

SCOTT GENERAL INFO

ISO 4210:2014

**MANUEL D'UTILISATION SCOTT
VÉLO DE ROUTE**





Lisez les pages 10 à 18 avant votre première sortie !

Contrôlez le fonctionnement décrit aux pages 19 à 21 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 le présent manuel d'utilisation sont conformes aux exigences de sécurité des normes ISO 4210:2014 Cycles - Exigences de sécurité des bicyclettes.



Lisez le présent manuel d'utilisation SCOTT, ainsi que les notices techniques des équipementiers fournis sur le présent CD-ROM SCOTT ! Le présent manuel d'utilisation SCOTT constitue avec les notices techniques des équipementiers un système.

Si le présent manuel d'utilisation 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 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 impérativement compte des notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT. Le présent manuel 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**

Achévé 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 und
SCOTT-SPORTS SA www.scott-sports.com

VÉLO DE ROUTE SCOTT



VÉLO DE CYCLOCROSS SCOTT



VÉLO DE COURSE CONTRE LA MONTRE SCOTT



Cadre :

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

- 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 Repose-bras
- 16 Barre du prolongateur (« extensions »)

- 17 Cintre de base/corne de vache
- 18 Levier de frein
- 19 Manette de vitesses
- 20 Commande frein/dérailleur
- 21 Jeu de direction
- 22 Frein avant
- 23 Disque
- 24 Fourche

Roue :

- 25 Attache rapide/axe traversant
- 26 Rayon
- 27 Jante
- 28 Pneumatique
- 29 Moyeu

TABLE DES MATIÈRES

REMARQUES SUR LE PRÉSENT MANUEL D'UTILISATION SCOTT	09
SÉCURITÉ ET COMPORTEMENT	10
UTILISATION CONFORME À L'USAGE PRÉVU DE VOTRE VÉLO SCOTT	13
CONTRÔLES À RÉALISER AVANT LA PREMIÈRE SORTIE	16
CONTRÔLES À RÉALISER AVANT CHAQUE SORTIE	19
MANIEMENT DES ATTACHES RAPIDES ET DES AXES TRAVERSANTS	21
Attaches rapides sur le vélo SCOTT	21
Procédure pour la fixation fiable d'un composant avec une attache rapide	22
Steckachsen am SCOTT-Bike	26
Das sichere Befestigen eines Bauteils mit einer Steckachse	26
AJUSTEMENT DU VÉLO SCOTT AU CYCLISTE	28
Réglage correct de la hauteur de selle	29
Réglage de la hauteur du cintre	31
Potences pour fourche non filetée - Aheadset®	33
Particularités sur les vélos SCOTT avec un pivot de fourche en carbone	34
Réglage de la selle - recul de la selle et inclinaison	36
Décalage et réglage horizontal de la selle	37
Ajustement du cockpit	40
Réglage de la garde des leviers de frein sur les vélos de route SCOTT et de cyclocross SCOTT	40
Réglage de l'inclinaison des cintres et des poignées de frein/dérailleur sur les vélos de route SCOTT et de cyclocross SCOTT	42
Particularités des cintres dits « aéro » sur les vélos de triathlon SCOTT et de course contre la montre SCOTT	43
FREINS	44
Freins sur jante	46
Freins caliper et freins à tirage latéral	46
Freins cantilever (cyclo-cross)	48
Freins à disque	51
Freins à disque hydrauliques	52
Freins à disque mécaniques	54
SYSTÈMES DE CHANGEMENT DE VITESSES	55
Système de dérailleurs	55
Fonctionnement et utilisation	56
Contrôle et réglage	59
Réglage du dérailleur arrière	60

Réglage du dérailleur avant	62
Shimano Di2	63
Batterie/Pile	64
CHAÎNE DE VÉLO	66
Entretien de la chaîne	66
ROUES ET PNEUMATIQUES	67
Informations sur pneumatiques, chambres à air, rubans fonds de jante et pression de gonflage	68
Valves	70
Voile et saut, tension des rayons	71
Les roues en carbone	71
Particularités relatives au freinage avec les roues en carbone	72
REMÉDIER À UNE CREVAISON	73
Déposer la roue	74
Pneus à tringles rigides et souples	75
Démonter les pneus	75
Monter les pneus	76
Pneus à boyau	78
Démonter les pneus	79
Monter les pneus	80
Remonter la roue	84
CONTRÔLES APRÈS UNE CHUTE	86
LE CARBONE - UN MATÉRIAU PARTICULIER	88
JEU DE DIRECTION SUR LE VÉLO SCOTT	91
Contrôle et réglage	91
Jeux de direction non filetés, dits Aheadset®	92
L'ÉCLAIRAGE DE VOTRE VÉLO SCOTT	93
Éclairage fonctionnant sur pile ou batterie	94
INFORMATIONS UTILES SUR LES VÉLOS SCOTT	94
Casques et lunettes	94
Vêtements	95
Pédales et chaussures	96
Accessoires	97
Systèmes antivol	98

Kit de réparation . . . . .	.98
Ordinateur pour vélo . . . . .	.99
Cintres « aéro » ou cintres de course CLM/triathlon . . . . .	.99
Garde-boues. . . . .	.99
Transport des bagages	100
Transport des enfants	100
TRANSPORT DU VÉLO SCOTT	101
En voiture . . . . .	.101
Par le train / les transports publics. . . . .	.103
En avion . . . . .	.103
CONSEILS GÉNÉRAUX SUR L'ENTRETIEN ET LES RÉVISIONS	104
Entretien et révision de votre vélo SCOTT . . . . .	.104
Nettoyage et entretien de routine de votre vélo SCOTT . . . . .	.105
Conservation ou rangement de votre vélo SCOTT. . . . .	.107
CALENDRIER D'ENTRETIEN ET DE MAINTENANCE SCOTT	108
COUPLES DE SERRAGE RECOMMANDÉS POUR VOTRE VÉLO SCOTT . .110	
Couples de serrage recommandés pour freins à disque pour votre vélo SCOTT . . . . .	.112
EXIGENCES LÉGALES	113
GARANTIE LÉGALE CONTRE LES VICES CACHÉS ET GARANTIE COMMERCIALE	115
Les pièces d'usure . . . . .	.116
GARANTIE SUR LES VÉLOS SCOTT	117
SCOTT - PLAN D'ENTRETIEN	119
SCOTT - CARTE D'IDENTIFICATION	125
SCOTT - PROTOCOLE DE REMISE.	126

REMARQUES SUR LE PRÉSENT MANUEL D'UTILISATION SCOTT

Les illustrations sur les premières pages du manuel d'utilisation SCOTT sont données à titre d'exemple pour un vélo de route typique SCOTT, un vélo de course contre la montre SCOTT et un vélo de cyclocross typique 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. Ce manuel d'utilisation SCOTT s'applique aux types de vélos suivants :

Vélos de route **(d)**

Vélos de triathlon

Vélos de course contre la montre **(e)**

Vélos de cyclocross **(f)**

Ce manuel d'utilisation 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.

Dans le présent manuel d'utilisation SCOTT, le terme « vélo de route » est toujours employé dans les descriptions générales pour désigner les vélos de route, les vélos de triathlon, les vélos de course contre la montre ainsi que les vélos de cyclocross.

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 du manuel d'utilisation SCOTT méritant une attention particulière.



Les conséquences possibles en cas de non-respect des mises en garde signalées par ces symboles ne sont pas répétées systématiquement.

Le présent manuel d'utilisation SCOTT avec la présente CD-ROM SCOTT répond aux exigences des normes ISO 4210:2014 vélos de route.

Tenez impérativement compte des notices techniques des équipementiers 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 ce manuel d'utilisation SCOTT pour vous familiariser avec votre nouveau vélo et profiter du plaisir de le conduire.

En achetant ce vélo SCOTT, 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, pour vous permettre une prise en main facile et agréable dès les premiers coups de pédale **(a+b)**.

Le présent manuel d'utilisation 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 ce manuel d'utilisation 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.



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. Le présent manuel d'utilisation SCOTT considère seulement le vélo SCOTT que vous venez d'acquérir ainsi que ses composants **(c)** 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 **(d)** 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 impérativement compte des notices techniques des équipementiers 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 **(e)** 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 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 **(f)**. Portez toujours des vêtements appropriés à la pratique cycliste, c.-à-d. des pantalons ou shorts moulants ou un serre-pantalon et des chaussures conformes au système de pédales utilisé.

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. Suivez éventuellement un cours pour cyclistes (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 circulation des vélos SCOTT sur les voies publiques. Ces règles varient d'un pays à l'autre.

Respectez la nature lorsque vous faites des randonnées à travers les champs ou en forêt. Utilisez votre vélo SCOTT uniquement sur les pistes et routes balisées et dotées d'un revêtement dur et lisse **(a)**.

Pour vous familiariser avec les différents composants de votre vélo SCOTT, ouvrez le pan intérieur de la couverture recto de votre manuel d'utilisation SCOTT. Vous y trouverez une représentation donnée à titre d'exemple d'un vélo de route SCOTT **(b)**, un vélo de course contre la montre SCOTT **(c)** et un vélo de cyclocross typique SCOTT **(d)** décrivant tous les composants requis. Conservez la page dépliée pendant la lecture. Elle vous permettra de repérer rapidement les composants mentionnés dans le texte.



DANGER !

⚡ Lors de l'entretien **(e)** et de la maintenance ainsi que lors des réglages **(f)**, 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 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 1 : vélos de route, de triathlon et de course contre la montre SCOTT

L'utilisation de vélos de route (a), de triathlon (b) et de course contre la montre (c) SCOTT 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 ».

Il est interdit d'utiliser des remorques, sièges enfant et porte-bagages sur les vélos de route, de triathlon et de course contre la montre 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 !

 Les vélos SCOTT de la catégorie 1 ne se prêtent pas à rouler en tout-terrain, dans les escaliers, à la pratique des sauts (d), slides, stoppies (e), wheelies, « tricks » etc. !

Les vélos de route, de triathlon et de course contre la montre SCOTT sont exclusivement destinés à une conduite sur des pistes stabilisées ou des chemins avec une surface goudronnées ou pavée. Les pneus doivent en permanence rester en contact avec le sol.

Ces vélos ne sont pas adaptés à une utilisation en tout terrain ou en cyclo-cross ou pour des randonnées avec des porte-bagages ou des sacoches.

Les vélos SCOTT Aero, Lightweight, Endurance Comfort et Contessa Road font partie de cette catégorie.

Le poids **total admissible** (cycliste + bagages et vélo) ne doit pas dépasser **117 à 120 kg** (en fonction du modèle). Le cas échéant, le poids maximal admissible peut être limité davantage par les consignes d'utilisation des équipementiers.

REMARQUE !

 Consultez le site Internet www.scott-sports.com pour connaître la catégorie à laquelle votre nouveau vélo SCOTT appartient.



Catégorie 2.3 : vélos de cyclocross SCOTT

Les vélos de cyclocross SCOTT (f) et les vélos pour enfants 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 de cyclocross SCOTT CX sont destinés à un usage sur un terrain stabilisé, c.-à-d. sur des routes et des pistes cyclables goudronnées ou des sentiers gravillonnés ou avec une surface enherbée. Les pneus doivent en permanence rester en contact avec le sol. En outre, les vélos sont conçus pour les chemins de campagne ou de forêt gravillonnés et les pistes off-road (tout-terrain) en pente douce sur lesquelles les pneumatiques perdent de l'adhérence à cause de petites marches. Ils peuvent également être utilisés sur des terrains légèrement accidentés ou lors de compétitions de cyclocross.

Ces vélos ne sont pas conçus pour l'usage en tout terrain (utilisation en tant que VTT), et notamment pour les pratiques all mountain, enduro, downhill, freeride, dual slalom, ne sont pas utilisables en parc de downhill/freeride, ni pour l'exécution de sauts (jumps et drops) et dans des bike parks etc.

Les vélos SCOTT CX font partie de cette catégorie.

