d'assistance électrique sur le présent CD-ROM SCOTT.

2. Contrôlez si les affichages de l'ordinateur de commande **(c)** ou du visuel sont complets. Si un message d'erreur ou un avertissement sont affichés sur l'ordinateur de commande, vous ne devez plus utiliser votre VAE SCOTT. Suite à l'apparition des erreurs critiques le système est désactivé automatiquement. Dans le cas des erreurs non-critiques le système n'arrêtera pas de fonctionner.

Ne partez en aucun cas sur votre VAE SCOTT si un message d'erreur est affiché sur votre ordinateur de commande ou sur votre visuel. Consultez immédiatement votre vélociste SCOTT dans un tel cas.

Pour de plus amples informations, reportez-vous à la notice technique du système d'assistance électrique sur le présent CD-ROM SCOTT.

3. Soulevez légèrement votre VAE SCOTT, puis lâchez-le pour le faire rebondir sur le sol. Si vous percevez un cliquetis, tentez d'en déterminer l'origine. Contrôlez éventuellement les roulements, les visseries ainsi que le positionnement correct de la batterie.



## LE CARBONE - UN MATÉRIAU PARTICULIER

Les produits fabriqués en plastique renforcé de fibres de carbone (PRFC) **(d)** présentent certaines caractéristiques particulières. Le carbone est un matériau extrêmement résistant permettant la fabrication de composants offrant à la fois une grande rigidité et un poids réduit.

Cependant, les composants en carbone **(e)** ne se déforment pas forcément de manière visible et durable à la suite d'une surcharge, bien que la structure interne constituée par leurs fibres puisse déjà être abîmée. Il est alors possible qu'une pièce en carbone, déjà endommagée à la suite d'une sollicitation excessive, cède d'un coup à l'improviste, provoquant une chute aux conséquences imprévisibles. C'est pourquoi nous vous recommandons, après un incident comme par exemple une chute, de faire inspecter le composant impliqué, ou mieux encore, le vélo SCOTT tout entier par votre vélociste SCOTT.

Remplacez immédiatement une pièce endommagée **(f)** ! Veillez à ce qu'elle ne puisse être réutilisée par un tiers en prenant des mesures appropriées, par ex. en la sciant. Les cadres en carbone endommagés peuvent être réparés éventuellement. Demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

Les composants en carbone ne doivent en aucun cas être exposés à des températures élevées. Aussi, ne soumettez jamais un composant à un revêtement poudre ou laque. La chaleur nécessaire à ces traitements pourrait le détruire. Évitez absolument de laisser des pièces en carbone exposées à un rayonnement solaire intense ou de les stocker près d'une source de chaleur.

Le carbone est également sensible à la pression. Vous ne devez donc pas fixer votre cadre SCOTT avec un dispositif de serrage non conforme du support de roue.

Les composants en carbone, comme toutes les pièces de construction légère, ont une durée de vie très limitée. Pour cette raison, faites contrôler le cintre et la potence à intervalles réguliers (par ex. tous les 3 ans) selon la fréquence et l'intensité de leur utilisation et ce, même s'ils n'ont été impliqués dans aucun accident ou n'ont subi aucune sollicitation excessive.

Protégez votre vélo SCOTT, en particulier le cadre et ses composants en carbone, lorsque vous le transportez dans le coffre de votre voiture **(a)**. Pour éviter les endommagements de ce matériau fragile, protégez-le avec des couvertures, des tubes en mousse et similaire. Ne posez pas de sacs sur un vélo SCOTT installé en position couchée dans la voiture.

Garez votre vélo SCOTT toujours soigneusement et veillez à ce qu'il ne puisse pas se renverser. Un cadre ou des composants en carbone peuvent être endommagés à la suite d'une simple chute, par exemple en heurtant une arête saillante.

#### DANGER !

**⚡** N'utilisez plus votre vélo SCOTT si certains composants en carbone font entendre des craquements ou présentent des détériorations visibles telles que des entailles, des fissures, des bosses, des altérations de couleur, etc. Contactez immédiatement votre vélociste SCOTT pour qu'il effectue un contrôle minutieux des pièces en question.

#### DANGER !

**⚡** Ne fixez en aucun cas des embouts sur un cintre en carbone, à moins qu'ils n'aient été spécialement autorisés pour cette usage. Ne raccourcissez pas les cintres en carbone et ne fixez pas les leviers de frein et les manettes de changement de vitesses plus au centre du cintre qu'il est indiqué ou nécessaire. Risque de rupture !

#### DANGER !

**⚡** Veillez à ce que les surfaces de serrage soient absolument exemptes de graisse si elles doivent être en contact avec des composants en carbone ! La graisse, en pénétrant dans leur surface, réduit considérablement leur coefficient de frottement et empêche une fixation fiable dans la plage des couples de serrage autorisée. Il est possible qu'une fois graissés, les composants en carbone ne puissent plus être fixés correctement par la suite ! Utilisez dans les zones de serrage une pâte de montage spéciale pour les composants en carbone **(b)** proposée par divers fabricants.

#### ATTENTION !

**!** Sur la plupart des porte-vélos, les étriers de fixation trop étroits peuvent écraser les tubes de cadre surdimensionnés **(c)** ! Endommagés de cette manière, des cadres en carbone peuvent céder brusquement par la suite. Les magasins d'accessoires auto proposent des modèles spéciaux adaptés au transport de tels vélos. Informez-vous dans ces magasins sur de tels modèles et demandez conseil à votre vélociste SCOTT.



#### ATTENTION !

**!** Ne fixez en aucun cas un cadre ou une tige en carbone sur un pied de montage ! Vous pourriez l'abîmer. Montez une tige de selle solide (par ex. en alu) **(d)** sur le cadre puis fixez celle-ci dans le pied de montage, ou utilisez un modèle de pied supportant le cadre en trois points intérieurs ou bien un modèle fixant la fourche et soutenant la boîte de pédalier.

#### REMARQUE !

**i** Pour protéger votre vélo en carbone contre les abrasions causées par les gaines et contre les projections de pierres, apposez sur les parties exposées du cadre, en particulier sur le tube de direction et la face inférieure du tube diagonal, des autocollants de protection **(e)**. Vous les trouverez chez votre vélociste SCOTT.

#### REMARQUE !

**i** Les composants en carbone sont particulièrement vulnérables aux dommages causés par une force de serrage excessive. La pâte de montage pour les composants en carbone crée une friction supplémentaire entre les deux surfaces, permettant ainsi une réduction du couple nécessaire pour le serrage pouvant aller jusqu'à 30 %. Son emploi est particulièrement recommandé dans les zones de serrage du cintre et de la potence, de la potence et du pivot de fourche ainsi que de la tige de selle et de la potence, trois endroits critiques où un serrage excessif peut endommager gravement la structure des composants, provoquer leur défaillance et invalider la garantie. En réduisant la force de serrage, la pâte de montage pour les composants en carbone allège la tension sur les surfaces de carbone sensibles, prévenant ainsi tout dommage aux fibres ou le déchirement de la structure interne du carbone. En outre, elle supprime des bruits de craquement survenant souvent dans les zones de serrage.

## JEU DE DIRECTION SUR LE VÉLO SCOTT

C'est le jeu de direction **(f)** qui permet à la fourche de pivoter dans le tube de direction du cadre. Pour conférer à votre vélo SCOTT la stabilité directionnelle nécessaire en ligne droite, le jeu de direction doit avoir une rotation très facile. Sur une chaussée en mauvais état, les à-coups transmis au jeu de direction soumettent celui-ci à des contraintes considérables. Il peut arriver alors qu'il se desserre et se dérègle.

**DANGER !**

**⚡ Un jeu de direction desserré fait subir à la fourche et aux composants du jeu de direction lui-même d'énormes charges. La fourche peut se rompre. Risque de chute !**

**Contrôle et réglage**

Pour contrôler si la direction a du jeu, placez d'abord les doigts autour de la cuvette et de la coupelle supérieures du jeu de direction **(a)**. Appuyez votre buste sur la selle et actionnez le levier de frein avant avec l'autre main, puis déplacez vigoureusement votre vélo SCOTT avant en arrière. Si le palier a du jeu, vous sentirez la coupelle se décaler légèrement par rapport à la cuvette – éventuellement, vous pourrez aussi voir se former un interstice entre les deux éléments.

Pour vérifier la souplesse de la direction, soulevez le cadre avec une main pour faire décoller la roue avant du sol. La fourche doit pivoter dans les deux sens facilement et sans « points durs ». Une petite tape donnée sur le cintre **(b)** doit suffire pour faire quitter la fourche de la position centrale.

Si le test ne s'avère pas satisfaisant, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

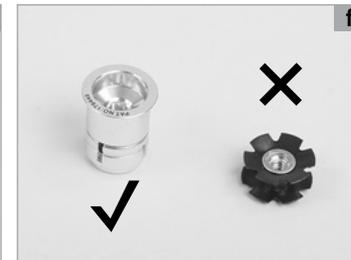
**DANGER !**

**⚡ Le réglage du jeu de direction nécessite une certaine expérience. Confiez cette tâche de préférence à votre vélociste SCOTT.**

**JEUX DE DIRECTION NON FILETÉS, DITS AHEADSET®**

Ce système de direction rend superflu l'utilisation d'une potence avec plongeur, laquelle est désormais bridée au pivot de fourche. La potence devient ainsi un élément important du jeu de direction, puisque sa fixation sur le pivot de fourche sert en même temps à maintenir le réglage du jeu de direction. Pour régler un jeu de direction Aheadset®, vous avez uniquement besoin d'une ou deux clés Allen et d'une clé dynamométrique.

Desserrez d'un ou deux tours la/les vis de serrage latérale(s) de la potence **(c)**. Serrez légèrement la vis de réglage noyée dans le capuchon de la potence à l'aide d'une clé Allen, par ex. d'un quart de tour **(d)**.



Ajustez la potence pour assurer une position correcte du cintre. Alignez pour cela le tube supérieur du cadre, puis la potence par rapport à la roue avant. Resserrez les vis de fixation de la potence. Utilisez une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximums ! Leurs valeurs sont indiquées au chapitre « Couples de serrage recommandés pour votre vélo SCOTT », sur les composants eux-mêmes et/ou dans les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT. Contrôlez le jeu selon la procédure décrite plus haut **(a)**. Ne serrez pas le jeu de direction trop fort, il pourrait sinon se détériorer rapidement.

**DANGER !**

**⚡ Faites attention de ne pas écraser le pivot de fourche en serrant trop fort les vis de fixation de la potence. En particulier les fourches munies d'un pivot en carbone sont particulièrement vulnérables aux surcharges provoquées par un serrage excessif de la potence. Risque de rupture ! Veillez à ce que les zones de serrage soient absolument exemptes de graisse si au moins un des composants est en carbone. Utilisez éventuellement de la pâte de montage pour les composants en carbone dans les zones de serrage pour optimiser la prise du serrage.**

**DANGER !**

**⚡ Contrôlez le bon serrage de la potence en calant la roue avant entre les jambes et en essayant de faire pivoter le cintre latéralement **(e)**. Une potence mal serrée peut provoquer une chute.**

**DANGER !**

**⚡ Ne modifiez pas les éléments de prétension qui se trouvent à l'intérieur du pivot de fourche. Si vous avez un pivot de fourche en carbone, n'introduisez en aucun cas l'insert à griffes **(f)**.**

**ATTENTION !**

**! Ne serrez pas la vis du capuchon à fond ! Elle a uniquement pour fonction de régler le jeu de direction.**

**REMARQUE !**

**i Il peut y avoir plusieurs raisons pour lesquelles vous ne pouvez pas régler le jeu de direction. En cas de doute, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.**

## LA CONDUITE EN VAE SCOTT

Vous pouvez utiliser votre VAE SCOTT **(a+b)** comme un vélo conventionnel SCOTT. Vous ne profiterez cependant de sa vélocité exceptionnelle que si vous activez l'assistance électrique **(c)** : Le moteur de 250 watts fournissant un couple d'entraînement puissant vous soutient alors dans vos efforts, avec un effet d'autant plus important que vous appuyez plus fort sur les pédales.

Débutez votre première sortie sur le mode d'assistance réduite **(d)**. Accoutumez-vous peu à peu à la poussée supplémentaire apportée par le moteur d'assistance. Testez petit à petit les modes d'assistance disponibles sur votre VAE SCOTT sur une surface dégagée, à l'écart de la circulation.

Simulez des situations typiques de circulation et entraînez-vous au démarrage et au freinage du VAE, au passage des virages en épingle à cheveux et à la circulation sur des pistes cyclables étroites. C'est précisément dans ces situations qu'un VAE SCOTT se distingue le plus d'un vélo conventionnel SCOTT.

### DANGER !

 **Tirez sur les leviers de frein des freins arrière et arrêtez de pédaler. Le VAE va arrêter. Freinage d'urgence ! Freinez de manière dosée avec les deux leviers de frein pour raccourcir la distance de freinage le plus possible (voir chapitre « Freins »).**

### DANGER !

 **Attention : Les freins de votre VAE SCOTT sont toujours plus puissants que le moteur d'assistance. Si vous souhaitez juguler momentanément la poussée apportée par le moteur (par ex., pour ralentir à l'abord d'un virage), freinez votre VAE SCOTT en douceur.**

## ROULER AVEC MOTEUR

Vous pouvez allumer ou éteindre le système d'assistance en appuyant sur une des touches du module de commande placée sur la batterie ou sur le cintre. L'unité de commande sur le cintre **(e)** permet en outre de sélectionner le mode d'assistance souhaité ainsi que diverses fonctions du tachymètre et affiche l'état de charge de la batterie **(f)**.

Après l'allumage du système, vous activez l'assistance électrique en appuyant sur les pédales pour stimuler le moteur. Des capteurs mesurent les mouvements des manivelles et commandent, en fonction du niveau d'assistance sélectionné, l'assistance apportée par le moteur de manière entièrement automatique. Le degré de poussée supplémentaire est calculé en fonction du mode d'assistance sélectionné, de la vitesse et de la pression exercée sur les pédales.

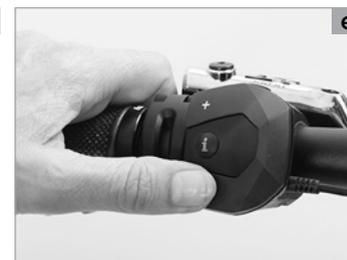
L'assistance électrique est désactivée lorsque le VAE atteint une vitesse supérieure à 25 km/h.

Prenez en compte que vous devrez éventuellement changer certaines de vos habitudes cyclistes pour maîtriser votre VAE. N'enfourchez pas le VAE en mettant un pied sur une pédale et en essayant de passer l'autre jambe par-dessus la selle, car le VAE SCOTT démarrerait aussitôt. Risque de chute !

A l'abord de tournants et de virages, cessez de pédaler plus tôt que vous ne le feriez si vous rouliez sans assistance. Le moteur d'assistance pourrait sinon continuer de vous propulser et votre vitesse serait trop élevée au moment où vous engagez le virage. Réduisez la pression exercée sur les pédales, avant de procéder au changement de vitesses.

Évitez de rouler constamment sur un rapport élevé même si vous disposez d'un moteur puissant. Changez fréquemment de rapport comme vous le feriez éventuellement sur un vélo conventionnel SCOTT, pour contribuer à la propulsion du VAE de manière aussi efficace que possible. Adoptez une fréquence de pédalage constante fluide. Il est recommandé de pédaler à une fréquence de 60 tours de manivelle par minute.

Passer à une vitesse inférieure avant de vous arrêter.



Soyez conscient que les autres usagers ne sont pas encore accoutumés aux nouveaux VAE, ni à leurs vitesses plus élevées que les autres bicyclettes. Anticipez les erreurs d'appréciation possibles des autres usagers. Ayez toujours présent à l'esprit que vous vous déplacez, en règle générale, beaucoup plus rapidement que sur un vélo conventionnel. Roulez avec prudence et soyez toujours prêt à freiner dès que vous vous trouvez dans des conditions de circulation tumultueuse ou dangereuse.

**DANGER !**

 Essayez votre VAE SCOTT dans un endroit tranquille, afin de vous familiariser avec sa conduite particulière et ses possibilités de vitesse et d'accélération avant de prendre part au trafic. Risque d'accident ! Ne roulez jamais sans casque !

**DANGER !**

 Asseyez-vous sur la selle avant de placer les pieds sur les pédales, sélectionnez le mode d'assistance réduite et soyez prêt à freiner à tout moment lors du démarrage. Risque de chute !

**DANGER !**

 En raison de la puissance d'entraînement de la roue motrice, le risque de chute augmente sur des chaussées glissantes (chaussées mouillées, enneigées, gravillonneuses ou autres), à plus forte raison dans les virages. Risque de chute !

**DANGER !**

 Tenez compte du fait que les automobilistes et d'autres usagers de la circulation peuvent sous-estimer votre vitesse. Portez toujours des vêtements de couleurs claires et voyantes. Soyez toujours très prévoyant quand vous circulez, et anticipez les erreurs d'appréciation possibles des autres usagers. Risque d'accident !

**DANGER !**

 Prêtez attention au fait que les piétons ne vous entendent pas quand vous vous approchez d'eux à grande vitesse. Soyez par conséquent particulièrement prudent et prévoyant sur les pistes cyclables et sur les pistes partagées entre piétons et cyclistes, afin de prévenir les risques d'accident. Utilisez éventuellement le timbre de votre vélo suffisamment tôt pour signaler votre approche.

**ASTUCES POUR ALLER LOIN ET ROULER LONGTEMPS**

L'autonomie et le rayon d'action de votre moteur d'assistance dépendent de plusieurs facteurs : des conditions de parcours, du poids du cycliste et de la charge transportée, de l'effort fourni, du niveau ou mode d'assistance, de la présence de vent favorable ou contraire, de la fréquence des départs arrêtés, de la température environnante, des intempéries, de la topographie, de la pression pneumatique, etc.

L'état de charge de la batterie est affiché sur le module de commande placée sur le cintre **(a)**, ou encore sur la batterie **(b)**.

**ATTENTION !**

 En règle générale, les batteries des VAE SCOTT ne sont pas sensibles à l'effet mémoire. Rechargez de préférence votre batterie chaque fois que vous avez effectué un assez long trajet **(c)**. Évitez une décharge profonde de la batterie.

**REMARQUE !**

 Pour de plus amples informations, reportez-vous à la notice technique du système d'assistance électrique sur le présent CD-ROM SCOTT.

Pour augmenter le rayon d'action du VAE, il vous est recommandé de rouler en mode d'assistance restreinte (Eco) ou nulle sur les tronçons de parcours plat ou dans les descentes et d'activer l'assistance maximale **(d)** (Turbo) seulement en cas de vent contraire, de chargements élevés et/ou dans les côtes à forte déclivité.

Vous pouvez également influencer sur l'autonomie du VAE en

- contrôlant et corrigeant éventuellement la pression pneumatique à intervalles réguliers, soit par ex. une fois par semaine avec un manomètre **(e)** ;
- en embrayant un rapport inférieur suffisamment tôt à l'approche d'un feu rouge, d'un croisement et en général avant de vous arrêter, puis en démarquant dans un petit rapport ;
- En changeant de rapport régulièrement, comme vous êtes accoutumé peut-être de le faire déjà sur un vélo SCOTT sans assistance ;
- en évitant de rouler seulement dans des rapports élevés ;
- en roulant avec prudence et en souplesse pour éviter les arrêts inutiles ;
- en roulant avec un chargement si possible limité et en évitant de prendre des bagages superflus ;
- en stockant votre batterie chez vous par temps froid, en particulier en hiver, et en l'installant sur votre VAE SCOTT seulement au moment du départ **(f)** ;
- en évitant de garer votre VAE SCOTT en plein soleil.

Si la capacité de la batterie ne devait pas suffire pour atteindre votre destination, sachez profiter du caractère hybride de votre VAE SCOTT, un atout décisif. Sans assistance au pédalage, votre VAE peut être utilisé comme un vélo conventionnel SCOTT : il n'est pas limité dans son rayon d'action et offre une maniabilité équivalente.

#### DANGER !

 **Si votre batterie devait être déchargée en cours de route, ne la rechargez pas avec un chargeur quelconque, même si celui-ci offre par hasard le même type de prise. Risque d'explosion ! En principe, vous devez recharger votre batterie uniquement avec le chargeur de série (a).**

#### ROULER SANS MOTEUR

Vous pouvez également utiliser votre VAE SCOTT sans l'assistance au pédalage, comme un vélo classique SCOTT.

Tenez compte cependant des aspects suivants si vous avez l'intention de rouler sans batterie (b) :

- Même si vous souhaitez rouler sans assistance au pédalage avec la batterie installée, vous pouvez allumer l'ordinateur de commande ou le visuel de votre VAE SCOTT pour profiter des fonctions de l'ordinateur de bord.
- Si vous avez retiré la batterie de votre VAE SCOTT : Veillez à ce que les connexions de la batterie ne soient pas exposées à la poussière ou l'humidité (c).

#### DANGER !

 **Si le système d'éclairage de votre VAE SCOTT (c) est alimenté par la batterie, le système d'éclairage ne peut pas être utilisé si vous roulez sans batterie. Dans ce cas, vous ne devez pas rouler sans batterie.**



## INFORMATIONS UTILES SUR LA CONDUITE EN VAE RAPIDE SCOTT (S-PEDELEC)

En principe, un VAE rapide SCOTT présente les mêmes caractéristiques qu'un VAE SCOTT, à cela près qu'il permet de rouler à des vitesses sensiblement plus élevées. Lisez intégralement le chapitre « La conduite en VAE SCOTT » avant d'entreprendre la lecture du présent chapitre. Toutes les recommandations et avertissements que vous y trouverez s'appliquent à plus forte raison aux VAE rapides SCOTT. Entraînez-vous à la conduite de ce vélo électrique SCOTT encore plus puissant et plus rapide et soyez particulièrement prudent et prévoyant dans son utilisation.

A la différence du VAE SCOTT, le S-Pedelec SCOTT est rangé dans la catégorie des cycles électriques et considéré par conséquent comme un véhicule motorisé. En vertu de dispositions relatives aux véhicules motorisés, le VAE rapide SCOTT doit satisfaire, entre autres, aux contraintes suivantes :

- Outre l'équipement habituel obligatoire pour un vélo, le VAE rapide doit être doté d'un rétroviseur. En Suisse, le rétroviseur (e) doit avoir une surface d'au moins 50 cm<sup>2</sup>.
- L'utilisation d'un VAE rapide SCOTT requiert la souscription d'une police d'assurance responsabilité civile, une réception type nationale ou UE, ainsi que la vignette d'assurance apposée sur le véhicule (f).
- Tout comme pour les voitures, les sculptures des pneumatiques doivent présenter une profondeur minimum de 1 mm. Si un pneu est usé jusqu'à cette limite, il doit être remplacé par un pneu identique, à défaut de quoi l'autorisation de circulation n'est plus valide.
- En Suisse, vous êtes autorisé à emprunter des voies interdites aux cyclomoteurs avec un VAE rapide SCOTT si vous roulez au maximum à 20 km/h sans pédaler et ne dépassez pas 25 km/h avec l'assistance au pédalage, ou si vous roulez avec le moteur complètement éteint.

Si vous roulez en VAE rapides SCOTT, vous devez respecter les règles de circulation suivantes :

- A l'intérieur des agglomérations, vous n'avez pas le droit de rouler sur les pistes et voies cyclables,
- hormis dans les cas où celles-ci sont signalées par un panneau supplémentaire comme étant ouvertes à la circulation des cyclomoteurs.
- L'utilisation des pistes cyclables en dehors des agglomérations est autorisée.
- Vous n'avez pas le droit d'emprunter des voies à sens unique en sens inverse, même si la circulation y est autorisée aux vélos dans les deux sens (f).
- Vous n'avez pas le droit d'emprunter de zones piétonnières, même si la circulation y est autorisée aux vélos.

- En règle générale, vous n'avez pas le droit d'utiliser les parkings réservés aux vélos.
- Vous n'avez pas le droit de circuler en votre VAE rapide SCOTT sur les chemins de forêt
- et partout où la circulation est interdite aux cycles motorisés.
- Vous n'avez le droit de circuler en votre VAE rapide SCOTT que sur les voies publiques ainsi que sur les terrains privés à condition que autorisé par le propriétaire.

**DANGER !**

 Il n'est pas permis de tracter de remorques pour enfants et de monter et d'utiliser les sièges spécifiques pour enfant avec les VAE rapides SCOTT.

**DANGER !**

 Le port d'un casque adéquat (a) est obligatoire sur les VAE rapides SCOTT en Allemagne ainsi qu'en Suisse. Renseignez-vous auprès de votre vélociste SCOTT sur les casques SCOTT adéquat pour les VAE rapides SCOTT.

**DANGER !**

 Tirez sur les leviers de frein des freins arrière (b) et arrêtez de pédaler. Le VAE va arrêter. Freinage d'urgence ! Freinez de manière dosée avec les deux leviers de frein pour raccourcir la distance de freinage le plus possible (voir chapitre « Freins »).

**DANGER !**

 Pour votre sécurité, roulez toujours sur votre VAE rapide SCOTT avec l'éclairage allumé (c), portez des vêtements de couleurs claires et voyantes, un casque adéquat et des lunettes.

**DANGER !**

 Utilisez uniquement des pièces de rechange d'origine en cas de remplacement nécessaire. Des pièces de rechange d'autres fabricants, comme par ex. des patins ou des pneumatiques d'autres dimensions, peuvent compromettre la fiabilité du VAE SCOTT ou du VAE rapide SCOTT. Risque d'accident ! Dans le cas des VAE rapide SCOTT, l'autorisation de circulation n'est plus valable si des pièces de rechange autres que des pièces d'origine sont utilisées.

**ATTENTION !**

 Attention : Les freins de votre VAE rapide SCOTT sont toujours plus puissants que le moteur d'assistance. Si vous souhaitez juguler momentanément la poussée apportée par le moteur (par ex., pour ralentir à l'abord d'un virage), freinez votre VAE rapide SCOTT prudemment.

**REMARQUE !**

 Les réglementations et les prescriptions concernant les VAE et les vélos électriques rapides sont revues en permanence. Informez-vous dans la presse quotidienne des évolutions actuelles de la situation juridique.