Le poids **total admissible** (cycliste + bagages et vélo) ne doit pas dépasser **117 à 120 kg** (en fonction du modèle). Le cas échéant, le poids maximal admissible peut être limité davantage par les consignes d'utilisation des équipementiers.

Il est interdit d'utiliser des remorques, sièges enfant et porte-bagages sur les vélos de cyclocross 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 !

 Les vélos SCOTT de la catégorie 2.3 ne se prêtent pas à rouler sur des terrains lourds et encombrés, dans les escaliers, à la pratique des sauts, slides, stoppies, wheelies « tricks » etc. !

REMARQUE !

 Consultez le site Internet www.scott-sports.com pour connaître la catégorie à laquelle votre nouveau vélo SCOTT appartient.

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 **(a)**.

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 **(b)**. 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 **(c)**. 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.



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 **(d)**. Vérifiez que vous pouvez encore toucher le sol avec la pointe des pieds lorsque vous êtes assis sur la selle. 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 **(e)** : et que vous n'avez jamais utilisé de chaussures automatiques auparavant, entraînez-vous soigneusement, tout d'abord à l'arrêt, à engager et à déengager 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.

DANGER !

⚡ Tenez compte du fait que votre action de freinage peut être retardée dans certaines positions, si votre vélo est équipé d'un cintre dit « aéro » ou triathlon. 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 !

⚡ 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 !

DANGER !

⚡ Il est interdit d'utiliser des remorques (a), sièges enfant (b) et porte-bagages sur les vélos de route, de triathlon et de course contre la montre 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.

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 (c), les axes traversants ou autres fixations des roues avant et arrière, ainsi que les fixations de la tige de selle (d) 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.

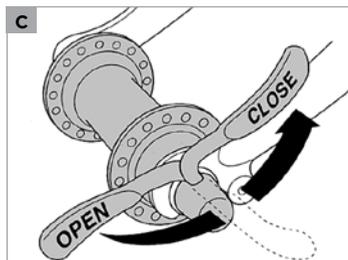
2. Vérifiez l'état des pneumatiques et la pression de gonflage à l'avant et à l'arrière (e). Les valeurs de pression minimale et pression maximale admises sont indiquées (en bar ou en P.S.I.) sur les flancs des pneus. Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Roues et pneumatiques » 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 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. 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 **(a)**, 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 **(b)**. 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. Avant le départ, assurez-vous éventuellement que la béquille de stationnement est complètement repliée. Risque de chute !
7. 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.
8. 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'un cintre dit « apéro » ou triathlon **(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.

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 **(f)** :

1. Le levier de serrage, qui transforme le mouvement de fermeture en force de serrage par l'intermédiaire d'un excentrique.
2. L'écrou de réglage sur le côté opposé, 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 » sur la joue interne du levier **(a)**. 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 » sur la joue externe du levier. Du début jusqu'à mi-course, vous devez pouvoir actionner le levier très facilement **(b)**.

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 **(c)** 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 **(d)** 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 **(e)**. 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 **(f)**.

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). En vous servant du levier comme repère visuel, vous préviendrez 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 !

! Si vous avez montez des axes traversants sur votre vélo de route SCOTT, lisez les notices techniques des fabricants des axes traversants et des roues sur la présente CD-ROM SCOTT.

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 **(a-c)** pour vélos de route et de cyclocross 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 avant dans la fourche 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 du dérailleur arrière.

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 **(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 dans la position souhaitée **(e, position 2)** et repoussez-le en direction du moyeu **(e, 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 des freins sur jante, la surface de contact des patins doit s'appuyer simultanément et entièrement sur les flancs de la jante 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 **(f)**, 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 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 !

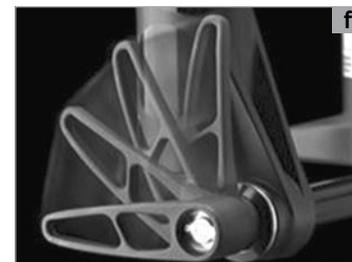
⚡ Procédez après le montage des roues à un essai de freinage à l'arrêt. Le point de pression du frein doit apparaître avant que le levier de frein ne soit en contact avec le cintre. Sur les freins hydrauliques, pompez plusieurs fois s'il le faut jusqu'à trouver un point de pression stable.

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



LES AXES TRAVERSANTS SUR LE VÉLO SCOTT

Le système RWS de DT Swiss utilisé par SCOTT **(a-c)** sur les vélos de route et cyclocross contient des axes traversants qui confèrent une meilleure rigidité aux fourches et aux triangles arrière. Lorsque votre vélo SCOTT est soumis à des sollicitations, il ne dévie pas de sa trajectoire.

Sur les vélos de route et cyclocross SCOTT avec freins à disque, le système RWS est vissé sur le côté droit. Le système est doté d'un filetage plus grand qui permet de le desserrer en effectuant seulement 2,5 tours. Lors du montage, 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, adressez-vous à votre vélociste SCOTT.

Procédure pour la fixation fiable d'un composant avec un axe traversant

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 !

 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 également le site www.dtswiss.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+c)**. Certains composants de votre vélo SCOTT sont cependant conçus de manière à pouvoir être ajustés dans une certaine limite à vos proportions corporelles.

Il s'agit principalement de la tige de selle, du cintre et de la potence ainsi que de la commande frein/dérailleur.

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. 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 route typique SCOTT.

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 **(d)**, 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 **(e)**.

Pour ajuster la hauteur de selle, desserrez l'attache rapide (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 nécessiterez 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 dans les zones de serrage une pâte de montage spéciale pour les composants en carbone.

Remettez la selle en position en alignant sa pointe sur le tube supérieur 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 **(a)**. 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 **(b)**. 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 **(c)**. 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.

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 ! 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.

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 Contrôlez la hauteur et la position correctes de la selle et du cintre chez les jeunes enfants et les adolescents au moins tous les trois mois !

RÉGLAGE DE LA HAUTEUR DU CINTRE

Un vélo de route SCOTT est un outil de sport conçu principalement pour la vitesse. De ce fait, la position du cycliste sur un vélo de route SCOTT impose certaines contraintes sur la musculature du tronc, des épaules et de la nuque. 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. Comme règle fondamentale, vous devez pouvoir, sur un vélo de route SCOTT, atteindre les trois positions de prise principales **(d-f)** sans éprouver de gênes.

Sur les vélos de route SCOTT, il est possible de varier la hauteur du cintre à l'aide d'une potence Aheadset®. 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. 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 !

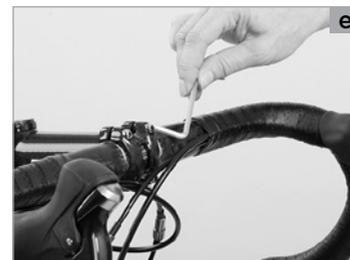
⚡ Les potences peuvent différer entre elles par la longueur de l'avancée (a), le diamètre d'introduction sur le pivot de fourche et le diamètre de passage du cintre. Un mauvais choix peut avoir des conséquences graves pour votre sécurité : le cintre, la potence ou la fourche peuvent se rompre et provoquer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

**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 ») sur le pivot de fourche (b) ou en retournant la potence, s'il s'agit d'un modèle réversible (c).

Pour effectuer des modifications dévissez la vis de précontrainte du jeu de direction, au sommet du pivot de fourche, retirez le capuchon, puis desserrez d'un à trois tours les vis fixant sur le côté la potence sur le pivot de fourche (d). 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 (e). 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 des cintres et des poignées de frein/dérailleur sur les vélos de route SCOTT et de cyclocross 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 (f). Vérifiez si l'ensemble 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 avec une clé dynamométrique en tenant compte du couple de serrage maximal et vérifier de nouveau la fixation.

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 !

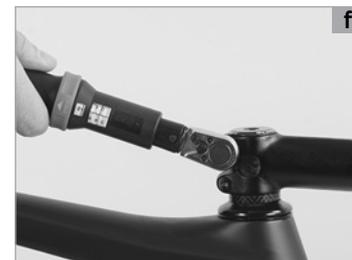
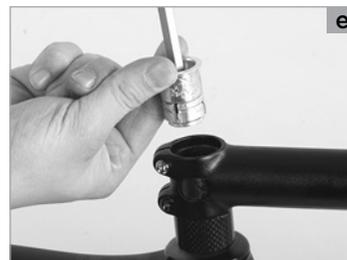
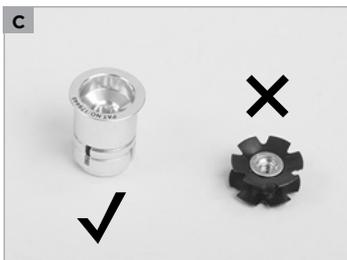
⚡ Si des entretoises (a) sont enlevées, vous devez raccourcir ou faire raccourcir le pivot de fourche. Cette opération est irréversible. Il est recommandé de confier son exécution à un vélociste SCOTT et ce, une fois seulement après que vous aurez déterminé pour vous la position adéquate.

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 SCOTT/SYNCROS Carbon, 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 SCOTT/SYNCROS. SCOTT décline toute responsabilité pour les problèmes issus de l'utilisation d'autres produits.

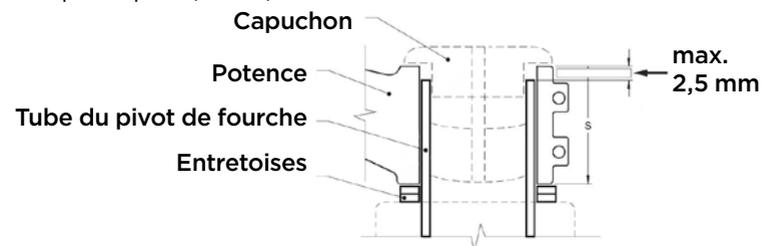
N'utilisez jamais d'entretoises de plus de 40 mm entre le jeu de direction et la potence (b). N'utilisez jamais d'entretoises de plus de 5 mm au-dessus de la potence, entre la potence et le capot de réglage du jeu de direction (b). Utilisez des entretoises de 5 mm au minimum sous la potence, entre la 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 (c).
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 (d) 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-la 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 pour composants carbone spéciale 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 (e). 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 (f), 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 **(a)** et donc sur votre confort de conduite et votre vélocité. 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 sur le chariot 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 **(b)**. 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 **(c)**. Ils pourraient sinon être endommagés et céder ! Contrôlez chaque mois les serrages à l'aide d'une clé dynamométrique 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. 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 **(d)**, 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 **(e)** 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 **(f)**.

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 (a)** 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 **(b)** 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 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 la pointe et la partie arrière de la selle avec les mains.

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 (c)** 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 **(d)**, sans desserrer l'écrou de serrage sur l'autre côté du dispositif de blocage. 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 **(e)** 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 **(f)**.

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 **(a)** 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 de route SCOTT et de cyclocross SCOTT

Le réglage de l'écart des leviers de commande par rapport au cintre est possible sur un vélo de route dans une faible mesure. Les cyclistes ayant des mains de petite taille peuvent ainsi ajuster les leviers de frein dans une position où ils peuvent être atteints facilement avec les doigts.

La phalange de l'index ou du majeur doit pouvoir saisir le levier de frein **(b)**. Actionner les freins avec les mains sur la partie haute de la poignée de frein n'est pas une alternative durable dans les situations critiques, vous nécessitez plus de force manuelle et ne pouvez pas vous appuyez bien.

Sur la **Dura-Ace de Shimano** desserrez le couvercle chromique et serrez la vis sur l'avancée **(c)**. Sur la **Ultegra** vous nécessitez des pièces d'insertion spéciales **(d)**. Sur les deux variantes Di2 vous devez relever le caoutchouc des poignées pour attraper les vis de l'arrière.



Sur **SRAM** vous changez d'abord les comes sur les commandes de vitesses légèrement retirées et pivotée. Ensuite vous serrez la vis cache en dessous du caoutchouc à l'aide d'une clé Allen.

Sur les **cintres droits** il y a un petit barillet de réglage à l'endroit où le câble de frein aboutit à la poignée ou sur le levier même.

Vérifiez ensuite le réglage et le fonctionnement corrects du système de freinage, comme décrit au chapitre « Freins » et/ou dans la notice technique du fabricant de freins qui se trouve sur le présent CD-ROM SCOTT.

Si vous avez des difficultés à atteindre les poignées, adressez-vous à votre vélociste SCOTT.

DANGER !

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

DANGER !

⚡ Pour le serrage des vis de la potence, du cintre et des freins, veuillez impérativement respecter les couples prescrits **(f)**, dont les valeurs sont indiquées au chapitre « Couples de serrage recommandés pour votre vélo SCOTT » ou dans les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT. Sinon, les composants pourraient se desserrer ou se rompre et provoquer éventuellement un accident grave.

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.

REMARQUE !

i Quelques fabricants proposent des poignées de commande frein/dérailleur adaptés aux mains de petite taille. Si la garde de vos leviers vous pose problème, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

Réglage de l'inclinaison des cintres et des poignées de frein/dérailleur sur les vélos de route SCOTT et de cyclocross SCOTT

La partie basse et droite du cintre doit être parallèle au sol ou légèrement inclinée vers l'arrière **(a)**. Les poignées de frein/dérailleur sont horizontales ou légèrement orientées vers le haut. Les pointes des leviers de frein doivent se trouver sur une même ligne imaginaire que le bord inférieur des parties coudées du cintre.

L'ajustement de la position des poignées nécessite une nouvelle pose ultérieure du ruban de cintre et requiert par conséquent l'intervention de votre vélociste SCOTT.

Pour régler l'inclinaison du cintre, 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.

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 **(b)**. Si vous avez une potence à plusieurs vis, serrez les vis régulièrement et en croix **(c)** en utilisant une clé dynamométrique ; respectez toujours le couple de serrage recommandé.

Pour contrôler, essayez de faire pivoter le cintre dans la potence ; s'il bouge encore, serrez davantage la visserie **(d)**.

Utilisez une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximums dont les valeurs sont indiquées au chapitre « Couples de serrage recommandés pour votre vélo SCOTT » ou dans les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT. Sinon, les composants pourraient se desserrer ou se rompre et provoquer éventuellement un accident grave.

Particularités des cintres dits « aéro » sur les vélos de triathlon SCOTT et de course contre la montre SCOTT

Pour les courses de triathlon et contre la montre, où une position assise aérodynamique est essentielle, on équipe souvent les vélos de cintres dits « aéro » **(e)**. Sur les modèles « aéro », les manettes de commande des vitesses sont souvent installées aux extrémités du prolongateur, tandis que les leviers de frein sont placés aux extrémités d'un cintre plat ou de type « corne de vache ».

En position aérodynamique, les mains posées sur le prolongateur sont éloignées des leviers de frein, l'action de freinage est donc plus lente et la distance pour freiner plus longue. Soyez par conséquent très prévoyant quand vous roulez.

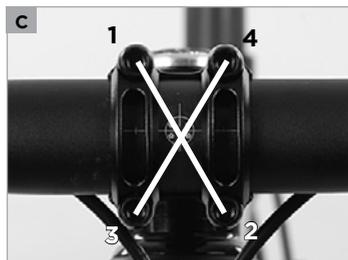
Il est possible de régler la position du cintre dans certaines limites en tenant compte des préférences personnelles. Cependant, vous devez veiller à ce que la section droite du prolongateur soit très peu inclinée vers le bas ou le haut. Le cintre aéro devrait, quant à lui, être parallèle à la chaussée ou légèrement incliné vers le haut. Assurez-vous que vos avant-bras puissent toujours s'appuyer confortablement sur les repose-bras, c'est-à-dire de sorte que les coudes dépassent légèrement vers l'arrière des supports **(f)**. Ajustez également les repose-bras pour vous permettre de respirer librement.

DANGER !

⚡ Tenez compte du fait que votre action de freinage est retardée si vous roulez avec les mains posées sur le prolongateur, ou allongé en position aérodynamique. En effet, vos mains ne peuvent pas accéder facilement aux leviers de frein dans toutes les positions.

ATTENTION !

! Les vélos de triathlon SCOTT et de course contre la montre SCOTT ont un comportement particulier en conduite. Familiarisez-vous avec votre nouveau vélo de triathlon SCOTT ou de course contre la montre SCOTT dans un endroit tranquille et testez petit à petit sa maniabilité et ses qualités de tenue de route.



FREINS

Les freins du vélo de route **(a)** 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 **(b)** 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 **(c)**, 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.

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 déraiper 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**, une 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 disques (d)**, 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, 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'affection 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 **(c)**. 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 **(e)**. Risque d'accident !

ATTENTION !

! Pour le remplacement des pièces, utilisez uniquement des pièces de rechange appropriées et garanties d'origine **(f)**. 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 caliper et freins à tirage latéral

Fonctionnement et usure

Sous l'action du levier de frein **(a)** tirant le câble qui actionne l'étrier **(b)**, les patins de frein viennent s'appuyer sur les surfaces de freinage de la roue. Le frottement produit entraîne alors une décélération de la roue. Cependant, l'humidité, des impuretés ou des traces d'huile sur les surfaces de freinage affectent le coefficient de frottement et ont des répercussions négatives sur la décélération. Cela explique qu'un frein réagisse plus lentement et freine moins bien par temps de pluie.

Pour conserver toute leur efficacité de freinage, les freins doivent être régulièrement contrôlés et ajustés.

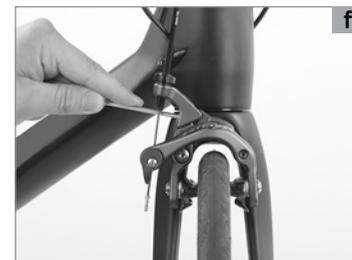
Les patins de frein et les jantes s'usent sous l'effet de la friction, et ce d'autant plus vite que vous roulez en terrain montagneux, par temps de pluie ou dans des conditions salissantes. Certaines jantes sont dotées de témoins d'usure (par ex. rainures ou points). Si les rainures ou les points ne 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

Faites un essai de freinage à l'arrêt, en tirant avec force les leviers de frein vers le cintre. 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.

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 **(c)**, il sera nécessaire de remplacer les patins. Tenez compte impérativement des indications correspondantes du fabricant.

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 ».



Au plus tard après avoir utilisé deux jeux 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 contre la jante en même temps quand vous actionnez le levier de frein. Ils ne doivent pas toucher les pneus.

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

DANGER !

⚡ Faites remplacer immédiatement les câbles de frein endommagés **(d)**, 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 **(e)**.

Synchronisation et réglage des freins

Sur les freins à double pivot, tournez la petite vis de réglage qui se trouve sur le côté ou au sommet d'une des mâchoires **(f)**, jusqu'à ce que l'écart entre le patin et la jante soit le même des deux côtés.

Vérifiez par ailleurs que l'écrou de fixation de l'étrier de frein au cadre est correctement serré au couple de serrage spécifié dans le chapitre « Couples de serrage recommandés pour votre vélo SCOTT ».

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. 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 de route SCOTT et de cyclocross SCOTT ».

Avec l'usure croissante des patins, le point de pression aura tendance à se déplacer vers le cintre. Contrôlez régulièrement la course à vide des leviers, celle-ci ne doit pas dépasser un quart de la course complète du levier. Pour ajuster le frein, tournez le barillet cranté ou la vis moletée sur l'étrier **(a)**, jusqu'à ce que vous ayez réglé la course du levier à votre convenance. Après leur réglage, testez vos freins dans un endroit tranquille.

DANGER !

⚡ Après le réglage des freins, 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 quand vous actionnez puissamment les leviers, sans toucher cependant les pneus. Assurez-vous que vous ne pouvez pas tirer le levier de frein jusqu'au cintre.

Freins cantilever (cyclo-cross)

Certains vélos de cyclocross SCOTT sont dotés de freins cantilever **(b)** favorisant un meilleur passage des pneus emboués, et éventuellement de poignées de frein supplémentaires permettant le freinage en position relevée.

Fonctionnement et usure

Les freins cantilever sont constitués de deux 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. Le frottement produit entraîne alors une décélération de la roue. Cependant, l'humidité, des impuretés ou des traces d'huile sur les surfaces de freinage affectent le coefficient de frottement et ont des répercussions négatives sur la décélération. Cela explique qu'un frein réagisse plus lentement et freine moins bien par temps de pluie. Pour conserver toute leur efficacité de freinage, les freins doivent être régulièrement contrôlés et ajustés **(c)**.

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

Faites un essai de freinage à l'arrêt **(d)**, en tirant avec force les leviers de frein vers le cintre. 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.

Vérifiez que les patins sont exactement alignés sur les jantes. Contrôlez si les patins disposent encore d'une épaisseur de freinage 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, il sera nécessaire de remplacer les patins. Tenez compte impérativement des indications correspondantes du fabricant. 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 ».

Au plus tard après avoir utilisé 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. Vu de haut, les patins doivent former un V fermé avec la pointe orientée vers l'avant **(e)**. Ce réglage doit empêcher que les patins ne « couinent » au freinage. 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 **(f)** 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.

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 de route SCOTT et de cyclocross SCOTT ».

Avec l'usure croissante des patins, le point de pression aura tendance à se déplacer vers le cintre. Contrôlez régulièrement la course à vide des leviers, celle-ci ne doit pas dépasser un quart jusqu'à un tiers de la course complète du levier. Si besoin est, réajustez les leviers de frein supplémentaires montés sur le cintre **(b)**. Le barillet de réglage se dévisse dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

En l'absence de leviers de frein supplémentaires, procédez au réglage sur la butée au niveau de la fourche ou sur le cadre **(c)**. Après avoir desserré le contre-écrou, dévissez la vis de réglage fendu en la tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Une fois la course des leviers correctement réglée, tenez la vis fermement et vissez le contre-écrou jusqu'en butée, de sorte à maintenir la vis en position.

DANGER !

⚡ Après le réglage des freins, 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 **(d)** quand vous actionnez puissamment les leviers, sans toucher cependant les pneus. Assurez-vous que vous ne pouvez pas tirer le levier de frein jusqu'au cintre.



Réglage de la garde des leviers de frein

Sur les leviers freins à disque, vous pouvez aussi adapter la garde des leviers de frein à la taille de vos mains pour commander les freins **(e)**.

Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Réglage de la garde des leviers de frein sur les vélos de route SCOTT et de cyclocross SCOTT » ainsi qu'à la notice technique d'origine du fabricant des freins sur le présent CD-ROM SCOTT.

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.

FREINS À DISQUE

Fonctionnement et usure

Les freins à disque **(f)** 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'un disque, d'une durite (hydraulique) ou d'un câble de frein gainé (mécanique) ainsi que d'une poignée de frein. 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 plaquettes de frein et les disques s'usent sous l'effet de la friction, et ce d'autant plus vite que vous roulez souvent 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 (a). 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 !

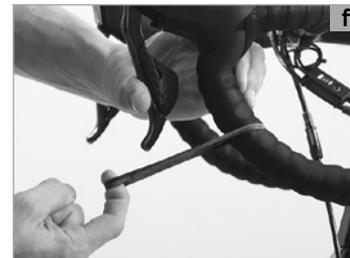
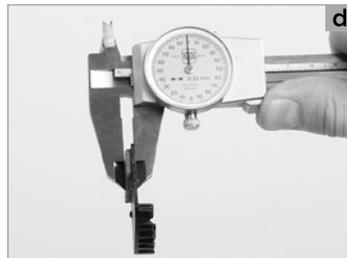
! Sur les vélos équipés de freins à disque, introduisez les cales de transport (b) dans les étriers de frein si vous souhaitez transporter votre vélo SCOTT sans les roues.