**INFORMATIONS SUR LE MANIEMENT CORRECT DE LA BATTERIE**

Déposez la batterie (d) si vous n'utilisez pas votre VAE SCOTT pendant une longue période (par exemple en hiver). Stockez la batterie dans un local sec, à une température comprise entre 5 et 20 degrés Celsius. La batterie doit être chargée à 50 à 70 % de sa capacité de charge totale. Vérifiez l'état de charge de la batterie (e) si celle-ci n'a pas été utilisée depuis plus de deux mois et rechargez-la éventuellement de temps à autre jusqu'à 50 %, c.-à-d. jusqu'à ce que la moitié des diodes électroluminescentes soient visibles.

Utilisez pour le nettoyage du boîtier de la batterie un chiffon sec ou, tout au plus, légèrement humecté. Vous ne devez en aucun cas diriger le jet d'un nettoyeur à haute pression sur la batterie ou plonger la batterie dans de l'eau car de l'eau pourrait pénétrer à l'intérieur de celle-ci et/ou provoquer un court-circuit.

Pour de plus amples informations sur le maniement correct de la batterie, reportez-vous à la notice technique du système d'assistance électrique sur le présent CD-ROM SCOTT.

**DANGER !**

 Utilisez uniquement le chargeur fourni pour charger votre batterie (f). N'utilisez en aucun cas le chargeur d'un autre fabricant, et ce même si la prise du chargeur est compatible avec celle de votre batterie. La batterie pourrait s'échauffer, s'enflammer, voire exploser !

**DANGER !**

 Veillez à placer la batterie et le chargeur hors de portée des enfants !

**DANGER !**

 Chargez la batterie seulement pendant la journée et uniquement dans un local sec équipé d'un capteur de fumée ou d'incendie. N'effectuez pas de chargement dans votre chambre à coucher. Placez la batterie à plat ou debout sur une surface large non inflammable (a), par ex. en céramique ou en verre, pour procéder au chargement ! Débranchez la batterie dès que la charge est complète.

**DANGER !**

 Veillez à ce que la batterie et le chargeur ne soient pas mouillés ou deviennent humides pendant que s'effectue le chargement, afin d'exclure tout risque de choc électrique ou de court-circuit.

**DANGER !**

 N'utilisez en aucun cas de batterie ou de chargeur défectueux. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

**DANGER !**

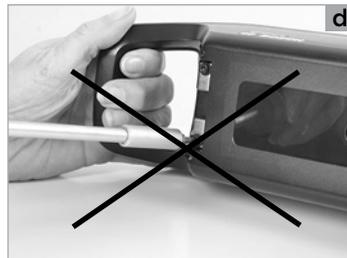
 N'exposez pas la batterie, ni le chargeur, en plein soleil pendant l'opération de chargement.

**DANGER !**

 Ne chargez pas d'autres appareils électriques que la batterie avec le chargeur fourni avec votre VAE SCOTT !

**DANGER !**

 Il est interdit d'utiliser un nettoyeur au jet de vapeur, un nettoyeur au jet d'eau haute pression, ou encore un tuyau d'arrosage pour nettoyer le VAE. L'intrusion d'eau dans le système électrique ou le moteur pourrait endommager les appareils de manière irréversible. Les divers composants du système d'assistance peuvent être nettoyés à l'aide d'un chiffon doux légèrement humecté d'eau ou de nettoyant neutre. Le chiffon ne doit pas goutter et la batterie ne doit pas être mouillée, voire même être plongée dans de l'eau. Risque d'explosion !

**DANGER !**

 Veillez à ce que la batterie ne soit pas endommagée, c.-à-d. qu'elle ne présente pas de fissures, ni début de rupture ou des décolorations au niveau des points de contact (b+c). N'utilisez pas une telle batterie. Portez une batterie tellement endommagée à votre vélociste SCOTT.

**DANGER !**

 Evitez absolument d'ouvrir, de désassembler ou de broyer la batterie (d). Risque d'explosion !

**DANGER !**

 Veillez à ce que la batterie ne soit pas soumise à des chocs mécaniques.

**DANGER !**

 Veillez à ne jamais exposer la batterie au feu ou à la chaleur excessive. Risque d'explosion !

**DANGER !**

 Les batteries ne doivent pas être mises en court-circuit. Stockez les batteries dans un lieu sûr pour éviter le risque que la batterie se met accidentellement en court-circuit (par ex. avec métal ou une autre batterie). Veillez à ce que la batterie ne soit pas gardée p. ex. dans une boîte ou un tiroir où elle peut se court-circuiter ou être court-circuitée par des autres matériaux conducteurs. Ne déposez pas d'objets (p. ex. les pièces de vêtement) sur le lieu de stockage.

**DANGER !**

 Les batteries ne doivent être utilisées que sur les VAE SCOTT pour lesquels elles sont conçues.

**ATTENTION !**

 Si vous retirez la batterie de son support pour la recharger (e) et laissez votre VAE SCOTT à l'air libre pendant le chargement, pensez à protéger les connecteurs, par ex. à l'aide d'un sachet en plastique, contre la pluie, l'humidité et les impuretés (f). Si les connecteurs de votre batterie sont sales, nettoyez-les à l'aide d'un chiffon sec.

**ATTENTION !**

 Évitez une décharge complète de la batterie (dite décharge profonde). Ceci est éventuellement le cas, lorsque la batterie est complètement vide après l'utilisation et le VAE SCOTT a été garé pendant plusieurs jours. Une décharge profonde endommagera la batterie de votre VAE SCOTT durablement. Une batterie complètement déchargée ne pourra plus être rechargée que dans certains cas d'exception et nécessitera un chargeur spécial. Demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

**ATTENTION !**

 Dans le cas où le remplacement d'une batterie ou d'un chargeur (ou d'éléments de ces composants) s'avère nécessaire, utilisez uniquement des pièces de rechange d'origine. Demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

**ATTENTION !**

 Rechargez la batterie de votre VAE à une température ambiante de 20 degrés Celsius environ. Laissez la batterie se réchauffer ou rafraîchir avant d'entreprendre son chargement, si vous avez auparavant roulé dans le froid ou dans le chaud.

**ATTENTION !**

 Ne jetez pas votre batterie avec les ordures ménagères (a) ! Selon la directive européenne 2006/66/CE, le vendeur d'une nouvelle batterie est tenu de reprendre l'ancienne batterie et d'assurer son élimination en bonne et due forme. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

**ATTENTION !**

 Déposez la batterie de votre VAE SCOTT (b), si vous n'utilisez pas votre VAE SCOTT pendant une longue période. Veillez à ce que la batterie reste toujours propre et sèche et stockez-la avec un état de charge de 50 à 60 % (c).

**ATTENTION !**

 Ne rechargez pas votre batterie pendant une longue période, lorsqu'elle n'est pas utilisée.

**REMARQUE !**

 Comme les batteries lithium-ion ne sont pas sensibles à l'effet mémoire, vous pouvez recharger votre batterie à tout moment sans que sa capacité de charge ne se détériore.

**REMARQUE !**

 Tenez compte des instructions qui se trouvent éventuellement sur l'auto-collant apposé sur la batterie ou le chargeur.

Pour de plus amples informations sur le maniement correct de la batterie, reportez-vous à la notice technique du système d'assistance électrique sur le présent CD-ROM SCOTT.

**L'ÉCLAIRAGE DE VOTRE VÉLO SCOTT**

Pour circuler sur les voies publiques avec votre vélo, celui-ci doit être obligatoirement équipé d'un système d'éclairage en état de fonctionnement (voir le chapitre « Exigences légales »).

**ÉCLAIRAGE FONCTIONNANT SUR PILE OU BATTERIE**

L'utilisation de feux avant et arrière alimentés par piles ou batteries (d) est réglementée dans chaque pays de manière différente. Familiarisez-vous avec les réglementations spécifiques au pays dans lequel vous vous trouvez et respectez les consignes du code de la route.

Adressez-vous à votre vélociste SCOTT pour des lampes alimentées par batterie ou pile adaptées.

Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Exigences légales ».

**CAS SPÉCIAL DES VAE**

Sur les vélos électriques (VAE) SCOTT, certains pays autorisent l'alimentation de l'éclairage au moyen de la batterie (e+f). Même si le moteur ne peut plus fonctionner parce que la batterie est vide, l'intensité résiduelle suffit à alimenter l'éclairage. Dans ce cas, vous ne pouvez toutefois pas circuler sans batterie.



**DANGER !**

**⚡** Un éclairage incomplet ou non opérationnel constitue non seulement une infraction au code de la route, il peut mettre aussi votre vie en danger. Les cyclistes circulant dans l'obscurité sans éclairage sont difficilement repérables sur les voies publiques et risquent de graves accidents !

**ATTENTION !**

**!** Les lampes alimentées par batterie ne sont pas sensibles à l'effet mémoire. Rechargez les batteries des lampes régulièrement, de préférence à chaque fois que vous avez effectué un assez long trajet.

**REMARQUE !**

**i** Lisez attentivement et en intégralité les notices fournies par les fabricants de l'éclairage et de la dynamo qui se trouvent sur le présent CD-ROM SCOTT et observez leurs instructions. N'hésitez pas à vous adresser à votre vélociste SCOTT si vous avez d'autres questions sur l'éclairage.

**INFORMATIONS UTILES SUR LES VÉLOS SCOTT****CASQUES ET LUNETTES**

L'utilisation d'un casque de vélo **(a+b)** est vivement conseillée. Votre vélociste SCOTT vous propose un choix de casques dans différentes tailles.

Veillez à ce que le casque soit conforme à la norme en vigueur NF EN 1078 ou semblable. Les casques de vélo sont autorisés uniquement pour être portés lorsqu'on se déplace à vélo. Conformez-vous aux instructions du fabricant.

**DANGER !**

**⚡** Ne roulez jamais sans casque ni lunettes ! Le casque le plus sophistiqué ne sert à rien s'il n'est pas de taille appropriée ou si ses sangles ne sont pas correctement réglées.



Outre un casque vélo et des vêtements appropriés, nous vous recommandons vivement de porter des lunettes de protection quand vous vous déplacez sur votre vélo SCOTT. Elles vous protégeront non seulement contre le soleil et le vent mais aussi contre les moucheron et autres corps étrangers, qui peuvent voler dans vos yeux et gêner la vue. Si vous ne pouvez rien voir brièvement, vous risquez un accident ou la chute !

Une bonne paire de lunettes **(c)** doit pouvoir être portée plaquée au visage pour ne pas que les yeux soient gênés sur le côté par le vent. Une grande variété de modèles existe sur le marché pour satisfaire tous les besoins et les goûts, depuis les lunettes sans verres teintés ni protection UV, pour rouler dans des conditions de faible luminosité ou de nuit, aux lunettes avec très forte protection UV, recommandées si vous roulez dans des conditions de forte luminosité.

Votre vélociste SCOTT dispose d'un choix varié de lunettes et pourra vous conseiller.

**VÊTEMENTS**

Qui veut être assis confortablement sur son vélo, nécessite absolument de porter un cuissard **(d)**. Ces culottes collantes ont un fond rembourré spécial dans la zone postérieure. Pour un confort optimal, la « peau » (à l'origine, le fond était confectionné à partir de peau de chamois) doit être dénuée de coutures et de plis. De ce fait les cuissards sont portés directement sur la peau.

Si vous pratiquez le vélo comme activité sportive, vous apprécierez aussi les qualités des tricotés en matière synthétique **(e+f)**, dont les fibres n'absorbent pas la transpiration mais la transportent de la peau vers la surface de l'étoffe, facilitant son évaporation et contribuant ainsi au maintien d'un microclimat agréable. Si vous entreprenez de longues sorties, il vous est recommandé de prendre avec vous des vêtements de pluie appropriés. N'hésitez pas à vous adresser à votre vélociste SCOTT, il pourra vous conseiller dans le choix de l'équipement approprié.

**DANGER !**

**⚡** Ne roulez jamais avec un pantalon large ou une jupe, lesquels pourraient se prendre dans les rayons de la roue, dans la chaîne ou le pédalier. Utilisez éventuellement des bandes ou des pinces protège-pantalons.

**DANGER !**

**⚡** Portez des habits aux couleurs vives et claires pour être mieux vu des autres usagers !

## PÉDALES ET CHAUSSURES

Les chaussures destinées à la pratique cycliste **(a)** doivent être fabriquées dans un matériau robuste assurant un bon maintien et disposer d'une semelle rigide qui ne puisse pas se déformer par l'appui de la chaussure sur la pédale. Évitez le port de chaussures munies de talons larges, car ceux-ci vous obligeraient à décaler les pieds vers l'extérieur pour ne pas heurter les manivelles ou les bases du cadre et empêcheraient les pieds d'adopter une position naturelle. Une mauvaise position des pieds sur les pédales peut entraîner à la longue des douleurs aux genoux. Votre vélociste SCOTT dispose d'un choix varié de chaussures et pourra vous conseiller.

Des chaussures spéciales s'imposent si votre vélo SCOTT est équipé de pédales dites automatiques. Sur ces chaussures, de cales de maintien (« cleats ») sont intégrées dans les semelles, permettant une fixation solide de la chaussure sur la pédale tout en offrant, selon le modèle, un confort au moins suffisant pour la marche.

L'atout principal des pédales automatiques **(b+c)** est d'empêcher le pied de déraiper lorsque la fréquence de pédalage est élevée. De plus, grâce à la fixation fixe, le pied peut aussi bien appuyer que tirer sur la pédale. Ceci favorise un pédalage fluide et améliore considérablement la transmission de l'effort, comparé aux pédales dénuées de systèmes de fixation.

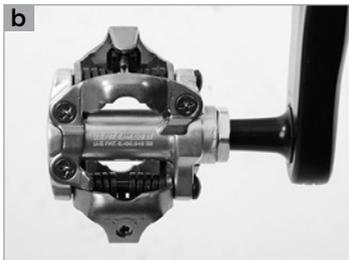
Pour enclencher la chaussure dans la pédale automatique, vous devez habituellement placer cette dernière en position basse puis poser le pied dessus, en engageant d'abord la pointe de la cale dans la bride avant et en appuyant ensuite sur toute la surface de la pédale amenée à l'horizontale. En général, la chaussure s'enclenche alors en produisant un clic caractéristique.

Le seuil de déclenchement des pédales automatiques peut être réglé à l'aide d'une clé Allen **(d)**. Réglez au début le seuil de déclenchement moins serrés. Dès que vous avez un peu plus de pratique vous pouvez les régler plus fort.

Vous pouvez éliminer les craquements et les grincements en appliquant un peu de graisse au niveau des points de contact. Ceux-ci peuvent aussi indiquer une usure – tout comme la sensation de « mou » dans la pédale. Contrôlez les cales régulièrement.

### DANGER !

**⚡** Veillez à ce que les vis de fixation des cales soient correctement serrées. Si les vis sont desserrées, elles peuvent empêcher le dégagement des chaussures en cas de besoin. Risque de chute !



### DANGER !

**⚡** Entraînez-vous, d'abord à l'arrêt, puis sur une surface à l'écart de la circulation, à engager les chaussures, puis à enclencher et déclencher les cales sur les pédales.

### DANGER !

**⚡** Roulez uniquement avec un système de pédales automatiques qui s'enclenche et se déclenche sans problèmes **(e)**. Si la pédale ne fonctionne correctement ou si la cale est très usée, la chaussure peut se dégager accidentellement de la pédale. Dans d'autres cas, il peut s'avérer au contraire difficile, voire impossible de débloquer la chaussure. Vous risquez chaque fois la chute!

### DANGER !

**⚡** Veillez à ce que les pédales et les semelles des chaussures soient toujours exemptes de boue ou d'autres corps étrangers et graissez régulièrement leur mécanisme d'enclenchement.

### DANGER !

**⚡** Quelques chaussures de vélo dotées de cales se prêtent imparfaitement à la marche. Comme les cales dépassent considérablement des semelles, elles ne permettent pas aux chaussures d'avoir une adhérence suffisante, même sur un sol accrocheur. Soyez très prudent.

### DANGER !

**⚡** Certaines pédales de VTT, dites pédales plate-forme **(f)**, sont conçues pour fournir aux chaussures un maintien optimal, un élément très important si vous pratiquez par exemple le dirt ou le freeride. C'est la raison pour laquelle ces pédales sont dotées de rebords saillants et/ou de picots vissables. Pour ne pas que vous vous blessiez sur ces pédales, nous vous conseillons de porter des protections adaptées telles que genouillères, jambières, etc.

### REMARQUE !

**i** Demandez à votre vélociste SCOTT de vous conseiller sur les différents modèles de chaussures et pédales. Selon leur emploi, elles devront répondre à différents critères.

### REMARQUE !

**i** Lisez la notice technique du fabricant des pédales sur le présent CD-ROM SCOTT.

## ACCESSOIRES

Votre nouveau vélo SCOTT contient la promesse de nombreuses heures de plaisir en promenade. Selon l'utilisation que vous envisagez de faire de votre vélo SCOTT, vous devrez adapter son équipement pour en tirer le meilleur parti. Vous trouverez chez votre vélociste SCOTT de nombreux périphériques utiles qui vous permettront de jouir d'un confort et d'une sécurité accrue.

Vous avez la possibilité d'installer divers accessoires sur votre vélo SCOTT. Veillez à ce qu'ils répondent aux exigences des normes NF EN/ISO ainsi qu'aux réglementations du code de la route et aux autorisations de circulation en vigueur dans le pays où vous vous trouvez. Toutes les pièces montées ultérieurement sur votre vélo SCOTT doivent être compatibles avec celui-ci. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

### DANGER !

**⚡** Des accessoires inappropriés peuvent affecter les caractéristiques du vélo SCOTT au point de causer un accident. Aussi demandez toujours conseil à votre vélociste SCOTT avec l'installation de nouveaux accessoires sur votre vélo et respectez impérativement les instructions concernant l'utilisation de votre vélo SCOTT conforme à l'usage prévu.

### DANGER !

**⚡** Des accessoires (garde-boues, porte-bagages, etc.) installés après coup peuvent affecter le bon fonctionnement de votre vélo SCOTT. Consultez au préalable votre vélociste SCOTT avant d'installer un accessoire quelconque sur votre vélo.

### ATTENTION !

**!** Avant d'acheter une sonnette ou un système d'éclairage, assurez-vous avec certitude que les accessoires en question sont autorisés par la loi, qu'ils sont certifiés et satisfont aux conditions d'utilisation sur la voie publique (a). Les lampes d'appoint alimentées par accumulateurs ou piles doivent être repérées par une ligne serpentine suivie de la lettre K.

### Embouts de cintre (« bar ends »)

Les cintres droits peuvent être équipés d'embouts de cintre (b), dits « bar ends ». Certains cintres à paroi mince (en particulier, ceux en aluminium ou carbone) doivent être en outre munis à leurs extrémités de bouchons ou autres renforts spéciaux empêchant l'écrasement ou l'éclatement du cintre. Confiez impérativement la pose des embouts à votre vélociste SCOTT.



## Systèmes antivol

N'oubliez pas de vous munir d'un antivol chaîne ou en U de qualité (c). Pour vous prémunir efficacement contre le vol, attachez votre vélo SCOTT à un point fixe.

## Kit de réparation

Les accessoires essentiels à la réussite d'une randonnée sont la pompe et une petite trousse à outils contenant deux démonte-pneus en plastique, les clés Allen les plus courantes, une chambre à air de rechange, un kit de réparation et un peu d'argent (d). Ainsi équipé, vous pourrez faire face à toute crevaison inattendue. N'oubliez pas votre téléphone portable avant de prendre la route.

## Ordinateur pour vélo

Les simples compteurs électroniques affichent la vitesse actuelle et moyenne, la distance parcourue dans la journée et dans l'année ainsi que le temps de parcours. Les modèles haut de gamme affichent la vitesse maximum, le dénivelé, la fréquence de pédalage et même la fréquence cardiaque (à l'aide d'une ceinture spéciale placée sur la poitrine).

Aujourd'hui il existe des systèmes GPS ainsi que des appareils de mesure spéciaux pour un entraînement optimal qui sont compatibles avec votre vélo SCOTT.

## Béquille

La béquille (e) doit empêcher le vélo de tomber quand il est en stationnement. Il est recommandé de choisir la béquille en fonction de l'usage prévu. Seulement très peu des VTT SCOTT permettent le montage d'une béquille.

Demandez conseil à votre vélociste SCOTT pour le choix de la béquille adaptée à vos besoins. N'hésitez pas à lui confier l'installation de la béquille.

## Garde-boues

Si vous souhaitez équiper votre vélo SCOTT de garde-boues (f), demandez conseil à votre vélociste SCOTT. Il existe des garde-boues amovibles, à clipper, et des garde-boues fixes, offrant une certaine meilleure protection contre l'humidité et la poussière.

Les garde-boues montés après coup et destinés à être fixés durablement sur le cadre sont généralement en plastique et sont maintenus en place par des tringles. La longueur des tringles est jugée optimale quand la bordure inférieure de la lame du garde-boue suit parallèlement le profil du pneu à une distance de 15 mm. Veillez également que ni les freins ni la direction soient affectés.

Si vous avez un vélo SCOTT à suspension, tenez compte que les garde-boues n'entrent pas en collision avec le pneu, lorsque la roue arrière s'enfonce complètement.

Pour des raisons de sécurité, il est impératif de prévoir des attaches antiblocage sur les tringles de la roue avant. Celles-ci empêchent qu'un objet entraîné par le pneu ne vienne se coincer entre la lame et le pneu et ne bloque la roue. Sous la pression de l'objet contre la lame, l'attache pourra libérer la tringle et empêcher le blocage de la roue, limitant ainsi le risque d'accident. L'attache amovible pourra ensuite être facilement reclipée.

#### DANGER !

 Remplacez impérativement des garde-boues qui sont endommagés. Risque d'accident !

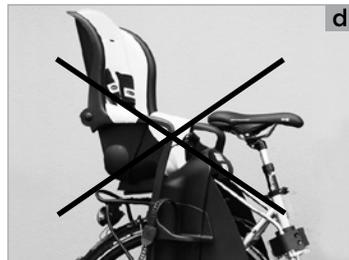
## TRANSPORT DES BAGAGES

Les porte-bagages **(a)** ne sont pas autorisés sur les vélos tout terrain SCOTT. Veuillez noter que SCOTT décline toute responsabilité ou garantie en cas d'utilisation d'un porte-bagages. SCOTT vous recommande de transporter votre bagage dans un sac à dos spécial pour vélo **(b)**. Votre vélociste SCOTT pourra vous conseiller.

Exception : vous pouvez installer un porte-bagages adapté sur votre vélo SCOTT si ce dernier dispose de dispositifs pour porte-bagages sur le hauban du triangle arrière et les pattes de roue. Consultez votre vélociste SCOTT avant de procéder au montage. Veuillez noter que SCOTT décline toute responsabilité ou garantie en cas d'utilisation d'une remorque, d'un siège enfant et d'un porte-bagages.

#### DANGER !

 Ajustez éventuellement la fourche suspendue et la pression des pneus en fonction de la charge supplémentaire.



#### DANGER !

 Les bagages ont en général une influence sur le comportement de votre vélo SCOTT et allongent notamment les distances de freinage ! Si vous manquez de pratique, entraînez-vous à conduire un vélo SCOTT chargé en choisissant un endroit à l'écart de la circulation.

## TRANSPORT DES ENFANTS

Il est interdit d'utiliser des remorques (pour enfants) **(c)**, des sièges enfant **(d)** et des dispositifs d'attelage pour vélo d'enfants **(e)** sur les vélos tout terrain SCOTT. Veuillez noter que SCOTT décline toute responsabilité ou garantie en cas d'utilisation d'une remorque, d'un siège enfant et d'un dispositif d'attelage pour vélo d'enfants.

Demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

## TRANSPORT DU VÉLO SCOTT OU DU VAE SCOTT

### EN VOITURE

Presque tous les équipementiers et constructeurs automobiles proposent entre-temps des systèmes permettant de transporter les vélos sans les désassembler.

Habituellement, les vélos sont placés sur un rail et fixés par un bras d'accrochage enserrant le tube diagonal ou supérieur. Pourtant, une fixation inadaptée peut endommager le cadre irrémédiablement. Les cadres en aluminium aux parois minces ainsi que les cadres en carbone sont particulièrement exposés à ce type de dommages. Du fait des caractéristiques du carbone, une détérioration sérieuse du cadre peut ne pas être détectée immédiatement et provoquer, au cours d'une utilisation ultérieure un accident imprévu aux conséquences fatales. Les magasins d'accessoires auto proposent des modèles spéciaux adaptés au transport de tels vélos.

Par rapport aux porte-vélos installés sur la galerie, les porte-vélos sur hayon **(f)**, de plus en plus répandus, offrent l'avantage de ne pas vous obliger à soulever le vélo très haut pour le fixer. Veillez à ce que les fixations de votre porte-vélo n'endommagent pas la fourche et le cadre. Risque de rupture !

Lors de l'achat du porte-vélo, veillez à ce qu'il indique les labels prouvant sa conformité aux normes de sécurité en vigueur dans votre pays (par ex. marque GS, DIN/EN/NF). En France, tous les porte-vélos doivent satisfaire à l'obligation générale de sécurité définie à l'article L 221-1 du code de la consommation.

Conformez-vous au manuel d'utilisation du porte-vélo et ne dépassez jamais la charge utile autorisée ni la vitesse maximale recommandée ou réglementaire. Tenez compte éventuellement de la charge d'appui requise du dispositif d'attelage de la remorque.

**DANGER !**

**⚡** Veillez à ce qu'aucun accessoire susceptible de se détacher (outil, sacoches, compteurs électroniques, etc.) ne se trouve sur le vélo SCOTT. Risque d'accident !

**DANGER !**

**⚡** N'utilisez pas de porte-vélos qui obligent à renverser le vélo SCOTT et à le fixer tête en bas par le guidon et la selle. Ce mode de fixation sollicite considérablement le cintre, la potence, la selle et la tige de selle pendant le transport. Proscrivez l'emploi de porte-vélos où le vélo est fixé au niveau des manivelles. Risque de rupture !