Freins à disque hydrauliques**Contrôle du fonctionnement**

Contrôlez régulièrement l'absence de fuites sur les durites 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 (c).



Contrôlez régulièrement l'usure des plaquettes (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, celui-ci doit être changé à intervalles réguliers, selon les prescriptions fabricant.

DANGER !

⚡ Ne transportez pas votre vélo de route 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 (e).

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 Tirez sur les leviers de frein et maintenez-les en position avec un élastique solide (f) si vous transportez votre vélo SCOTT muni de freins à disque hydrauliques. 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 **(a)**. Vérifiez si les câbles de frein ne sont pas endommagés !

DANGER !

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

Usure et maintenance

Le cas échéant, vous pouvez rattraper l'usure des plaquettes de frein dans une certaine limite par un réglage direct sur le levier de frein supplémentaire. Saisissez la vis servant à régler la tension de câble sur le levier de frein par le barillet et dévissez-la **(b)** jusqu'à ce que la course du levier vous paraisse satisfaisante. Resserrez la 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.

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 **(c)**. 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 !

 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 **(d+e)** 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 **(f)**) 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.

Normalement, vous atteignez une fréquence de pédalage raisonnable d'environ 60 tours de manivelle par minute. Les coureurs de compétitions cyclistes ont un rendement d'environ 90 à 110 tours/minute sur terrain plat. En côte, si la fréquence de pédalage aura naturellement tendance à diminuer, il est conseillé néanmoins de garder une cadence souple.

Vous devez continuer 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.

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 poignées de commande frein/dérailleur ou de la manette de vitesses de votre vélo SCOTT.

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.

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

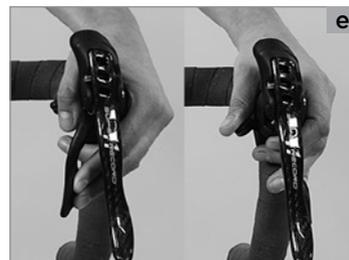
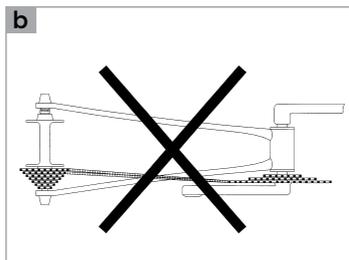
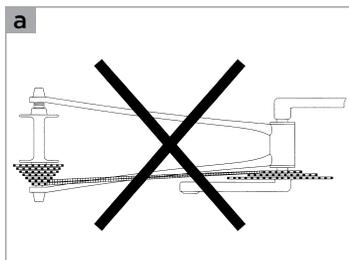
La disposition des commandes de dérailleur est généralement la suivante :

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

Si les vélos de route SCOTT peuvent avoir jusqu'à 33 vitesses théoriques, vous disposez en réalité de 15 à 18 vitesses en pratique, en raison des recouvrements. 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 **(a)**, ou encore quand elle est engagée sur le plus grand plateau et l'un des grands pignons **(b)**.

Le pédalier 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 bougez-les latéralement : vous ne devez sentir aucun jeu. 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 **(c)**, ou encore actionner une manette de vitesses **(d)** si votre vélo est doté d'un cintre droit (dit flatbar).



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.

Ci-après vous sont présentées les différentes commandes de frein/dérailleur et leur fonctionnement. Il est cependant possible que votre nouveau vélo de route SCOTT soit doté d'un système de changement de rapports non présenté ici.

Sur les poignées **Campagnolo Ergopower (e)**, le passage de la chaîne sur les pignons ou plateaux plus grands s'effectue en faisant pivoter vers l'intérieur la manette placée derrière le levier de frein à l'aide de l'index ou du majeur. Le passage de la chaîne sur les pignons ou plateaux plus petits s'effectue quant-à lui en appuyant sur la manette placée sur le côté intérieur du corps de la poignée. Il est possible de faire monter la chaîne sur deux plateaux ou trois pignons au maximum.

Sur les poignées de frein/dérailleur **Shimano Dual Control (f)**, le passage de la chaîne sur les pignons ou plateaux plus grands s'effectue en faisant pivoter complètement le levier de frein vers l'intérieur. Une poussée latérale du levier permet de monter jusqu'à deux plateaux ou trois pignons à la fois. Le passage de la chaîne sur les pignons ou plateaux plus petits s'effectue quant-à lui en faisant pivoter vers l'intérieur la petite manette placée derrière le levier de frein. Ici vous ne pouvez descendre que d'un plateau ou d'un pignon à la fois.

Le système **Shimano Di2** est la version électronique des groupes de transmission haut de gamme de Shimano. Le changement de vitesses n'y est plus commandé mécaniquement par des câbles mais par la transmission d'impulsions électriques via des fils électriques. Les dérailleurs avant et arrière sont actionnés par de petits électromoteurs. L'alimentation électrique est assurée par une batterie rechargeable fixée sur le cadre ou dans la tige de selle.

La disposition ainsi que l'actionnement des manettes de vitesses sont comme c'est le cas avec le changement de vitesses mécanique. Tandis qu'avec les commandes Dual Control classiques, vous devez faire pivoter vers l'intérieur le levier de frein complet ou encore la petite manette placée derrière pour changer de vitesse, sur Di2 il vous suffit d'appuyer simplement sur des touches électroniques intégrées aux commandes. Le passage de la chaîne sur le grand plateau ou sur un pignon supérieur s'effectue en exerçant une impulsion sur la touche allongée placée sur le côté extérieur du levier de frein. Une impulsion sur la touche triangulaire placée derrière la touche allongée provoque, quant-à elle, le passage de la chaîne sur le petit plateau ou un pignon inférieur.

Sur les poignées **SRAM (a)**, le changement des vitesses est assuré par une seule manette, placée derrière le levier de frein. Le pivotement complet d'une manette vers l'intérieur fait monter la chaîne, selon le cas, d'un à trois pignons ou d'un à deux plateaux. Un bref pivotement de la manette fera descendre la chaîne d'un pignon ou d'un plateau.

Sur les manettes Shimano, SRAM ou Campagnolo de changement de vitesses **(b)** montées sur prolongateur, la poussée des manettes vers le bas entraîne le passage de la chaîne sur les pignons plus petits à l'arrière (développement plus grand) et sur les plateaux plus petits à l'avant (développement plus petit). Le mouvement des manettes tirées vers le haut commande au contraire le passage de la chaîne sur les pignons ou les plateaux plus grands.

Dans le cas des commandes de vitesse pour cintres droits, dit flatbars **(c)**, les commandes se trouvent en dessous du cintre. La grosse manette droite, actionnée avec le pouce, commande le passage de la chaîne sur les pignons plus grands pour permettre un développement plus petit. La petite manette, actionnée avec l'index **(d)** ou le pouce, commande au contraire le passage de la chaîne sur les pignons plus petits pour un développement plus grand. La grosse manette gauche, actionnée également avec le pouce, commande le passage de la chaîne sur le plateau supérieur pour un développement plus grand.

DANGER !

⚡ Portez toujours des pantalons moulants ou utilisez des bandes ou des pinces protège-pantalons. 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 les faire glisser et endommager celles-ci. Risque de chute !



ATTENTION !

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

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 commandes de frein/dérailleur de votre vélo de route SCOTT.

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, 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 »).

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.

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 **(f)** 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 sur le cadre **(a)**, ou sur le dérailleur lui-même **(b)**. 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 **(c)**, 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.

Si votre vélo de route SCOTT est tombé du côté dérailleurs ou si vous montez une autre roue, vous devez contrôler les vis de butées impérativement.

Engagez le plus grand rapport en actionnant la manette de dérailleur droite. Le câble de dérailleur est alors détendu, la chaîne est engagée sur le petit pignon. Examinez le jeu de pignons de derrière et vérifiez si le galet guide du dérailleur vient exactement sous les dents du petit pignon. Corrigez éventuellement la position du galet, en jouant sur la vis de butée **(d)**. 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.

En l'absence de repérage des vis, vous devez déterminer vous-même la fonction respective des vis de butée par des essais. En agissant sur une des vis, comptez le nombre de tours que vous effectuez et observez le dérailleur. S'il ne bouge pas, c'est que vous êtes en train de tourner la vis de réglage de la butée opposée. Dans ce cas, revissez la vis d'un même nombre de tours dans le sens inverse et reprenez le réglage sur l'autre vis.

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.

Faites passer la chaîne avec précaution sur le plus gros pignon arrière **(e)** et vérifiez que le galet guide du dérailleur vient se placer exactement sous les dents du pignon. 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 le levier ou en appuyant sur le dérailleur avec la main **(f)**. Lors du contrôle, 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 !

⚡ 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 !

! Si votre vélo de route SCOTT est tombé sur le côté ou si le dérailleur a subi un choc, le dérailleur ou sa patte de fixation peuvent être tordus. 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.



REMARQUE !

i Portez régulièrement votre vélo de route SCOTT à votre vélociste SCOTT pour le faire inspecter.

Réglage du dérailleur avant

La plage de débattement du dérailleur avant **(a)** 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 **(b)**, repérées « H » et « L ». Une fois réglées par votre vélociste SCOTT, ces vis ne bougent pas dans les conditions d'utilisation normale.

Faites passer la chaîne sur le grand plateau à l'avant et sur le petit pignon à l'arrière **(c)**. Tournez la vis de butée « H » de réglage du débattement extérieur dans le sens des aiguilles d'une montre de sorte que la chaîne n'effleure pas la fourchette du dérailleur même si elle est tendue. Ne redévissez légèrement la vis de butée que si la chaîne ne peut plus repasser du moyen au grand plateau.

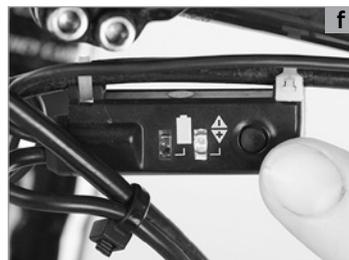
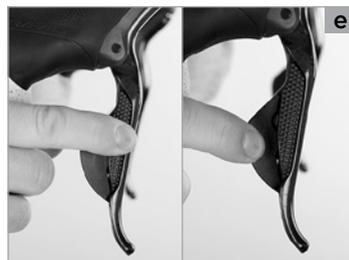
Faites passer la chaîne sur le petit plateau à l'avant et sur le plus grand pignon à l'arrière. Tournez la vis de butée « L » de réglage du débattement intérieur dans le sens des aiguilles d'une montre de sorte que la chaîne n'effleure pas la fourchette du dérailleur. Ne redévissez légèrement la vis de butée que si la chaîne ne peut plus repasser du moyen au petit plateau.

Ce réglage empêche que la chaîne ne déraille à l'extérieur ou l'intérieur du pédalier, ce qui entraînerait une interruption soudaine de la transmission et pourrait provoquer une chute. En cas de doute, faites effectuer ces réglages de préférence par votre vélociste SCOTT.

Tout comme sur le dérailleur arrière, le câble du dérailleur avant peut se distendre et entraîner le mauvais fonctionnement du dérailleur. Faites passer la chaîne sur le petit plateau puis rattrapez si besoin la tension du câble sur le barillet de réglage du guide-câble sur le cadre.

DANGER !

⚡ Après une chute, vérifiez que la fourchette du dérailleur avant est toujours exactement parallèle aux plateaux **(d)** 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.

Shimano Di2**Réglage et entretien**

Sur demande, votre vélociste SCOTT peut intervertir la fonction des touches de changement de vitesses du système Di2 **(e)**. Il nécessite pour cela un testeur spécial fourni par Shimano, utilisable également pour diagnostiquer les pannes.

Pour positionner les leviers plus près du cintre pour les personnes avec de petites mains, il existe des vis de réglage spéciales sur le cintre dont la manipulation est expliquée dans le chapitre « Réglage de la garde des leviers de frein sur les vélos de route SCOTT et cyclocross SCOTT ».

Pour régler le dérailleur, placez-vous sur une vitesse moyenne. Appuyez sur la touche sur l'aiguillage avant sous le cintre jusqu'à ce que le témoin de contrôle rouge s'allume **(f)**. Il est ensuite possible de procéder à un réglage de précision du dérailleur. Tournez la manivelle et écoutez les bruits émis par la chaîne en tournant.

Si la chaîne tourne sans émettre de bruits, appuyez sur le levier avant. À chaque pression, vous réglez le dérailleur d'un dixième de millimètre vers l'intérieur. Si le bruit devient plus intense, appuyez sur le levier arrière.

Le dérailleur est positionné vers l'extérieur par dixièmes de millimètre. Lorsque la chaîne tourne silencieusement, appuyez une nouvelle fois sur le bouton-poussoir au niveau de l'aiguillage, le témoin rouge s'éteint. Puis passez toutes les vitesses pour vérifier leur bon fonctionnement.

Passez les vitesses doucement jusqu'à ce que la chaîne passe sur le plus grand pignon. Si cette opération ne s'effectue pas correctement, vous devez modifier le réglage.

Continuez à tourner la manivelle avec précaution et contrôlez si la cage du dérailleur n'est pas en collision avec les rayons et si la chaîne ne peut pas dérailler au-delà du grand pignon. Pour ce faire, appuyez fermement avec le pouce contre le dérailleur **(a)**.

Le réglage des vis de butée s'effectue généralement de la même manière que celui du passage de vitesse mécanique **(b)**. Procédez avec prudence lorsque vous passez les vitesses extrêmes pour contrôler la position des vis de butée.

DANGER !

 Avant d'utiliser votre nouveau système de dérailleurs Di2 en sortie, familiarisez-vous absolument avec son fonctionnement dans une zone à l'écart de la circulation **(c)**.

REMARQUE !

 Lisez la notice technique du fabricant de dérailleurs qui se trouve sur le présent CD-ROM SCOTT.

Batterie/Pile

Une nouvelle batterie chargée vous assure une autonomie d'environ 2 000 à 1 000 kilomètres. Si la batterie est chargée à environ 25% de sa capacité maximale, elle permet encore un fonctionnement des dérailleurs pendant environ 250 km.

La batterie n'est pas sensible à l'effet mémoire. De ce fait vous pouvez toujours recharger la batterie **(d)** ; un déchargement complet n'est pas nécessaire.

Lorsque la charge de la batterie devient faible, c'est d'abord le dérailleur avant qui cesse de fonctionner. De cette manière, vous pouvez encore parcourir quelques kilomètres et passer les vitesses sur le dérailleur arrière. Il vous faudra cependant recharger la batterie aussitôt que possible. Une fois la batterie est complètement déchargée, le dérailleur arrière reste dans la dernière vitesse sélectionnée. Il n'est plus possible de passer alors une autre vitesse **(e)** !

Vous avez la possibilité de contrôler l'état de charge de la batterie à tout moment. Pour ce faire, vous devez appuyer sur une des touches de commande pendant un laps de temps d'au moins 0,5 secondes. La LED de l'unité de contrôle vous indique l'état de charge :

- lumière verte allumée env. 2 secondes : état de charge de la batterie 100 % **(f)**
- lumière verte clignotant 5 fois : état de charge de la batterie env. 50 %
- lumière rouge allumée env. 2 secondes : état de charge de la batterie env. 25 %
- lumière rouge clignotant 5 fois : état de charge de la batterie : déchargé

Avec le temps, la capacité de la batterie diminue et avec elle, inéluctablement, la distance disponible sur laquelle les dérailleurs demeurent opérationnels. Si la capacité de la batterie ne suffit plus à couvrir la distance que vous souhaitez parcourir, vous devrez remplacer la batterie.

DANGER !

 Utilisez uniquement le chargeur fourni pour recharger la batterie !

DANGER !

 Si vous n'utilisez la batterie sur une période assez longue, veillez à ce qu'elle ne soit ni complètement déchargée, ni complètement chargée. L'état de charge de la batterie doit être suffisant (50 % à 60 %) ; elle doit être stockée dans un lieu sec et frais, non accessible aux enfants. Après trois mois au plus tard, contrôlez l'état de charge de la batterie. Pour le stockage, veillez à toujours protéger les contacts de la batterie à l'aide du cache de protection fourni.

REMARQUE !

 Le chargement de la batterie (vide) nécessite environ une heure et demie.



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 **(a)**. Il est superflu, voire contre-indiqué d'utiliser un dégraissant spécial pour cette opération.

Appliquez ensuite de l'huile, de la graisse ou de la cire **(b)** sur les maillons après les avoir dégrasés le mieux possible. 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, les disques et garnitures de frein 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 et adoptez de préférence une cadence de pédalage soutenue. Sur les vélos dotés de dérailleurs, les chaînes atteignent leur limite d'usure au bout de 1 000 à 3 500 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 !

i 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 est tendu ou collé dans le fond de la jante **(e)**.

En outre, il y a les boyaux (tubulars) qui sont collés sur les jantes spéciales. Un troisième système inclut les pneus sans chambres à air (tubeless), qui requerront aussi 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 **(f)**, sachant par ailleurs que vous ne devrez les faire recentrer que très rarement.

ATTENTION !

! Le dévissage 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.

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

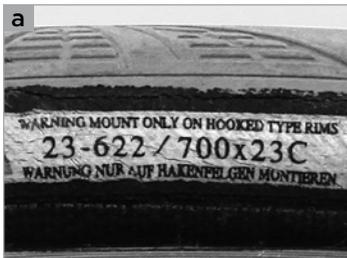
Les pneus confèrent au vélo son adhérence et sa motricité. Ils doivent offrir un bon roulement et absorber les légers soubresauts causés par la chaussée. La structure interne du pneu (sa carcasse), la composition de la gomme ainsi que le profil du pneu influencent sa résistance au roulement ainsi que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

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 23-622 signifie que la largeur du pneu (bord à bord et gonflé) est de 23 mm et que son diamètre intérieur est de 622 mm). L'autre indication correspond aux dimensions en pouces (par exemple, 23x7/8 ou 700x23) **(a)**.

Les pneus doivent être gonflés à une pression adéquate **(b)**, 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 les flancs du pneu **(c)** ou sur l'étiquette signalétique. 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 **(d)**. De ce fait, adaptez la pression à votre poids et à vos habitudes cyclistes.



e		e	
psi	bar	psi	bar
80	5,5	115	7,9
85	5,9	120	8,3
90	6,2	125	8,6
95	6,6	130	9,0
100	6,9	135	9,3
105	7,2	140	9,7
110	7,6	145	10,0



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 ou 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 **(f)** 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. Ce ruban protège la chambre à air de la chaleur du freinage qui peut faire éclater la chambre à air.

Sur les **boyaux**, qui doivent être collés sur les jantes, la chambre à air est déjà incorporée au pneu et ne peut ni être remplacée, ni être réparée en cas de panne. Ce type de pneus requiert des jantes spéciales démunies de crochets.

Lisez éventuellement les notices correspondantes sur le présent CD-ROM SCOTT avant d'exécuter le montage ou le démontage de tels pneus.

Les **pneus sans chambres à air** (dits « tubeless ») ne peuvent être utilisés qu'en combinaison avec les roues spécifiques. Respectez les désignations de type des fabricants (par ex. « 2way-fit"/„tubeless ready »).

Les pneus sans chambres à air peuvent être utilisés avec moins de pression que les pneus à tringles rigides. En règle générale, les cyclistes pesant 75 kg roulent bien avec 7 bar, lorsque les cyclistes pesant 65 kg nécessitent 6 bar. Veillez à ne pas rouler à une pression de gonflage de moins de 4,5 bar. Observez les indications relatives à la pression maximale autorisée sur les flancs des pneus.

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 !

⚡ Si vous montez des roues équipées de jantes en carbone sur votre vélo de route SCOTT, vous devrez très probablement remplacer les patins de vos freins, les patins de frein conventionnels n'ayant souvent pas l'effet de freinage souhaité. Tenez impérativement compte de la notice technique du fabricant des roues sur le présent CD-ROM SCOTT.

DANGER !

⚡ Traitez vos pneus avec ménagement. Roulez toujours à la pression de gonflage prescrite 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 ou 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.

VALVES

On rencontre un seul type de valve sur les vélos de route SCOTT : la valve **Presta** ou **Sclaverand** et conçue pour supporter des pressions importantes **(a)**. Un capuchon en plastique la protège contre les impuretés.

Avant de pomper, vous devez dévisser légèrement le petit écrou moleté qui se trouve sur la valve et appuyer brièvement dessus de sorte à laisser s'échapper un peu d'air **(b)**. 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. 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 **(c)**.



VOILE ET SAUT, TENSION DES RAYONS

Pour que la roue puisse tourner sans voile ni saut, ses rayons doivent être tendus uniformément **(d)**. 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, ce sont les flancs des jantes qui remplissent la fonction de surfaces de freinage **(e)**. 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.

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 **(f)**.

LES ROUES EN CARBONE

Construites à partir de matière synthétique renforcée de fibres de carbone, les roues en carbone se distinguent par leurs grandes qualités aérodynamiques et leur faible poids.

Si vous souhaitez installer des roues en carbone, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

DANGER !

⚡ Le poids total de 120 kg pour le cycliste, les bagages (sac à dos) et le vélo de route SCOTT ne doit pas être dépassé. Il est absolument interdit de tracter une remorque avec un vélo équipé de roues carbone. Tenez aussi compte de la notice technique du fabricant des roues sur le présent CD-ROM SCOTT.

DANGER !

⚡ Contrôlez l'état des étriers de frein et utilisez uniquement des patins conçus spécialement pour des roues carbone.

ATTENTION !

! Respectez les limitations de poids éventuelles imposées par les roues en carbone. Pour de plus amples informations, reportez-vous aux notices techniques des fabricants des roues sur le présent CD-ROM SCOTT.

ATTENTION !

! Les roues sont conçues uniquement pour l'utilisation sportive sur route (a) et en triathlon. Elles ne se prêtent pas pour rouler sur les pistes non goudronnées, en conduite tout terrain et pour les sauts etc. et ne sont pas non plus conçues pour l'utilisation des remorques (b) et la conduite avec les bagages lourds.

Particularités relatives au freinage avec les roues en carbone

Les surfaces de freinage de ces roues étant en carbone (c), leur comportement au freinage présente certaines particularités. Utilisez uniquement des patins adaptés aux roues en carbone (d), car ils sont compatibles avec de telles jantes.

Habituellement, les patins pour jantes en carbone s'usent plus rapidement que les patins de frein classiques. Les jantes ont un comportement au freinage qui demande une certaine accoutumance, notamment dans les conditions humides. Aussi entraînez-vous à freiner sur votre vélo dans une zone à l'écart de la circulation jusqu'à ce que vous ayez acquis une maîtrise suffisante de votre vélo.

Les surfaces de freinage des jantes en carbone (e) sont sensibles aux températures élevées. Si vous roulez en montagne, vous devez donc éviter les freinages continus. Par exemple, si vous descendez un col en freinant en permanence la roue arrière, vous risquez de produire un échauffement de la jante tel que son matériau se déforme.



La chaleur excessive peut alors endommager irrémédiablement la jante, provoquer l'éclatement du pneu et causer un accident. Actionnez toujours les deux freins et relâchez-les fréquemment pendant quelques instants pour laisser aux roues le temps de se refroidir. En cas de doute, arrêtez-vous un moment et laissez refroidir.

DANGER !

⚡ Contrôlez fréquemment l'état des patins, car leur usure est éventuellement plus rapide que l'usure de patins classiques sur des jantes en aluminium.

DANGER !

⚡ Gardez à l'esprit que l'effet de freinage sur des jantes en carbone diminue considérablement dans des conditions humides. Évitez dans la mesure du possible de prendre votre vélo par temps humide ou en cas de pluie imminente. Si vous devez cependant rouler sur une chaussée humide ou mouillée, soyez particulièrement vigilant et adoptez une vitesse sensiblement moins élevée que par temps sec.