**DANGER !**

**⚡** Contrôlez la fixation du vélo SCOTT, avant mais aussi régulièrement pendant le déplacement, par ex. lors des pauses. Si le vélo SCOTT devait se détacher du porte-vélo pendant le transport, il pourrait mettre en danger d'autres usagers.

**DANGER !**

**⚡** Ne déposez pas le vélo SCOTT ou des éléments du vélo dans l'habitacle sans les arrimer. Des pièces non fixées pourraient constituer un danger pour les occupants du véhicule en cas de freinage brusque.

**ATTENTION !**

**!** Attention ! Des étriers de fixation inadaptés peuvent écraser les tubes de cadre surdimensionnés ! Des cadres en carbone ne doivent en aucun cas être coincés dans des étriers de fixation (a).

**ATTENTION !**

**!** Prenez soin de ne pas masquer l'éclairage ni la plaque minéralogique de votre voiture. Dans certains cas, l'utilisation d'un deuxième rétroviseur peut être obligatoire.

**ATTENTION !**

**!** Tenez compte de l'augmentation de hauteur de votre véhicule. Mesurez la hauteur totale du véhicule et apposez une note de rappel bien visible sur le cockpit ou le volant.

**REMARQUE !**

**i** Transport de votre SCOTT avec les roues montés : Tirez sur les leviers de frein et maintenez-les en position avec un élastique solide si vous transportez votre vélo SCOTT muni de freins à disque hydrauliques. Vous empêchez ainsi l'introduction d'air dans le système.

**REMARQUE !**

**i** Si vous transportez votre vélo SCOTT avec les roues retirées, introduisez les cales de transport (b). Tirez sur les leviers de frein et maintenez-les en position avec un élastique solide (c) si vous transportez votre vélo SCOTT muni de freins à disque hydrauliques (d). Vous empêchez ainsi l'introduction d'air dans le système.

**ATTENTION !**

**!** Tenez compte du fait que dû au surplus de poids des VAE il peut y avoir moins de places pour les VAE sur porte-vélos.

## PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

L'admission des vélos SCOTT dans les transports publics urbains et périurbains (e+f) est réglementée différemment selon les villes. Par exemple, dans certaines agglomérations, vous ne pouvez pas prendre votre vélo SCOTT avec vous dans certaines plages d'horaires, ou vous devez pour cela vous acquitter d'un titre de transport spécial. Informez-vous des conditions de transport en vigueur suffisamment tôt avant d'entreprendre un déplacement.

Le transport des vélos et des VAE par le train est réglé de manière différente dans chaque pays. Renseignez-vous suffisamment tôt avant le départ sur les conditions de transport.

**REMARQUE !**

**i** Pour faciliter la montée dans le train et la descente, enlevez éventuellement les sacoches lourdes et encombrantes et autres bagages de votre vélo.

**REMARQUE !**

**i** N'oubliez pas que normalement chaque voyageur ne peut prendre avec lui qu'un seul vélo dans le train.

**REMARQUE !**

**i** Informez-vous suffisamment tôt avant un voyage sur les réglementations et prescriptions concernant le transport des vélos en vigueur dans les pays que vous traverserez pendant votre déplacement.

**EN AVION**

Si vous devez voyager par avion, empaquetez votre vélo SCOTT dans une valise appropriée **(a)** ou un carton de transport **(b)** fourni par votre vélociste SCOTT. Les housses à vélo offriront souvent une protection insuffisante pour le transport de votre vélo SCOTT.

Emballer les roues (particulièrement les roues en carbone) dans des housses de transport spéciales **(c)** pour les protéger dans la valise ou le carton. Prévoyez avec vous l'outillage nécessaire au montage, une clé dynamométrique avec ses douilles, de la pâte de montage pour les composants en carbone ainsi que le présent manuel, pour pouvoir remonter votre vélo SCOTT dans les règles de l'art et prêt à fonctionner, une fois arrivé à destination.

**REMARQUE !**

**i** Transport de votre SCOTT avec les roues montés : Tirez sur les leviers de frein et maintenez-les en position avec un élastique solide si vous transportez votre vélo SCOTT muni de freins à disque hydrauliques. Vous empêchez ainsi l'introduction d'air dans le système.

**REMARQUE !**

**i** Si vous transportez votre vélo SCOTT avec les roues retirées, introduisez les cales de transport. Tirez sur les leviers de frein et maintenez-les en position avec un élastique solide si vous transportez votre vélo SCOTT muni de freins à disque hydrauliques. Vous empêchez ainsi l'introduction d'air dans le système.

**PARTICULARITÉS DU TRANSPORT DE VOTRE VAE SCOTT****En voiture**

Les VAE SCOTT peuvent être transportés sur ou dans une voiture comme de simples vélos SCOTT. Veillez toujours à l'arrimage correct du VAE SCOTT sur ou dans la voiture et contrôlez sa fixation régulièrement. Il est en outre recommandé de toujours retirer la batterie du VAE SCOTT **(d)** avant de transporter votre VAE SCOTT sur une voiture. Rangez soigneusement la batterie dans son carton d'emballage d'origine **(e)** et éventuellement le visuel amovible de l'unité de commande à l'intérieur de l'habitacle pour la durée du transport, afin de prévenir les risques d'endommagement. Veillez à ce que la batterie soit attachée. Marchandise dangereuse !

Protégez avec un sac en plastique **(f)** les connecteurs de la batterie pendant le transport, contre la pluie, l'eau, l'humidité et la saleté.

**ATTENTION !**

**i** La répartition du poids sur un VAE diffère considérablement de celle d'un vélo non doté d'une assistance électrique. Un VAE est sensiblement plus lourd qu'un vélo sans assistance électrique. En raison de son poids, un VAE SCOTT est plus difficile à garer, à pousser, à soulever et à porter qu'un vélo conventionnel SCOTT. Tenez-en aussi compte si vous devez charger votre VAE sur un véhicule ou l'en décharger ou si vous devez l'installer sur un système porte-vélo.

**ATTENTION !**

**i** Avant de transporter plusieurs VAE sur un porte-vélos de galerie ou de hayon, renseignez-vous sur la charge totale autorisée sur le porte-vélos en question et sur la charge d'appui requise du dispositif d'attelage de la remorque. Dans tous les cas, tenez compte du fait que les VAE ont un poids plus important que des vélos sans assistance. À la place de trois vélos sans assistance, il se peut éventuellement que vous n'ayez le droit de transporter qu'un seul ou deux VAE.



**ATTENTION !**

 Veillez à retirer tous les composants amovibles et non fixes du VAE, principalement la batterie, le module de commande (a), si possible, et l'ordinateur de bord (b) placés sur le cintre, avant de l'arrimer sur la galerie ou le hayon de votre véhicule. Si vous transportez votre VAE SCOTT sans batterie (c) sur un porte-vélos, songez à protéger les connecteurs contre l'humidité, la pluie et les impuretés, par exemple avec un sac en plastique (d).

**REMARQUE !**

 Renseignez-vous éventuellement sur les consignes et réglementations concernant le transport des vélos et des VAE en vigueur dans les pays que vous traversez. Des différences importantes sont à relever, notamment concernant la signalisation.

**REMARQUE !**

 Pour de plus amples informations, reportez-vous à la notice technique du système d'assistance électrique sur le présent CD-ROM SCOTT.

**Par le train / les transports publics**

Les VAE SCOTT peuvent être pris dans les transports publics comme les vélos conventionnels.

**REMARQUE !**

 Si la batterie de votre VAE SCOTT est fixée sur le tube diagonal ou le porte-bagages, vous pouvez la retirer pour faciliter la montée et la descente du train (e).

**REMARQUE !**

 N'oubliez pas que normalement chaque voyageur ne peut prendre avec lui qu'un seul VAE ou un vélo dans le train.

**REMARQUE !**

 Informez-vous suffisamment tôt avant un voyage sur les réglementations et consignes concernant les conditions de transport des VAE en vigueur dans les pays que vous traverserez.

**En avion**

Si vous envisagez de transporter votre VAE SCOTT par avion ou de confier son expédition à une entreprise de transport, vous devez respecter les obligations d'emballage et d'étiquetage pour les batteries, qui sont considérées comme marchandises dangereuses. Renseignez-vous suffisamment tôt auprès de votre compagnie aérienne, d'un expert en marchandises dangereuses ou de votre transporteur.

**REMARQUE !**

 Informez-vous suffisamment tôt auprès de votre compagnie aérienne pour savoir si le transport de votre VAE SCOTT est possible et si oui, quelles conditions sont à respecter.

**CONSEILS GÉNÉRAUX SUR L'ENTRETIEN ET LES RÉVISIONS****ENTRETIEN ET RÉVISION DE VOTRE VÉLO SCOTT OU VAE SCOTT**

À la remise de votre vélo SCOTT par votre vélociste SCOTT, celui-ci est entièrement monté et prêt à rouler. Néanmoins, vous devrez par la suite entretenir votre vélo SCOTT régulièrement (f) et le confier à votre vélociste SCOTT pour des révisions périodiques. Ce n'est qu'ainsi que vous pourrez profiter du fonctionnement durable de tous les composants.

Soumettez votre vélo à une première révision dès les premiers 100 à 300 kilomètres, après 5 à 15 heures de service ou au bout de quatre à six semaines après l'achat, en ne dépassant toutefois pas un délai de trois mois. Cette première révision de votre vélo SCOTT est indispensable car, dans cette courte période, les rayons des roues subissent un tassement et le système de changement de vitesses peut se dérégler. Ce phénomène de rodage est inévitable. Convenez avec votre vélociste SCOTT d'une date pour la révision de votre nouveau vélo SCOTT. Cette première révision est cruciale pour garantir un fonctionnement fiable et durable de votre vélo SCOTT.

Hormis le chargement de la batterie qui doit être fait régulièrement, le moteur, la batterie ainsi que le module de commande ou le visuel ne nécessitent quasiment pas d'entretien.



Après un délai de rodage, vous devez demander à votre vélociste SCOTT de procéder à l'entretien de votre vélo SCOTT à intervalles réguliers, c.-à-d. conformément au calendrier d'entretien et de maintenance SCOTT. Si vous roulez fréquemment sur des routes en mauvais état, les intervalles de révision seront plus courts que ceux mentionnés dans le plan d'entretien SCOTT. L'hiver est un bon moment pour envoyer votre vélo SCOTT à une inspection annuelle, car votre vélociste SCOTT dispose dans cette période de beaucoup de temps.

Les révisions régulières et le remplacement dans les délais des pièces d'usure, comme par ex. les chaînes, garnitures de frein ou le changement de câbles et de gaines font partie de l'utilisation conforme à l'usage prévu de votre vélo SCOTT. Ils permettent de garantir le bon fonctionnement et ont donc une influence sur la responsabilité pour défauts matériels et la garantie.

Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Calendrier d'entretien et de maintenance SCOTT » ainsi qu'aux notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

#### DANGER !

**⚡** Les révisions et les réparations sont des tâches délicates et complexes qui devraient être confiées à un vélociste SCOTT. Des révisions négligées ou réalisées de manière non professionnelle peuvent entraîner une défaillance de certains organes du vélo SCOTT. Risque d'accident ! Effectuez uniquement les travaux pour lesquels vous disposez des connaissances nécessaires et des outils appropriés, par ex. une clé dynamométrique (a).

#### DANGER !

**⚡** Utilisez uniquement des pièces de rechange d'origine en cas de remplacement nécessaire. Des pièces de rechange d'autres fabricants, comme par exemple des patins ou des pneumatiques d'autres dimensions, peuvent compromettre la fiabilité de votre vélo SCOTT. Risque d'accident !

#### DANGER !

**⚡** Déposez la batterie ou le visuel avant d'effectuer les travaux sur votre VAE SCOTT (par ex. révision, réparations, montage, entretien, travaux sur le moteur). Risque de blessure en cas d'activation involontaire de l'assistance électrique !

#### ATTENTION !

**!** Si la batterie a atteint le terme de sa durée de vie, vous ne devez en aucun cas la jeter avec les ordures ménagères. Remettez la batterie usée au vendeur de votre nouvelle batterie. Renseignez-vous auprès de votre vélociste SCOTT.



## NETTOYAGE ET ENTRETIEN DE ROUTINE DE VOTRE VÉLO SCOTT OU VAE SCOTT

La transpiration, l'encrassement, la salinité (le sel épandu en hiver) sont autant de facteurs néfastes pour votre vélo SCOTT. Il est pour cette raison très important que vous nettoyez régulièrement tous les composants.

Évitez le nettoyage à l'aide d'un nettoyeur à haute pression. Le jet puissant de vapeur haute pression est capable de déformer les joints d'étanchéité et de s'infiltrer dans les paliers et les roulements. Il contribue à diluer le lubrifiant, ce qui favorise les frottements. La conséquence à moyen terme : une abrasion accrue des surfaces de roulement, une usure accélérée des roulements eux-mêmes. Le jet à vapeur peut en outre décoller les pastilles de protection et autres autocollants du cadre et de la jante et endommager, sur les VAE, le système électronique.

Optez pour un procédé de nettoyage moins agressif pour votre vélo : un jet d'eau à faible pression ou un seau d'eau, une éponge ou un gros pinceau. Un nettoyage manuel vous permettra de plus de détecter assez tôt des dommages de peinture, des pièces usées ou des défauts.

Après le nettoyage et le séchage, nous vous conseillons de contrôler l'état d'usure de la chaîne et de la lubrifier (b) (voir le chapitre « Chaîne de vélo ») et les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

Essayez les surfaces lisses de la fourche suspendue (c) et de l'amortisseur (d) pour les sécher et vaporisez un peu de d'huile spéciale (e) dessus.

Nettoyez votre cadre à l'aide d'un produit approprié et protectif (f).

#### DANGER !

**⚡** N'appliquez pas de produit d'entretien ni d'huile sur les patins de freins, les disques de frein ou sur les surfaces de freinage des jantes. Cela pourrait rendre les freins inopérants. Évitez absolument d'appliquer de la graisse ou du lubrifiant dans les zones de serrage en carbone, par exemple au niveau du cintre, de la potence, de la tige de selle et du tube de selle. Il est possible qu'une fois graissés, les composants en carbone ne puissent plus être fixés correctement par la suite !

**DANGER !**

 Déposez la batterie ou le visuel avant d'effectuer les travaux sur votre VAE SCOTT (par ex. révision, réparations, montage, entretien, travaux sur le moteur). Risque de blessure en cas d'activation involontaire de l'assistance électrique !

**DANGER !**

 Lors du nettoyage, soyez attentif à la présence éventuelle de fissures, de rayures, de déformations ou d'altérations de couleur du matériel. Faites remplacer les composants défectueux sans tarder et effectuez des retouches sur la peinture endommagée. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

**ATTENTION !**

 Évitez de nettoyer votre vélo SCOTT avec un jet d'eau ou un nettoyeur haute pression ou si vous le faites, maintenez au moins une certaine distance par rapport au cadre et aux composants. Évitez en outre de viser les jeux.

**ATTENTION !**

 Enlevez les restes de graisse ou d'huile adhérant sur les surfaces de peinture et de carbone avec un produit nettoyant à base de pétrole. Proscrivez absolument l'emploi de dégraisseurs contenant de l'acétone, du chlorure de méthyle ou autres, ainsi que l'emploi de détergents, non neutres ou chimiques, contenant des solvants. Ces produits pourraient attaquer les surfaces !

**ATTENTION !**

 L'assistance électrique de votre VAE SCOTT peut entraîner une usure plus importante de certains composants par rapport à un vélo conventionnel. Ceux-ci sont en particulier les garnitures de frein et les pneumatiques, ainsi que la chaîne et les pignons sur les VAE équipés d'un moteur central.

**ATTENTION !**

 Si la batterie a atteint le terme de sa durée de vie, vous ne devez en aucun cas la jeter avec les ordures ménagères (a). Remettez la batterie usée au vendeur de votre nouvelle batterie. Renseignez-vous auprès de votre vélociste SCOTT.

**ATTENTION !**

 Tenez compte du fait que vous ne pouvez remplacer que certains composants de votre VAE rapide SCOTT tout en continuant de jouir de la protection de votre assurance. Utilisez uniquement des pièces de rechange d'origine.

**ATTENTION !**

 Il est interdit d'utiliser un nettoyeur au jet de vapeur, un nettoyeur au jet d'eau haute pression, ou encore un tuyau d'arrosage pour nettoyer le VAE. L'intrusion d'eau dans le système électronique ou le moteur pourrait endommager les appareils de manière irrémédiable. Les divers composants du système d'assistance peuvent être nettoyés à l'aide d'un chiffon doux légèrement humecté d'eau ou de nettoyant neutre. Le chiffon ne doit pas goutter et la batterie ne doit pas être plongée dans de l'eau !

**REMARQUE !**

 Pour de plus amples informations, reportez-vous à la notice technique du système d'assistance électrique sur le présent CD-ROM SCOTT.

**CONSERVATION OU RANGEMENT DE VOTRE VÉLO SCOTT OU VAE SCOTT**

Si votre vélo SCOTT bénéficie d'un entretien régulier en saison, il ne requiert pas de mesures particulières pour son rangement temporaire, exceptées les mesures de protection contre le vol. Rangez votre vélo de préférence dans un endroit sec et bien aéré.

Si vous stockez votre vélo SCOTT sur une période assez longue, par ex. la période d'hiver, vous devez prendre en considération certains points : Pendant un séjour de longue durée, les chambres à air ont tendance à se dégonfler. Le stationnement prolongé de votre vélo SCOTT sur des pneus dégonflés peut entraîner une dégradation de leur structure. Pour y remédier, suspendez ou accrochez les roues ou le vélo SCOTT entier (b) au mur, ou bien contrôlez régulièrement la pression de gonflage (c). Nettoyez votre vélo SCOTT avant d'effectuer un traitement anticorrosion (d). Vous trouverez chez votre vélociste SCOTT des produits d'entretien spécialement conçus pour cet usage, par ex. de la cire à pulvériser.

Démontez la tige de selle (e) et faites sécher les éventuelles infiltrations d'humidité. Appliquez un lubrifiant approprié sur le tube et la tige de selle en métal. Si votre vélo est doté d'un tube ou d'une tige de selle en carbone, n'appliquez pas de lubrifiant (f), mais de la pâte de montage spéciale pour les composants en carbone. Passez sur le petit plateau à l'avant et sur le petit pignon à l'arrière. De cette manière, les câbles et les ressorts ne seront plus sous tension.



**REMARQUE !**

 En période hivernale, il ne faut pas craindre les files d'attente dans les magasins de vélo SCOTT. Beaucoup proposent pendant cette période des check-ups annuels à des prix promotionnels. Profitez de cette période où vous n'utilisez pas votre vélo SCOTT pour le faire réviser par votre vélociste SCOTT !

**REMARQUE !**

 Pour de plus amples informations sur la conservation et le rangement de votre VAE SCOTT reportez-vous au chapitre « Informations sur le manie- ment correct de la batterie » et à la notice technique du système d'assistance électrique sur le présent CD-ROM SCOTT.

**PARTICULARITÉS DE LA MAINTENANCE DES VAE RAPIDES SCOTT (S-PEDELECS)**

Tenez compte du fait que vous ne pouvez remplacer que certains composants de votre VAE rapide SCOTT tout en continuant de jouir de l'autorisation de circulation et de la protection de votre assurance. Utilisez exclusivement les pièces de rechange d'origine qui sont autorisées pour votre VAE rapide SCOTT par les rapports d'expertise. Vous pouvez aussi procéder à une réception à titre isolé par un organisme de certification reconnu. Il est recommandé d'utiliser uniquement les pièces de rechange d'origine.

Les composants que vous ne pouvez pas remplacer ou remplacer seulement après contrôle de conformité effectué par un organisme de certification reconnu sont : le cadre, la fourche, le moteur **(a)**, la batterie **(b)**, les pneumatiques, les jantes, le système de freinage, l'éclairage avant et arrière, la béquille de stationnement, le cintre, la potence, l'unité de commande avec le visuel **(c)** et le support de plaque d'immatriculation.

Les composants suivants peuvent être remplacés sans plus ample vérification : les pédales (avec réflecteurs de pédale obligatoires), les garde-boues (avec bordure arrondie sur le garde-boue avant), les porte-bagages, la selle et les poignées en caoutchouc sur le cintre, les composants du système de changement de vitesses (dans la mesure où le braquet le plus élevé reste le même), la tige de selle, la chaîne, le jeu de direction, les chambres à air et le moyeu, de même que le timbre et le rétroviseur (à remplacer par un modèle de qualité comparable).

**ATTENTION !**

 Dans le cas des VAE rapide SCOTT, l'autorisation de circulation n'est plus valable si des pièces de rechange autres que des pièces d'origine sont utilisées.



## CALENDRIER D'ENTRETIEN ET DE MAINTENANCE SCOTT

Même après la période de rodage, vous avez tout intérêt à faire réviser votre vélo SCOTT à intervalles réguliers. Les intervalles indiqués dans le tableau suivant sont donnés à titre indicatif pour les cyclistes parcourant entre 1 000 et 2 000 km (soit l'équivalent de 50 à 100 heures de service) par an.

Si vous effectuez régulièrement un kilométrage plus important, ou roulez très fréquemment sur des chaussées en mauvais état, les intervalles d'entretien mentionnés dans le plan d'entretien SCOTT seront plus courts compte tenu de l'utilisation plus intense.

Composant	Activité	Avant chaque sortie	Une fois par mois	Une fois par an	Autres intervalles
Éclairage	Vérifier le fonctionnement	▪			
Pneus	Vérifier la pression de gonflage Contrôler empreintes et flancs	▪	▪		
Freins (de jante)	Contrôler la course de levier, l'état d'usure et la position des patins par rapport aux jantes ; test de freinage à l'arrêt	▪			
Freins (sur jante hydraulique)	Contrôler la course de levier, l'état d'usure et la position des patins par rapport aux jantes ; test de freinage à l'arrêt	▪			
Freins (tambour/rouleaux)	Contrôler la course des leviers ; test de freinage à l'arrêt	▪			
Freins, garnitures, câbles (de jante)	Nettoyer		▪		
Câbles de frein/patins/gaines	Contrôle visuel		▪		
Freins (à disque)	Contrôler la course des leviers, l'épaisseur des patins, l'étanchéité, test de freinage à l'arrêt Changer le liquide de frein (dans le cas de liquide DOT)	▪		○	
Fourche suspendue	Contrôler les vis et évent. resserrer Grosse maintenance (changer l'huile)			○	○
Jantes (pour freins sur jante)	Contrôler l'épaisseur des parois, éventuellement remplacer				○ après le 2e jeu de patins au plus tard
Fourche (rigide)	Vérifier et éventuellement changer				○ au moins tous les 2 ans
Boîtier de pédalier	Vérifier le jeu des roulements Démonter et graisser de nouveau (cuvettes)		▪	○	
Chaîne	Contrôler et évent. graisser Vérifier l'usure, éventuellement remplacer, système de dérailleur	▪			○ à partir de 1000 km ou 50 heures de service

Composant	Activité	Avant chaque sortie	Une fois par mois	Une fois par an	Autres intervalles
Tige de selle télescopique	Effectuer la révision			▪	
Manivelles	Contrôler et éventuellement resserrer		▪		
Peinture/surface anodisée/carbone	Protection de surface				▪ tous les six mois minimum
Roues/rayons	Vérifier le centrage et la tension des rayons Centrer ou retendre		▪		○ si nécessaire
Cintre et potence (en aluminium et carbone)	Contrôler ou remplacer				○ au moins tous les 2 ans
Jeu de direction	Vérifier le jeu des roulements Regraisser		▪	○	
Surfaces métalliques	Protection de surface (exception : flancs de jante dans le cas de freins sur jante, disques de frein)				▪ au moins tous les 6 mois
Moyeux	Vérifier le jeu des roulements Regraisser		▪	○	
Pédales (toutes)	Vérifier le jeu des roulements		▪		
Pédales (automatiques)	Nettoyer, lubrifier le mécanisme d'enclenchement		▪		
Tige de selle/potence	Contrôler les vis Démonter et lubrifier Carbone : nouvelle pâte de montage (pas de graisse !)		▪	○	
Dérailleur AR/AV	Nettoyer, lubrifier		▪		
Attaches rapides/axes traversants	Contrôler la bonne fixation	▪			
Vis et écrous (moyeux à vitesses intégrées, garde-boues etc.)	Contrôler et si nécessaire, resserrer		▪		
Valves	Contrôler la bonne fixation	▪			
Câbles dérailleurs/freins)	Démonter et lubrifier			○	

Les opérations repérées par « ▪ » sont à la portée de toute personne possédant une certaine habileté et expérience manuelles et disposant de l'outillage approprié (par ex. clé dynamométrique). Si les contrôles font apparaître des défauts, prenez immédiatement des mesures appropriées. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

Les travaux repérés par « ○ » doivent être réalisés uniquement par votre vélociste SCOTT.

### REMARQUE !

**i** Dans l'intérêt de votre sécurité, amenez le vélo SCOTT à votre vélociste SCOTT pour une première révision au bout de 100 à 300 km, 5 à 15 heures de service, ou après quatre à six semaines, au plus tard pendant après les trois mois qui suivent l'achat.

## COUPLES DE SERRAGE RECOMMANDÉS POUR VOTRE VÉLO SCOTT

Pour garantir la fiabilité de votre vélo SCOTT, il est indispensable de serrer les fixations des composants soigneusement et de les contrôler régulièrement. Utilisez de préférence une clé dynamométrique qui produit un clic ou se déclique quand le couple de serrage sélectionné est atteint. Effectuez le serrage du composant progressivement, par petits paliers d'un demi-newton-mètre, en partant d'un couple de serrage inférieur au couple de serrage maximum prescrit et en contrôlant régulièrement le serrage du composant. Ne dépassez en aucun cas le couple maximal prescrit par le fabricant.