DANGER !

⚡ Les jantes en carbone sont sensibles aux températures élevées. La colle du boyau pourrait se détacher ou la chambre à air d'un pneu à tringles souples ou rigides pourrait éclater. Actionnez toujours les deux freins et relâchez-les fréquemment pendant quelques instants pour laisser aux roues le temps de se refroidir. En cas de doute, arrêtez-vous un moment et laissez refroidir.

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 (f).

REMARQUE !

i Avant de déposer une roue, lisez attentivement les chapitres « Remonter les roues » 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

Si votre vélo est doté de freins sur jante typique pour vélo de route, ouvrez le levier de détente sur l'étrier de frein (**Shimano, SRAM**) (a) ou déplacez le bouton qui se trouve dans la commande de frein/dérailleur sur le cintre (**Campagnolo**) (b).

Pour les **freins cantilever et V-Brake**, vous devez d'abord décrocher le câble au niveau de l'étrier. 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. Ils vous permettront de reconnaître plus tard, après la dépose de la roue, si les plaquettes sont encore correctement positionnées. Lisez intégralement la notice technique fournie par le fabricant de freins.

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.

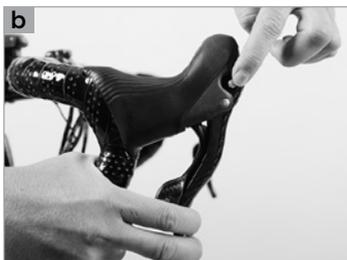
Pour faciliter le retrait de la roue arrière, tirez légèrement le dérailleur vers l'arrière avec la main (c). Soulevez votre vélo de route SCOTT par l'arrière et donnez une tape sur la roue pour la faire glisser hors des pattes.

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 !

 **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 (d) et utilisez-le comme levier pour faire passer le talon par-dessus le rebord de la jante. 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 (e).

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 (f). 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, examinez également l'état du ruban fond de jante. 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 !

i 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 **(a)**. 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 **(b)**.

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.

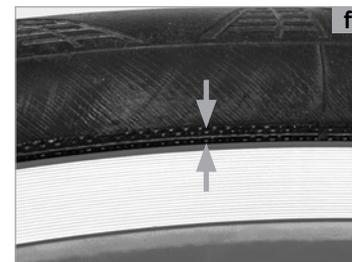
Si vous n'y arrivez pas, aidez-vous d'un démonte-pneu **(e)**. Ce faisant, veillez là aussi à ne pas pincer la chambre entre le pneu et la jante ou le démonte-pneu et la jante.

Enfoncez ensuite un peu la valve à l'intérieur du pneu 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 **(f)** 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.



BOYAUX

Les boyaux sont très appréciés par les professionnels et sont véritablement différents de la plupart des pneus à tringles rigides ou souples avec chambre à air.

La chambre à air est cousue dans le pneu et doit être collée sur des jantes spéciales pour boyau **(a)**. Pour garantir un système sûr en termes de fonctionnement, le collage avec une colle adaptée à la jante et au pneu doit être effectué de manière consciencieuse et professionnelle **(b)**. En cas de panne, le pneu doit être intégralement remplacé. Le pneu n'est alors plus fixé correctement dans la jante, en raison du manque de colle. Après une panne, vous devez donc rouler avec prudence et emprunter le chemin le plus court pour rentrer.

Sur les systèmes avec boyau, la colle peut s'assouplir et causer la perte de la bonne fixation du pneu sur les longues descentes. Risque de perte de pression subite et de chute ! Vous devez donc prendre l'habitude de freiner avec les deux freins en même temps **(c)**. Ne laissez pas les freins frotter sur le pneu, mais relâchez-les à chaque fois pour ainsi laisser refroidir les jantes. En cas de doute, arrêtez-vous.

Demandez de préférence à un mécanicien formé chez votre vélociste SCOTT de se charger du collage. Si vous souhaitez essayer de le faire par vous-même, lisez bien la description et suivez les instructions, et notamment les temps de pause et le renouvellement de l'application de la colle pour obtenir un lit de colle suffisamment épais.

Tenez également compte des indications du fabricant du pneu et de la jante concernant la colle adaptée et les éventuelles mesures supplémentaires à prendre. Certains fabricants de pneu ont mis des vidéos en ligne pour leurs produits, expliquant le montage, comme par ex. sur www.conti-online.com

DANGER !

 Les boyaux doivent être collés avec minutie par un spécialiste sur la jante. Un collage insuffisant peut entraîner une perte brutale d'air ou le déjantage du pneu.

DANGER !

 La chaleur produite par le freinage peut dissoudre la colle. Vous devez donc toujours freiner avec les deux freins et laisser refroidir la jante entre deux opérations de freinage.

Démonter les pneus

Laissez l'air s'échapper complètement du pneu **(d)**. Pour le démontage du boyau, appuyez sur un de ses flancs, du côté opposé à la valve, jusqu'à ce qu'apparaisse une fente et que le boyau commence à se décoller **(e)**. Si le boyau s'avère difficile à décoller, glissez un démonte-pneu dans la fente entre le pneu et la jante et essayez de soulever le boyau à l'aide du démonte-pneu **(f)**.

Comme il n'est pas possible de changer uniquement la chambre à air, vous devrez remonter un boyau complet sur la jante. Si vous crevez en chemin, vous ne pourrez pas recoller le nouveau boyau comme il se doit et sa fixation sur la jante restera problématique, même après le regonflage.

Rentrez chez vous par le chemin le plus court, en roulant lentement et prudemment. Une fois chez vous, vous devrez recoller entièrement le boyau comme décrit ci-dessous.



Monter les pneus

Un montage soigneux, garantissant une fixation durable du boyau sur la jante, doit être réalisé par étapes et peut demander beaucoup de temps. Un peu de routine et d'expérience dans l'utilisation de la colle à boyau et du type de boyau à monter peuvent faciliter la tâche.

Normalement, le montage d'un boyau est un travail pour votre vélociste SCOTT. Lisez la notice d'assemblage du fabricant des pneus, avant de commencer le montage.

Pour coller le boyau, vous pouvez utiliser soit des bandes autocollantes, soit de la colle à boyau liquide **(a)**. L'avantage de la bande autocollante est de permettre un montage rapide. Cependant, elle ne permet pas une fixation suffisante du boyau dans toutes les circonstances. En cas de changement de boyau en chemin, la bande restera souvent collée au boyau démonté et le boyau de rechange ne disposera plus d'une adhérence suffisante sur la jante.

Pour cette raison, il est recommandé de préparer soigneusement le fond de la jante en y appliquant plusieurs couches successives de colle à boyau. Non seulement la colle à boyau permet une fixation du boyau sur la jante plus fiable, mais elle continue d'offrir une certaine adhérence après le remplacement d'un boyau en sortie.

Ceci n'empêchera pas qu'il faudra, ici aussi, retirer le boyau de rechange au retour pour encoller une nouvelle fois la jante et le boyau **(b)** et garantir ainsi un montage fiable et durable du boyau sur la roue.

Sur les roues à très haut profil, démontez avant le premier montage l'obus de la valve à l'aide d'un outil spécial et installez à sa place un prolongateur de valve **(c)**. Revissez ensuite l'obus dans le prolongateur. Le boyau monté, équipé d'une valve ainsi rallongée, peut être gonflé et dégonflé normalement.

Gonflez le boyau légèrement de sorte à ce qu'il prenne sa forme arrondie et introduisez la valve dans le trou de valve de la jante. En partant de la valve, appuyez uniformément de part et d'autre du boyau pour le positionner correctement dans le fond de jante. Si vous ne parvenez pas à faire glisser complètement le boyau sur la jante, ou y parvenez seulement au prix d'efforts considérables, vous ne pourrez escompter plus tard de résultat satisfaisant.

Faites tourner la roue avec le boyau monté et vérifiez que le boyau a une rotation uniforme. Souvent la zone de la valve est légèrement bourrelée, de sorte que le boyau fait un « saut » à cet endroit et que vous avez l'impression de cahoter si vous roulez avec la roue. Pour remédier à cet inconvénient, vous pouvez, sur une jante en aluminium, ébarber ou chanfreiner le trou de valve avec une grosse mèche **(d)**, un tiers-point ou une queue de rat.

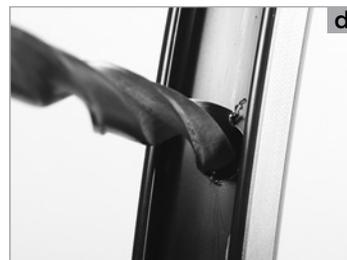
Sur les jantes en carbone, ébarbez avec précaution le bord du trou de valve avec une queue de rat. Menez la lime uniquement de l'extérieur vers l'intérieur, sans revenir car vous risquez sinon d'arracher éventuellement des fibres de la matrice synthétique. Scellez ensuite cet endroit avec de la colle instantanée. Le pourtour de la valve pourra mieux épouser la jante ainsi préparée.

Si vous disposez d'assez de temps, vous pouvez laisser le boyau gonflé sur la jante pendant quelques jours, ce qui facilitera plus tard le montage final.

Nettoyez ensuite le fond de jante et ôtez les traces de graisse ou d'huile éventuelles avec un chiffon imprégné de l'acétone, d'alcool à brûler ou d'essence de nettoyage **(e)**.

Attendez que le solvant soit entièrement évaporé avant de commencer à coller le boyau sur la jante. Le moyen le plus simple pour appliquer la colle sur le fond de jante **(f)** est de monter auparavant la roue sur un centreur de roue ou une vieille fourche fixée sur un étau.

Pour obtenir une bonne adhérence de la colle à boyau liquide, il est nécessaire d'appliquer plusieurs couches de colle sur le fond de jante. Répartissez une couche autant que possible très fine et homogène sur presque toute la circonférence du fond de jante.



Avec un peu d'exercice, il est possible d'appliquer la colle sur la jante directement à partir du tube **(a)**. Si vous n'y arrivez pas, vous pouvez aussi recourir à un pinceau à poils durs. Si vous utilisez de la colle à boyau en pot, l'utilisation d'un pinceau est de toute façon indispensable. Laissez sécher la colle à boyau au moins jusqu'à ce qu'elle ne soit plus liquide et collante au toucher. Plusieurs heures peuvent être nécessaires pour la phase de séchage. Ce n'est qu'après que vous pourrez appliquer, selon le même procédé, deux autres fines couches de colle, que vous devrez également laisser sécher. Appliquez aussi de la colle sur la bande protégeant la couture du boyau. Après l'encollage, laissez sécher la jante et le pneu pendant au moins une nuit.

Avant de monter le boyau sur la jante, appliquez aussi de la colle sur la bande protégeant la couture du boyau **(b)**. Retouchez à cette occasion le fond de jante en y appliquant une dernière couche de colle à boyau. Lorsque vous appliquez la dernière couche vous pouvez laisser un emplacement non encollé de cinq à dix centimètres à l'opposé de la valve, de manière à disposer plus tard d'un point d'attaque pour décoller le boyau.

Après avoir laissé la couche supérieure sécher un court instant de façon à ce qu'elle présente encore un aspect visqueux, posez la jante sur le sol, le trou de valve orienté vers le haut. Engagez la valve du boyau légèrement gonflé et mis en forme dans le trou de valve de la jante et appuyez fermement sur le boyau à cet endroit **(c)**.

Veillez à limiter autant que possible les débordements de la colle sur les côtés pour ne pas salir les flancs du boyau.

Si vous avez fait attention de ne pas encoller la partie opposée à la valve, vous n'aurez pas à craindre de salir le fond de jante au contact de celle-ci avec le sol.

Saisissez le boyau à équidistance à gauche et à droite de la valve et tirez-le fortement vers le bas en le faisant glisser étape par étape dans le fond de jante **(d)**. Progressez régulièrement jusqu'à ce qu'il ne reste qu'environ 20 centimètres de boyau à placer.