Sur les pièces ne présentant aucune indication, commencez le serrage à 2 Nm. Respectez les valeurs de serrage indiquées et observez les valeurs sur les composants eux-mêmes et/ou dans les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

Composant	Assemblages vissés	Shimano <sup>1</sup> (Nm)	SRAM/Avid <sup>2</sup> (Nm)	Tektro <sup>3</sup> (Nm)	TRP <sup>4</sup> (Nm)
Dérailleur AR	Fixation (au cadre/sur patte de fixation)	8 - 10	8 - 10		
	Fixation du câble	5 - 7	4 - 5		
	Galets du dérailleur	3 - 4			
Dérailleur AV	Fixation au cadre	5 - 7	5 - 7		
	Fixation du câble	5 - 7	5		
Poignée de commande	Fixation au cintre	5	2,5 - 4		
	Cache-trou	0,3 - 0,5			
Poignée de frein	Fixation au cintre	6 - 8	5 - 7	6 - 8	
	Levier de frein CLM			5 - 7	
Moyeu	Levier de serrage de l'attache rapide	5 - 7,5			
	Contre-écrou de réglage des paliers sur les moyeux à attache rapide	10 - 25			
	Écrou de sûreté sur cassette	29 - 49	40		
Moyeu à rapports intégrés	Écrou de l'axe	30 - 45			
Manivelle	Fixation de manivelle (emmanchement carré, sans graisse)	35 - 50			
	Fixation de manivelle (Shimano Octalink)	35 - 50			
	Fixation de manivelle (Shimano Hollowtech II)	12 - 15			
	Fixation de manivelle (Isis)		31 - 34		
	Fixation de manivelle (Giga X Pipe)		48 - 54		
	Fixation de plateau	8 - 11	12 - 14 (acier) 8 - 9 (alu)		
Boîtier de pédalier à cartouche étanche	Boîtier (emmanchement carré)	49 - 69			
	Boîtier (Shimano Hollowtech II, SRAM Giga X Pipe)	35 - 50	34 - 41		
	Shimano Octalink	50 - 70			

Composant	Assemblages vissés	Shimano <sup>1</sup> (Nm)	SRAM/Avid <sup>2</sup> (Nm)	Tektro <sup>3</sup> (Nm)	TRP <sup>4</sup> (Nm)
Pédale	Axe de pédale	35			
Chaussure	Cale (« cleat »)	5 - 6			
	Crampon (« spike »)	4			
Frein (V-Brake)	Fixation du câble	6 - 8	6 - 8	6 - 8	6 - 8
	Fixation de porte-patin	6 - 8	6 - 8	6 - 8	6 - 8
	Fixation de patin	1 - 2			
	Tasseau de frein fourche/cadre			8 - 10	

<sup>1</sup>[www.shimano.com](http://www.shimano.com) <sup>2</sup>[www.sram.com](http://www.sram.com) <sup>3</sup>[www.tekro.com](http://www.tekro.com) <sup>4</sup>[www.trpbrakes.com](http://www.trpbrakes.com)

Ces valeurs sont les valeurs indicatives des équipementiers susnommés. Tenez compte des valeurs dans les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT. Ces valeurs ne sauraient s'appliquer sans restriction aux composants d'autres fabricants.

### REMARQUE !

 Dû au nombre incalculable de composants sur le marché, il est impossible de prévoir quel produit sera monté en tant que composant de rechange ou lors d'un montage par des tiers. De ce fait, aucune responsabilité ne peut être assumée pour de tels ajouts et modifications quant à la compatibilité, les couples de serrage etc. La personne qui assemble ou modifie le vélo SCOTT doit assurer que le vélo est assemblé conformément à l'état de la science et de la technique.

### REMARQUE !

 Sur certaines pièces, les couples de serrage sont indiqués sur la pièce en elle-même. Utilisez une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximaux ! En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

## COUPLES DE SERRAGE RECOMMANDÉS POUR LES FREINS À DISQUE SUR VOTRE VÉLO SCOTT

Composant	Shimano <sup>1</sup> (Nm)	Avid <sup>2</sup> (Nm)	Tektro <sup>3</sup> (Nm)	TRP <sup>4</sup> (Nm)
Fixation d'étrier de frein sur le cadre/la fourche	6 - 8	9 - 10 (adaptateur IS) 8 - 10 (étrier de frein)	6 - 8	6 - 8
Fixation de poignée de frein sur le cintre				
- Fixation à une vis	6 - 8	Discrete Clamp Bolt/ Hinge Clamp Bolt/ XLoc Hinge Clamp Bolt: 5 - 6 Pinch Clamp Bolt: 2,8 - 3,4 Split Clamp Bolts/ Match Maker Bolts: 3 - 4	5 - 7	
- Fixation à deux vis		4 - 5		
Raccord écrou de la durite sur la poignée et durite normale sur l'étrier de frein	5 - 7	5		
Inserts pour durite sur étrier de frein (durite Disc-tube)	5 - 7			
Couvercle de réservoir d'expansion	0,3 - 0,5			
Ventilation étrier de frein	4 - 6		4 - 6	
Ventilation levier de frein			2 - 4	
Fixation de disque de frein (6 trous)	4	6,2	4 - 6	6 - 8
Fixation de disque de frein (Centerlock)	40			
Cale de transport sur l'étrier de frein			3 - 5	
Fixation du câble sur l'étrier de frein				4 - 6

<sup>1</sup> [www.shimano.com](http://www.shimano.com) <sup>2</sup> [www.sram.com](http://www.sram.com) <sup>3</sup> [www.tekro.com](http://www.tekro.com) <sup>4</sup> [www.trpbrakes.com](http://www.trpbrakes.com)

Ces valeurs sont les valeurs indicatives des équipementiers susnommés. Tenez compte des valeurs dans les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT. Ces valeurs ne sauraient s'appliquer sans restriction aux composants d'autres fabricants.

### REMARQUE !

**i** Dû au nombre incalculable de composants sur le marché, il est impossible de prévoir quel produit sera monté en tant que composant de rechange ou lors d'un montage par des tiers. De ce fait, aucune responsabilité ne peut être assumée pour de tels ajouts et modifications quant à la compatibilité, les couples de serrage etc. La personne qui assemble ou modifie le vélo SCOTT doit assurer que le vélo est assemblé conformément à l'état de la science et de la technique.

### REMARQUE !

**i** Sur certaines pièces, les couples de serrage sont indiqués sur la pièce en elle-même. Utilisez une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximaux ! En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

## EXIGENCES LÉGALES

### Exigences légales auxquelles sont soumis les vélos circulant sur la voie publique en France (état janvier 2011)

Les vélos circulant en France sur la voie publique **(d)** doivent satisfaire les exigences suivantes, conformément au code de la route :

#### 1. Éclairage et signalisation active et passive

De nuit et dans des conditions de visibilité insuffisante, votre vélo doit obligatoirement être doté d'un équipement de signalisation active et passive et d'éclairage conforme aux dispositions du code de la route et en état de fonctionnement. Concrètement, cet équipement doit comporter :

- un catadioptre blanc visible de l'avant
- un ou plusieurs catadioptres arrière rouges
- des catadioptres oranges visibles latéralement
- des catadioptres de pédale

(obligatoires seulement la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante (tunnel, brouillard, pluie drue)

- un feu de position avant jaune ou blanc **(e)**
- un feu de position arrière rouge

Pour répondre aux besoins des pratiquants sportifs, l'équipement d'éclairage peut être amovible.

Tous dispositifs d'éclairage ou de signalisation autres que ceux prévus par le code de la route **(f)** et conformes à la réglementation, sont interdits ; le vélo ne doit donc être équipé que d'un seul feu de position, que ce soit à l'avant ou à l'arrière ; l'usage de clignotants rouges, qu'ils soient attachés à un casque, à un brassard ou à même le vélo, est également interdit.

#### 2. Avertisseur sonore

Le vélo doit être obligatoirement équipé d'un avertisseur sonore. Tout appareil autre qu'un timbre ou un grelot est interdit (par exemple, cloche, sifflet, trompe).



### 3. Transport des enfants

En France, vous êtes autorisé à transporter un seul enfant sur le vélo et deux enfants au maximum dans une remorque, à condition que le vélo soit équipé de manière adéquate d'un siège enfant **(a)** ou d'une remorque homologués. Le transport d'un enfant sur un porte-bagages est interdit.

### 4. Remorque pour enfants

Une remorque de vélo **(b)** est soumise aux mêmes obligations d'éclairage que les remorques tractées par d'autres véhicules dès lors que la remorque masque le ou les catadioptres du vélo tracteur :

- lorsque la remorque, ou son chargement, masque le catadioptre du vélo tracteur, la remorque doit être munie, à tout moment de jour comme de nuit, du ou des dispositifs correspondants, dont le nombre est fixé à deux obligatoirement si la largeur de la remorque dépasse 1,30 mètre.
- Seulement la nuit, ou le jour si la visibilité est insuffisante, la remorque doit être munie de deux feux de position arrières rouges si la remorque ou son chargement sont susceptibles de masquer le feu de position arrière du véhicule tracteur ; le conducteur est en outre tenu de les allumer.

### 5. Casque

Le port du casque **(c)** n'est pas obligatoire en France pour les cyclistes. Il est néanmoins fortement conseillé, notamment dans le cadre d'activités cyclosporatives ainsi que pour les enfants roulant ou transportés à vélo ou en remorque.

### 6. Gilet haute visibilité

Depuis le 1er octobre 2008, le port d'un gilet rétroréfléchissant est obligatoire en France hors agglomération, de nuit ou lorsque la visibilité est insuffisante.

### 7. Autres

En France, un cycliste n'a pas l'obligation d'utiliser une piste ou une bande cyclable sauf si des panneaux indiquent clairement le contraire. Depuis le 1er janvier 1999, l'utilisation des pistes et bandes cyclables est en effet principalement facultative. Une utilisation obligatoire peut être néanmoins instituée par l'autorité investie du pouvoir de police (en général le maire d'une commune) après avis du préfet. Les pistes cyclables obligatoires sont signalées par un panneau rond et bleu avec un cycliste blanc à l'intérieur. Les pistes cyclables signalées par un panneau semblable mais de forme carrée sont elles des aménagements conseillés.

#### REMARQUE !

 De plus amples informations vous sont fournies sur les sites suivants : [www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)



## GARANTIE LÉGALE CONTRE LES VICES CACHÉS ET GARANTIE COMMERCIALE

Votre vélo SCOTT **(d-f)** a été fabriqué avec soin et vous a été normalement remis par votre vélociste SCOTT entièrement assemblé.

Pendant les deux premières années suivant l'achat, vous bénéficiez entièrement de la garantie légale contre les vices cachés. Si vous deviez déceler un vice, adressez-vous à votre vélociste SCOTT comme interlocuteur.

Pour permettre un traitement convenable de votre réclamation, il est nécessaire que vous présentiez le justificatif d'achat, la carte d'identification du vélo SCOTT, le protocole de remise SCOTT et les certificats de révision. Conservez ces documents soigneusement.

Pour garantir un fonctionnement durable et fiable de votre vélo SCOTT, vous devez uniquement l'utiliser conformément à l'usage auquel il est destiné (voir le chapitre « Utilisation conforme à l'usage prévu de votre vélo SCOTT » et la carte d'identification du vélo SCOTT). Tenez compte des limites de poids autorisé indiquées sur la carte d'identification du vélo SCOTT. Vous devez en outre respecter les consignes de montage des fabricants (en particulier concernant les couples de serrage des vis), ainsi que les intervalles d'entretien prescrits.

Veillez à effectuer les contrôles et les travaux énumérés dans le présent manuel et les notices annexes fournies (voir le chapitre « Calendrier d'entretien et de maintenance SCOTT »), voire à remplacer, en cas de nécessité, les composants importants pour votre sécurité, comme le cintre, les freins, etc.

#### DANGER !

 Tenez compte du fait que certains accessoires peuvent affecter considérablement les caractéristiques du vélo SCOTT. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

#### REMARQUE !

 Cette réglementation concerne uniquement les pays qui ont ratifié le projet de loi de l'UE, comme par ex. la République Fédérale d'Allemagne. Renseignez-vous sur la réglementation en vigueur dans le pays où vous vous trouvez.

## LES PIÈCES D'USURE

Certains composants de votre vélo SCOTT sont soumis à une usure, de par la nature même de leur fonction. À quelle vitesse et quel degré cette usure intervient, dépend de l'entretien et de la maintenance auxquelles le vélo SCOTT est soumis ainsi qu'aux conditions de son utilisation (kilométrage, déplacements sous la pluie, encreusement, exposition à un environnement salin, etc.). Un vélo SCOTT peut aussi connaître une usure accrue s'il est garé fréquemment ou en permanence dans un espace non abrité et exposé aux intempéries.

Une maintenance et un entretien **(a)** réguliers augmentent la durée de vie du vélo. Cependant, les pièces listées ci-dessous doivent être remplacées, une fois atteinte leur limite d'usure :

Chaîne de transmission <b>(b)</b>	Plateaux
Garnitures de frein (patins ou plaquettes de frein) <b>(c)</b>	Protections des bases
Liquide de frein hydraulique (DOT)	Roulements dans les moyeux, joints etc.
Disques de frein	Ruban de cintre
Câbles de frein	Lampes d'éclairage
Gaines de frein ou durites	Pneus
Joints d'étanchéité d'éléments de suspension	Pignons
Flancs de jante (dans le cas de freins sur jante)	Couverture de selle / selle
Ampoules à incandescence / LED	Galets de dérailleur
Poignées en caoutchouc	Câbles de changement de vitesses
Fluide hydraulique	Gaines de câbles de changement de vitesses
	Chambres à air
	Lubrifiants

### ATTENTION !

**!** Enregistrez votre vélo SCOTT en ligne sur [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com). Cet enregistrement est nécessaire pour bénéficier de la garantie étendue.