Étirez de nouveau le boyau vers le bas, en partant de la valve, jusqu'au point où le boyau n'est pas encore engagé sur la jante.

Maintenez une tension sur le boyau en appuyant les deux pouces sur le boyau et en prenant appui avec les autres doigts sur la jante, puis calez la roue entre les hanches. Appuyez sur le boyau avec les deux pouces pour le faire glisser par-dessus le rebord de la jante **(e)**.

Après avoir placé le boyau sur le fond de jante, vous devrez le centrer sur la jante pour garantir la bonne rotation de la roue. Placez la roue sur un centreur de roue ou un support équivalent et faites-la tourner. Si la bande de roulement n'est pas centrée par rapport au fond de jante ou si le boyau vacille sur le côté, soulevez le boyau à l'endroit concerné, tournez-le légèrement sur lui-même, puis reposez-le.

Si le boyau « tourne rond », c'est-à-dire sans présenter de saut sur le côté, retirez la roue du support et gonflez le boyau à environ la moitié de la pression nominale. Appuyez la roue sur le sol en la tenant par les embouts d'axe et l'attache rapide et faites-la rouler sur plusieurs mètres **(f)**. Faites effectuer à la roue plusieurs rotations en position verticale, mais aussi quelques rotations en position inclinée, des deux côtés.

Si le boyau tourne rond après le contrôle final, gonflez-le à la pression maximale autorisée, dégonflez-le de nouveau à deux-tiers de la pression et laissez-le reposer au moins 8 heures, et de préférence 24 heures avant d'utiliser la roue la première fois. Ajustez auparavant la pression du boyau à vos besoins conformément aux recommandations du fabricant.

DANGER !

 À la suite d'un collage insuffisant du boyau, celui-ci peut se désolidariser de la jante. Risque d'accident !

DANGER !

 Veillez toujours à une bonne ventilation des locaux dans lesquels vous travaillez quand vous utilisez de l'essence ou de la colle à boyau, qui sont des produits facilement inflammables. Stockez ces produits dans un endroit approprié et hors de la portée des enfants.

ATTENTION !

 Les colles à boyaux spéciales ne collent pas seulement très bien sur les jantes et les boyaux, mais aussi sur les doigts et les vêtements. Pour cette raison, il est recommandé d'utiliser de vieux habits de travail.



REMARQUE !

i Si vous montez le boyau sur une jante qui a déjà été utilisée, vous devrez éventuellement retirer auparavant certains résidus de colle et impuretés à la toile émeri. Procédez avec précaution et veillez impérativement à ne pas endommager les jantes en carbone. Essayez ensuite la jante avec un chiffon doux imprégné d'un peu d'acétone.

REMARQUE !

i Avant de déposer une roue, lisez attentivement les chapitres « Roues et pneumatiques » et « Maniement des attaches rapides et des axes traversants ».

REMARQUE !

i Il existe pour les jantes en carbone de la colle à boyau spéciale (par ex. de marque Continental). Si vous utilisez une colle à boyau pour jantes en carbone, lisez impérativement la notice d'emploi fournie par son fabricant sur le présent CD-ROM SCOTT.

REMARQUE !

i Vous pouvez visionner sur le site www.conti-online.com une vidéo montrant comment procéder au collage correct d'un boyau Continental sur une roue.

REMONTER LA ROUE

La pose de la roue s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose. Enfilez éventuellement les disques entre les plaquettes de frein. Assurez-vous que la roue s'insère exactement dans les pattes de fixation et est bien centrée entre les jambes de la fourche ou les haubans du triangle arrière. Vérifiez la position correcte de l'attache rapide par rapport aux bordures de retenue des pattes de fixation. Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Maniement des attaches rapides et des axes traversants ».

Rabattez aussitôt le levier de détente sur l'étrier de frein (**Shimano, SRAM**) (**a**) ou déplacez le bouton qui se trouve dans la commande de frein/dérailleur (**Campagnolo**) (**b**).

Sur les **freins cantilever (c)** et **V-Brake (d)**, 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.

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 et les témoins d'usure doivent se trouver à leur emplacement prévu. Veillez à pouvoir glisser le disque entre les garnitures de frein. 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.

Tous les types de freins :

Actionnez le levier de frein (**e**) (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 !

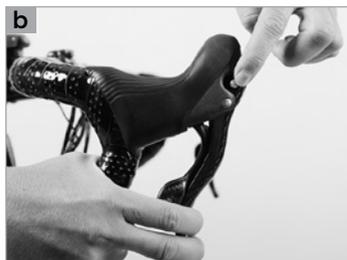
⚡ Sur les vélos à freins sur jante, raccrochez le câble du frein immédiatement après l'installation de la roue !

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 (**f**).

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 **(a)** 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 **(b)** 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. Vérifiez le serrage de la potence sur la fourche en essayant de bouger le cintre avec la roue maintenue en position **(c)**. Appuyez-vous aussi sur les poignées de frein 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 **(d)**. 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 **(e)**.

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. 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 comme repère **(f)**. Desserrez éventuellement la fixation de la tige de selle, ajustez la selle, puis resserrez la fixation.

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. 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 !

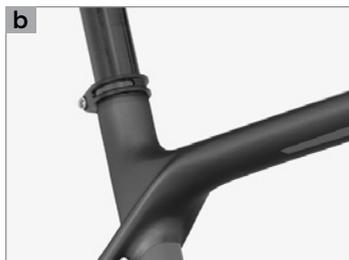
ATTENTION !

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

LE CARBONE - UN MATÉRIAU PARTICULIER

Les produits fabriqués en plastique renforcé de fibres de carbone (PRFC) présentent certaines caractéristiques particulières. Le carbone **(a)** 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 **(b)** 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 **(c)** tout entier par votre vélociste SCOTT.

Remplacez immédiatement une pièce endommagée ! 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 **(d)**.

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. Pour éviter les endommagements de ce matériau fragile, protégez-le avec des couvertures **(e)**, 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 **(f)**. 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 **(a)** proposée par divers fabricants.

ATTENTION !

! Sur la plupart des porte-vélos, les étriers de fixation trop étroits peuvent écraser les tubes de cadre surdimensionnés ! 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 **(b)** ! Vous pourriez l'abîmer. Montez une tige de selle résistante (par ex. en alu) 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, appliquez sur les parties exposées du cadre, en particulier sur le tube de direction et la face inférieure du tube diagonal, des autocollants de protection **(c+d)**. 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 crée une friction supplémentaire entre les deux surfaces, permettant ainsi une réduction de la valeur de couple nécessaire pour le serrage pouvant aller jusqu'à 30 % **(a)**. 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, 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 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

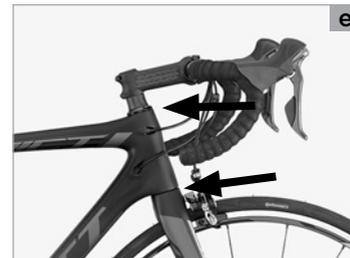
C'est le jeu de direction **(e)** qui permet à la fourche de pivoter dans le tube de direction du cadre. Pour conférer à votre vélo SCOTT la stabilité directionnelle nécessaire en ligne droite, le jeu de direction doit avoir une rotation très facile. Sur une chaussée en mauvais état, les à-coups transmis 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

Contrôlez si la direction a du jeu en plaçant d'abord les doigts autour de la cuvette supérieure. 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 **(f)**. 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 doit suffire pour faire quitter la roue de la position centrale **(a)**.

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 **(b)**. 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 **(c)**.

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 **(d)**. 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 composants 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 pré-tension 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.

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.

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 **(f)** 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 **(a)** 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 ».

INFORMATIONS UTILES SUR LES VÉLOS SCOTT

CASQUES ET LUNETTES

L'utilisation d'un casque de vélo 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 (b+c) ! 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 de route SCOTT. Elles vous protégeront non seulement contre le soleil et le vent mais aussi contre les moucherons 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 doit pouvoir être portée plaquée au visage pour ne pas que les yeux soient gênés sur le côté par le vent **(d)**. 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 **(e)**. 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 **(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 doivent être fabriquées dans un matériau solide 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 **(a)**. 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 de route SCOTT est équipé de pédales dites automatiques **(b+c)**. 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 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. Si la pédale ne fonctionne correctement ou si la cale est très usée, la chaussure peut se dégager accidentellement de la pédale **(e)**. 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 de chaussures soient toujours exemptes de boue ou d'autres corps étrangers **(f)** et lubrifiez régulièrement le mécanisme d'enclenchement avec de l'huile.

DANGER !

⚡ La plupart des chaussures de vélo dotées de cales se prêtent imparfaitement à la marche. Comme les cales – en particulier sur les chaussures de vélo de route – dépassent considérablement des semelles, elles ne permettent pas aux chaussures d'avoir une adhérence suffisante, même sur un sol accrocheur. Soyez très prudent.

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 accrus.

Vous avez la possibilité d'installer divers accessoires sur votre vélo SCOTT. Veillez à ce qu'ils répondent aux exigences des normes NF EN 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.

Systèmes antivol

N'oubliez pas d'emporter avec vous un antivol chaîne ou un antivol en U de qualité (b) quand vous vous déplacez à vélo. 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 (c). 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 (d). 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.

Cintres «aéro» ou cintres de course CLM/triathlon

Avant d'installer un cintre aéro CLM/triathlon ou un prolongateur correspondant sur votre vélo de route SCOTT (e), assurez-vous impérativement qu'ils sont compatibles avec votre potence ou votre cintre.

REMARQUE !

i Lisez les notices techniques des fabricants du cintre et de la potence sur le présent CD-ROM SCOTT. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT !

Garde-boues

Si vous souhaitez équiper votre vélo SCOTT de garde-boues, demandez conseil à votre vélociste SCOTT. Il existe des garde-boues amovibles (f), 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.

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

Il n'existe qu'en théorie des différentes manières de transporter des bagages à vélo de route SCOTT. Pour les bagages de faible encombrement et légers, il est pratique et recommandable d'utiliser un sac à dos spécial pour vélo **(a)**.

La façon dont des bagages peuvent être transportés dépend en premier lieu de leur poids et de leur volume. Demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

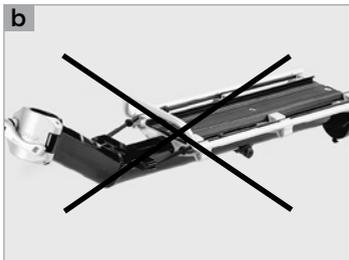
DANGER !

 **Il est interdit d'utiliser des porte-bagages (b) sur les vélos de route, de triathlon, de course contre la montre et de cyclocross SCOTT. Veuillez noter que SCOTT décline toute responsabilité ou garantie en cas d'utilisation d'un porte-bagages.**

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 sur les vélos de route, de triathlon, de course contre la montre et de cyclocross 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****EN VOITURE**

Presque tous les équipementiers et constructeurs automobiles proposent entre-temps des systèmes **(e)** 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, 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 de selle (f), 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 de route 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 (a). Des pièces non fixées pourraient constituer un danger pour les occupants du véhicule en cas de freinage brusque.

ATTENTION !

! Des étriers de fixation inadaptés peuvent écraser les tubes de cadre surdimensionnés (b) ! Des cadres en carbone ne doivent en aucun cas être coincés dans des étriers de fixation.

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.

ATTENTION !

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

**ATTENTION !**

! Tirez ensuite sur les leviers de frein et maintenez-les en position avec un élastique solide (d) si vous transportez un vélo SCOTT muni de freins à disque hydrauliques.

PAR LE TRAIN / LES TRANSPORTS PUBLICS

L'admission des vélos SCOTT dans les transports publics urbains et périurbains (e) 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 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 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 (f) ou un carton de transport 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 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 composants 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.

ATTENTION !