### DANGER !

**⚡** Enregistrez votre vélo SCOTT en ligne sur [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) dans un délai de 10 jours à compter de la date d'achat. En outre, vos données peuvent servir à votre sécurité, puisqu'elles nous donnent la possibilité de vous informer sur les mesures.



## GARANTIE SUR LES VÉLOS SCOTT

**Étendue de la garantie** Pour l'achat d'un vélo identifié par la marque SCOTT, entièrement monté par un vélociste SCOTT agréé ou par SCOTT (désigné ci-après par le « Produit »), SCOTT garantit le cadre, le triangle arrière et la fourche (dans la mesure où il s'agit d'une fourche SCOTT) contre les défauts matériels et de fabrication avec pour date d'effet le moment du transfert des risques.

**Durée de validité de la garantie** La présente garantie volontaire du producteur est limitée à cinq ans pour les cadres et bras oscillants, respectivement deux ans pour les fourches, à partir de la date d'achat du Produit et est limitée au premier acquéreur du Produit, à condition que le vélo SCOTT fut enregistré sur [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) dans un délai de 10 jours à compter de la date d'achat. Cette garantie n'est accordée qu'au premier acheteur. Si le produit est transféré à une seconde personne, la garantie devient caduque.

La garantie limitée à 5 ans sur le triangle arrière et le cadre n'est accordée que dans la mesure et tant que le vélo fait l'objet d'une révision 1 x par an conformément aux instructions de révision jointes à la présente notice. Cette révision doit être confirmée par un cachet et la signature du vélociste. En cas d'oubli d'une telle révision, la période de garantie de 5 ans sur le cadre et le triangle arrière est réduite à une durée de 3 ans. Les coûts relatifs à la révision et l'entretien sont à la charge du propriétaire du vélo.

Concernant les modèles Gambler, Voltage Fr et Volt-X, la garantie est limitée à une période de 2 ans.

Une garantie est accordée pour la période de garantie restante et conformément aux dispositions de garantie initiales sur tous les produits réparés ou remplacés, dans la limite autorisée par la loi.

Cette garantie accordée par SCOTT constitue une garantie fabricant sur une base volontaire, applicable partout dans le monde. Dans la mesure où autorisée par la loi et d'absence d'une période de garantie légale plus courte, les garanties légales sont limitées à une période de 5 ou 2 ans maximum à compter de la date d'achat du produit et au profit de premier acheteur du produit.

**Prestations de SCOTT en cas de prise en charge de la garantie** SCOTT remplacera le produit défectueux par un produit de qualité ou de nature similaire, le réparera ou remboursera le prix d'achat (après présentation du justificatif d'achat du produit), à sa seule discrétion. Les composants non défectueux sont remplacés à vos frais. Dans un tel cas, nous vous contacterons avant le remplacement de la pièce non défectueuse pour accord de votre part.

**Qu'est-ce que la présente garantie ne couvre pas?** La présente garantie ne couvre pas les défauts qui n'existaient pas au moment du transfert des risques. La présente garantie ne couvre pas les Produits destinés à la location. La présente garantie ne couvre pas les achats de vélos non entièrement montés.

La présente garantie ne couvre pas des défauts causés par l'usure normale (une liste détaillée des pièces d'usure figure dans le manuel), accident, négligence, manipulation non conforme, abus, utilisation non conventionnelle, changement de couleur sous forme de rayons de soleil, force majeure, montage non conforme, non-respect des recommandations de maintenance et entretien, services ou réparations non conformes ou incorrectement réalisés par une personne autre qu'un revendeur SCOTT agréé, utilisation de pièces ou outils non conformes avec le produit, ainsi que toute modification au niveau de la construction d'origine ou de l'équipement du produit. Tous les produits sont accompagnés d'un manuel ; veuillez soigneusement suivre les instructions qui s'y trouvent ou qui sont indiquées ailleurs sur le produit. Dans la mesure où la loi l'autorise, les dommages collatéraux et indirects ne sont pas couverts par la présente garantie.

**Réclamation** Pour faire valoir votre droit à garantie, veuillez informer SCOTT du défaut sur lequel porte la garantie pendant la période de garantie et remettez le produit dans les meilleurs délais et à vos frais à SCOTT à des fins de contrôle. Veuillez contacter le vélociste SCOTT agréé, le service clients SCOTT ou l'importateur SCOTT national à cet effet (pour trouver les revendeurs, rendez-vous sur [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com)). Tous les produits retournés doivent être accompagnés du justificatif d'achat établi par un vélociste SCOTT agréé, sans quoi la réclamation ne pourra pas être prise en compte. En cas de remplacement du produit ou de remboursement du prix d'achat, le produit retourné revient dans le domaine de propriété de SCOTT.

À la fin du manuel d'utilisation, vous trouverez un protocole de remise, dont une copie est archivée chez le vélociste SCOTT après lecture et signature de l'utilisateur final. Ce protocole de remise doit être présenté impérativement avec le composant défectueux en cas de prise en charge de la garantie. Il vaut justificatif de vente et aucune réclamation n'est possible sans ce document.

**Relation entre le droit à garantie légal et la présente garantie** Dans le cadre de la présente garantie, SCOTT octroie une garantie fabricant sur une base volontaire ; les droits supplémentaires issus du droit à garantie national restent intouchés par cette garantie.

### Recommandation

Nous vous recommandons impérativement de vous adresser à des vélocistes SCOTT agréés pour la réalisation des entretiens annuels et des réparations. En cas de travaux de révision ou de réparation effectués de manière non professionnelle ou incorrecte, la garantie devient caduque. Les coûts afférents aux activités de révision sont à la charge de l'utilisateur.

SCOTT Bike Warranty Periods					
	Year 1	Year 2	Year 3	Year 4	Year 5
SCOTT Bikes					
Gambler, Voltage FR, Volt-X					
Regular Warranty Period					
Option for prolongation according to maintenance intervals shown in manuals attached to bikes					

## SCOTT - PLAN D'ENTRETIEN

**1e révision** - au plus tard au bout de 100 à 300 kilomètres ou 5 à 15 heures de service ou après trois mois à compter de la date de vente

N° d'ordre : .....

Kilométrage accompli : .....

o Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

.....  
 .....  
 .....

Date de révision :	Cachet et signature du vélociste SCOTT :
--------------------	--

**2e révision** - au plus tard au bout de 2 000 kilomètres ou 100 heures de service ou après un an

N° d'ordre : .....

Kilométrage accompli : .....

o Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

.....  
 .....  
 .....

Date de révision :	Cachet et signature du vélociste SCOTT :
--------------------	--

**3e révision** – au plus tard au bout de 4 000 kilomètres ou 200 heures de service ou après deux ans

N° d'ordre : .....

Kilométrage accompli : .....

o Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

.....

.....

.....

Date de révision :	Cachet et signature du vélociste SCOTT :

**4e révision** – au plus tard au bout de 6 000 kilomètres ou 300 heures de service ou après trois ans

N° d'ordre : .....

Kilométrage accompli : .....

o Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

.....

.....

.....

Date de révision :	Cachet et signature du vélociste SCOTT :

**5e révision** – au plus tard au bout de 8 000 kilomètres ou 400 heures de service ou après quatre ans

N° d'ordre : .....

Kilométrage accompli : .....

o Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

.....

.....

.....

Date de révision :	Cachet et signature du vélociste SCOTT :

**6e révision** – au plus tard au bout de 10 000 kilomètres ou 500 heures de service ou après cinq ans

N° d'ordre : .....

Kilométrage accompli : .....

o Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

.....

.....

.....

Date de révision :	Cachet et signature du vélociste SCOTT :

**7e révision** – au plus tard au bout de 12 000 kilomètres ou 600 heures de service ou après six ans

N° d'ordre : .....

Kilométrage accompli : .....

o Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

.....

.....

.....

Date de révision :	Cachet et signature du vélociste SCOTT :

**8e révision** – au plus tard au bout de 14 000 kilomètres ou 700 heures de service ou après sept ans

N° d'ordre : .....

Kilométrage accompli : .....

o Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

.....

.....

.....

Date de révision :	Cachet et signature du vélociste SCOTT :

**9e révision** – au plus tard au bout de 16 000 kilomètres ou 800 heures de service ou après huit ans

N° d'ordre : .....

Kilométrage accompli : .....

o Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

.....

.....

.....

Date de révision :	Cachet et signature du vélociste SCOTT :

**10e révision** – au plus tard au bout de 18 000 kilomètres ou 900 heures de service ou après neuf ans

N° d'ordre : .....

Kilométrage accompli : .....

o Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

.....

.....

.....

Date de révision :	Cachet et signature du vélociste SCOTT :

**11e révision** – au plus tard au bout de 20 000 kilomètres ou 1 000 heures de service ou après dix ans

N° d'ordre : .....

Kilométrage accompli : .....

o Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

.....

.....

.....

Date de révision :	Cachet et signature du vélociste SCOTT :

**12e révision** – au plus tard au bout de 22 000 kilomètres ou 1 100 heures de service ou après onze ans

N° d'ordre : .....

Kilométrage accompli : .....

o Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

.....

.....

.....

Date de révision :	Cachet et signature du vélociste SCOTT :

## SCOTT - CARTE D'IDENTIFICATION

Modèle \_\_\_\_\_

N° du cadre \_\_\_\_\_

Couleur \_\_\_\_\_

### Suspension avant/suspension arrière

- Fabricant \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

- Modèle \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

- Numéro de série \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

Forme/taille de cadre \_\_\_\_\_

Taille du pneumatique \_\_\_\_\_

Particularité/accessoires \_\_\_\_\_

### DANGER !

 **Enregistrez votre vélo SCOTT en ligne sur [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) dans un délai de 10 jours à compter de la date d'achat. En outre, vos données peuvent servir à votre sécurité, puisqu'elles nous donnent la possibilité de vous informer sur les mesures.**

### UTILISATION CONFORME À L'USAGE PRÉVU

Usage selon

catégorie 0 <input type="checkbox"/>	catégorie 3 <input type="checkbox"/>
catégorie 1 <input type="checkbox"/>	catégorie 4 <input type="checkbox"/>
catégorie 2 <input type="checkbox"/>	catégorie 5 <input type="checkbox"/>

### Charge totale autorisée

Vélo SCOTT, cycliste et bagage \_\_\_\_\_ kg

Porte-bagages/Charge autorisée  non  oui \_\_\_\_\_ kg

Siège enfant autorisé non

Remorque autorisée non

Levier de frein Levier droit Levier gauche

Affectation des freins  frein de roue avant  frein de roue avant

frein de roue arrière  frein de roue arrière

### DANGER !

 **Lisez au moins les chapitres « Contrôles à réaliser avant la première sortie » et « Contrôles à réaliser avant chaque sortie ».**

\_\_\_\_\_  
Cachet et signature du vélociste SCOTT

## **SCOTT - PROTOCOLE DE REMISE**

La remise au client de son vélo SCOTT a été faite après le montage final prêt à l'utilisation et après vérification des fonctions énumérées ci-après (les travaux supplémentaires nécessaires sont entre parenthèses).

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Éclairage   | <input type="checkbox"/> Pédales (évent. ajustement du seuil de déclenchement)  |
| <input type="checkbox"/> Freins avant et arrière   | <input type="checkbox"/> Selle/tige de selle (hauteur de selle et position réglées à la taille du client et contrôlées avec clé dynamométrique) |
| <input type="checkbox"/> Suspension avant (adaptée au client)                                  | <input type="checkbox"/> Fixations des composants (contrôle avec clé dynamométrique)  |
| <input type="checkbox"/> Suspension arrière (adaptée au client)                                | <input type="checkbox"/> Parcours d'essai réalisé   |
| <input type="checkbox"/> Roues (centrage/tension des rayons/pression de gonflage)              | <input type="checkbox"/> Autres travaux effectués   |
| <input type="checkbox"/> Cintre/potence (contrôle de position/vissage avec clé dynamométrique) |   |
| <input type="checkbox"/> Dérailleurs (vis de butées !)   |   |

### Vélociste SCOTT

Nom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Ville \_\_\_\_\_

Tél. \_\_\_\_\_

Télécopie \_\_\_\_\_

E-mail \_\_\_\_\_

Date de remise, cachet, signature du vélociste SCOTT \_\_\_\_\_

Par sa signature, le client confirme avoir reçu le vélo SCOTT et les documents d'accompagnement énumérés ci-après dans un état réglementaire de bonne marche et avoir été instruit sur la manipulation du vélo SCOTT.

### Instructions complémentaires sur le présent CD-ROM SCOTT

Système de freinage, tige de selle Vario, système de pédales, suspension avant/arrière, tige de selle, potence, dérailleurs, notice technique complémentaire moteurs « Vélo électrique/VAE »

### Client

Nom, prénom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Code postal/localité \_\_\_\_\_

Tél., fax \_\_\_\_\_

E-mail \_\_\_\_\_

Lieu, date, signature \_\_\_\_\_



[www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com)

All rights reserved © 2015 SCOTT Sports SA  
SCOTT Sports SA | 17 Route du Crochet | 1762 Givisiez | Switzerland

Distribution: SSG (Europe) Distribution Center SA  
P.E.D Zone C1, Rue Du Kiell 60 | 6790 Aubange | Belgium