❗ Si votre vélo de cyclocross SCOTT est doté de freins à disques, introduisez les cales de transport dans les étriers de frein si vous transportez le vélo cyclocross SCOTT sans les roues.

ATTENTION !

❗ Tirez sur les leviers de frein et maintenez-les en position avec un élastique solide.

CONSEILS GÉNÉRAUX SUR L'ENTRETIEN ET LES RÉVISIONS**ENTRETIEN ET RÉVISION DE VOTRE VÉLO 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 **(a)** 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 **(b)** 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.

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 **(c)** ou le changement de câbles et de gaines **(d)** 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.

DANGER !

⚡ Utilisez uniquement des pièces de rechange d'origine **(e)** 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 !

NETTOYAGE ET ENTRETIEN DE ROUTINE DE VOTRE VÉLO 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 **(f)**.

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.

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 **(a)**, nous vous conseillons de contrôler l'état d'usure de la chaîne **(b)** et de la lubrifier **(c)** (voir le chapitre « Chaîne de vélo ») et les notices techniques des équipementiers sur le présent CD-ROM SCOTT.

Appliquez de la cire dure de qualité courante sur la peinture, les surfaces métalliques et en carbone (hormis les surfaces de freinage et des disques) pour les entretenir **(d)**. Polissez après le séchage.

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 !

⚡ 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. Evitez 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 !

CONSERVATION OU RANGEMENT DE VOTRE VÉLO 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 **(e)** au mur, ou bien contrôlez régulièrement la pression de gonflage **(f)**. Nettoyez votre vélo SCOTT avant d'effectuer un traitement anticorrosion. 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 et faites sécher les éventuelles infiltrations d'humidité. Vaporisez un peu d'huile dans le tube de selle en métal, mais pas si vous avez un cadre 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.

ATTENTION !

! N'accrochez pas votre vélo SCOTT sur les jantes en carbone. Montez plutôt au moins une roue en aluminium.

REMARQUE !

i 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 !



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 1 500 et 2 500 km (soit l'équivalent de 60 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. Cela vaut en particulier pour les vélos de cyclocross SCOTT.

Composant	Opération	Avant chaque sortie	Mensuel-lement	Annuel-lement	Autres
Éclairage	Vérifier évent. le fonctionnement	▪			
Pneumatiques	Contrôler la pression Contrôler les empreintes et les flancs	▪	▪		
Freins (sur jantes)	Contrôler la course de levier, l'état d'usure et la position des patins par rapport aux jantes ; Procéder à un test de freinage à l'arrêt	▪			
Freins (à disque mécaniques)	Contrôler la course des leviers, l'état d'usure des patins et test de freinage à l'arrêt	▪			
Freins (sur jantes), patins	Nettoyer		▪		
Câbles de frein/patins/gaines	Contrôle visuel		▪		
Freins (à disque)	Contrôler la course des leviers, l'état d'usure des patins, l'étanchéité, test de freinage à l'arrêt Changer le liquide de frein (dans le cas de liquide DOT)	▪		○	
Jantes (sur vélos avec freins sur jante)	Contrôler l'épaisseur des parois, éventuellement remplacer				○ après le 2e jeu de patins au plus tard
Fourche	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 éventuellement graisser Vérifier l'usure, éventuellement remplacer, système de dérailleurs	▪			○ à partir de 1 000 km ou 50 heures de service
Manivelles	Contrôler et éventuellement resserrer		▪		
Peinture/surface anodisée/carbone	Entretenir				▪ au moins tous les 6 mois
Roues/rayons	Vérifier la circularité et la tension des rayons Centrer ou retendre		▪		○ si nécessaire

Composant	Opération	Avant chaque sortie	Mensuel-lement	Annuel-lement	Autres
Cintre et potence (en aluminium et carbone)	Vérifier et éventuellement changer				○ au moins tous les 2 ans
Jeu de direction	Vérifier le jeu des roulements Renouveler le graissage		▪	○	
Surfaces métalliques	Cirer (exception : Flancs de jante dans le cas de freins sur jante, disques)				▪ au moins tous les 6 mois
Moyeux	Vérifier le jeu des roulements Renouveler le graissage		▪	○	
Pédales (tous types)	Vérifier le jeu des roulements		▪		
Pédales (automatiques)	Nettoyer, lubrifier le mécanisme d'enclenchement		▪		
Tige de selle/potence	Vérifier la visserie Retirer et lubrifier Carbone : nouvelle pâte de montage (pas de graisse !)		▪	○	
Dérailleur AR/AV	Nettoyer, lubrifier		▪		
Attaches rapides	Vérifier l'appui	▪			
Écrous (garde-boues etc.)	Contrôler et éventuellement resserrer		▪		
Valves	Vérifier l'appui	▪			
Câbles dérailleurs/freins	Déposer 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 cependant 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 produise 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 maximal prescrit et en contrôlant régulièrement le serrage du composant. Ne dépassez en aucun cas le couple maximum 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	Fixations par vis	Shimano ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)	TRP ⁴ (Nm)	Campagnolo ⁵ (Nm)
Dérailleur arrière	Fixation (au cadre/sur patte de fixation)	8 - 10	8 - 10			15
	Fixation du câble	5 - 7	4 - 5			6
	Galets du dérailleur	3 - 4				2,7
Dérailleur avant	Fixation au cadre	5 - 7	5 - 7			5 - 7
	Fixation du câble	5 - 7	5			5
Manette de vitesses	Fixation au cintre	5	2,5 - 4			10
	Couvercle de trou	0,3 - 0,5				
	Cintre droit « flatbar »					6
Poignée de frein	Fixation au cintre	6 - 8	5 - 7	6 - 8		10
	Levier de frein CLM			5 - 7		
	Cintre droit « flatbar »					6
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			40 (11 vit.) 50 (10 vit.)
Moyeu à rapports intégrés	Écrou de l'axe	30 - 45				
Manivelles	Fixation de manivelle (emmanchement carré, sans graisse)	35 - 50				32 - 38
	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			
	Emmanchement cannelé Ultra Torque					42
	Fixation de plateau	8 - 11	12 - 14 (acier)			42 - 60
			8 - 9 (alu)			8

Composant	Fixations par vis	Shimano ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)	TRP ⁴ (Nm)	Campagnolo ⁵ (Nm)
Boîtier de pédalier à cartouche étanche	Boîtier (emmanchement carré)	49 - 69				70
	Boîtier (Shimano Hollowtech II, SRAM Giga X Pipe)	35 - 50				
			34 - 41			35
Pédale	Shimano Octalink	50 - 70				(UltraTorque)
	Axe de pédale	35				40
Chaussure	Cale (« cleat »)	5 - 6				
	Crampon (« spike »)	4				
Frein (V-Brake)	Fixation du câble	6 - 8	6 - 8	6 - 8	6 - 8	5
	Fixation de porte-patin	6 - 8	6 - 8	6 - 8	6 - 8	8
	Fixation de patin	1 - 2				
	Tasseau de frein fourche/cadre					8 - 10

¹ www.shimano.com ² www.sram.com ³ www.tekro.com ⁴ www.trpbrakes.com ⁵ www.campagnolo.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 par SCOTT 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 SCOTT est assemblé conformément à l'état de la science et de la technique.

REMARQUE !

i Sur certains composants, les valeurs des couples de serrage requis sont indiquées sur le composant lui-même. Utilisez une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximums ! En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre vélociste SCOTT.

COUPLES DE SERRAGE RECOMMANDÉS POUR FREINS À DISQUE POUR VOTRE VÉLO SCOTT

Composant	Shimano ¹ (Nm)	Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)	TRP ⁴ (Nm)	Magura HS ⁵ (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	6
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		4
- 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			4
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	2 - 4	4
Ventilation levier de frein			2 - 4		4
Fixation de disque de frein (6 trous)	4	6,2	4 - 6	6 - 8	
Fixation de disque de frein (Centerlock)	40 - 50				
Durite (raccord écrou) raccordement direct	5 - 7				4
Cylindre récepteur (vis de purge)					4
Cale de transport sur l'étrier de frein	0,2 - 0,4		3 - 5		
Fixation du câble sur l'étrier de frein				4 - 6	

¹ www.shimano.com, ² www.sram.com, ³ www.tekro.com, ⁴ www.trpbrakes.com, ⁵ www.magura.com

Ces valeurs sont les valeurs indicatives des équipementiers susnommés. Tenez compte des valeurs dans les notices techniques des équipementiers sur le CD-ROM SCOTT fourni. 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 certains composants, les valeurs des couples de serrage requis sont indiquées sur le composant lui-même. Utilisez une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximums ! 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 :

- (obligatoires à tout moment, de jour comme de nuit)
 - 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 ou d'une remorque homologués. Le transport d'un enfant sur un porte-bagages est interdit.

ATTENTION !

! Veuillez noter qu'il est interdit d'utiliser des sièges enfant sur les vélos de route SCOTT.

4. Remorque pour enfants

Une remorque de vélo est soumise aux mêmes obligations d'éclairage que les remorques tractées par d'autres véhicules dès lors que la remorque masque le ou les catadioptrés du vélo tracteur :

- lorsque la remorque, ou son chargement, masque le catadioptré 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.

ATTENTION !

! Veuillez noter qu'il est interdit d'utiliser des remorques sur les vélos de route SCOTT.

5. Casque

Le port du casque 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 !

i De plus amples informations vous sont fournies sur les sites suivants : www.fubicy.org

GARANTIE LÉGALE CONTRE LES VICES CACHÉS ET GARANTIE COMMERCIALE

Votre vélo SCOTT 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 SCOTT). Tenez compte des limites de poids autorisées indiquées sur la carte d'identification de votre 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 !

i Cette réglementation concerne uniquement les pays qui ont ratifié le projet de loi de l'UE, comme par exemple 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 **(a+b)**. 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, encaissement, 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 réguliers **(c)** 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	Roulements dans les moyeux, joints etc.
Garnitures de frein	Ruban de cintre
Liquide de frein hydraulique (DOT)	Pneumatique
Disques de frein	Pignons
Câbles de frein	Couverture de selle / selle
Gaines de frein ou durites	Galets de dérailleur
Flancs de jante (dans le cas de freins sur jante)	Câbles de changement de vitesses
Poignées en caoutchouc	Gaines de câbles de changement de vitesses
Plateaux	Chambres à air
Protections des bases	Lubrifiants

ATTENTION !

! Enregistrez votre vélo SCOTT en ligne sur 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 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.



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 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 autorisé 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). 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 _____

Forme/taille de cadre _____

Taille du pneumatique _____

Particularité/accessoires _____

DANGER !

 **Enregistrez votre vélo SCOTT en ligne sur 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

Siège enfant permis non

Remorque autorisée/
Charge tractée autorisée non

Levier de frein

Levier droit	Levier gauche
<input type="checkbox"/> frein de roue avant	<input type="checkbox"/> frein de roue avant
<input type="checkbox"/> frein de roue arrière	<input type="checkbox"/> 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"/> Selle/tige de selle (hauteur de selle et position réglées à la taille du client et contrôlées avec clé dynamométrique) |
| <input type="checkbox"/> Freins avant et arrière | <input type="checkbox"/> Dérailleurs (vis de butées !) |
| <input type="checkbox"/> Roues (centrage/tension des rayons/pression de gonflage) | <input type="checkbox"/> Fixations des composants (contrôle avec clé dynamométrique) |
| <input type="checkbox"/> Cintre/potence (contrôle de position/vissage avec clé dynamométrique) | <input type="checkbox"/> Parcours d'essai réalisé |
| <input type="checkbox"/> Pédales (évent. ajustement du seuil de déclenchement) | <input type="checkbox"/> Autres travaux effectués |

Vélociste SCOTT

Nom _____

Rue _____

Lieu _____

Tél. _____

Fax _____

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, système de pédale, tige de selle, potence, système de changement de vitesses

Client

Nom, prénom _____

Rue _____

Code postal/localité _____

Tél., fax _____

E-mail _____

Lieu, date, signature _____



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