BB Bicyclette en Bois

Notice d’utilisation et de montage



FÉLICITATIONS !

Vous avez choisi un Vélo à Assistance Électrique BB - Bicyclette en Bois conçu et assemblé en France. Il vous permettra d’effectuer vos trajets, tout en vous apportant une facilité de pédalage inconnue sur un vélo classique. Merci de bien suivre les conseils d’utilisation et d’entretien décrits dans cette notice, ils faciliteront l’utilisation et la maintenance de votre vélo à assistance électrique. En cas de questions et d’interventions nécessaires, veuillez nous contacter sur **contact@bicycletteenbois.fr**
Le vélo a été fabriqué et contrôlé selon la norme EN4210 et aux exigences CE. Votre VAE est conforme aux exigences de sécurité.
Ce manuel est destiné à vous donner les informations nécessaires à la bonne utilisation, au réglage et à l’entretien de votre bicyclette afin d’en optimiser sa durée de vie. Veuillez donc le lire attentivement avant la première utilisation et le conserver durant toute la durée de vie de votre vélo. Nous vous conseillons de toujours confier votre vélo à un technicien agréé pour le contrôle, la maintenance et la réparation de votre vélo BB - Bicyclette en Bois.

AVERTISSEMENTS ET RECOMMANDATIONS..... 3
Type d'utilisation.....3
POTENCE / JEU DE DIRECTION / GUIDON.....3
SELLE / TIGE DE SELLE.....5
PÉDALES.....5
Montage de la roue avant.....7
ATTACHE RAPIDE.....8
Réglage/test des freins.....9
Inspections régulières avant d'utiliser le vélo.....9
Rodage des plaquettes de freins.....10
Freinage par temps humide.....10
Remplacement des plaquettes de frein.....11
CHAÎNE.....12
Entretien de la chaîne.....12
Usure de la chaîne.....12
CHANGEMENT DE VITESSE.....13
MOYEUX / ROUES / RAYONS.....14
Réglage des roulements de moyeu.....14
Centrage.....15
Remplacement des pneumatiques/chambres à air.....15
Entretien et contrôle du cadre et de la fourche en bois/métal.....15
Recommandations à la conduite.....16
VALEURS INDICATIVES POUR COUPLES DE SERRAGE [NM].....17
Motorisation électrique.....18
L'ÉCRAN (Version électrique).....18
LA BATTERIE (Version électrique).....21
LE MOTEUR-ROUE (Version électrique).....23
PARTIES MÉCANIQUES DU VÉLO.....23
En cas de crevaison (Version électrique).....25
Avertissements concernant la batterie.....26
CONSEILS DE CONDUITE VÉLO ÉLECTRIQUE.....27

AVERTISSEMENTS ET RECOMMANDATIONS

Type d'utilisation

Le vélo à assistance électrique BB est conçu pour un usage adapté sur route ou chemin stabilisés.
Il permet un usage quotidien pour les trajets urbains et périurbains sur route ou chemin vélo.
Le vélo et son système de freinage sont conçus pour un **poids total maximum autorisé de 120 Kg (cycliste + vélo + équipement + bagages compris).**

⚠️ **Toute utilisation du vélo en dehors des ces recommandations (trajets urbains, périurbains et chemins cyclables, poids maximum total de 120 kg) comporte des risques et n'est pas couverte par la garantie.**

POTENCE / JEU DE DIRECTION / GUIDON

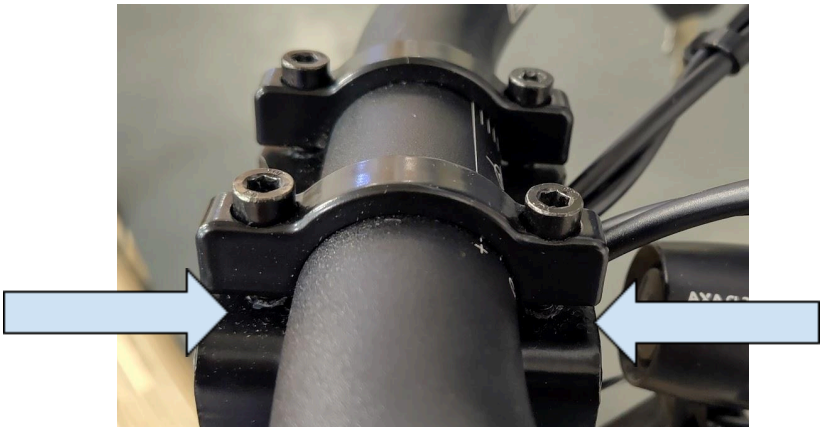
SI vous avez reçu votre vélo par carton d'expédition, le contre (guidon) est démonté. Il faut :

- Démonter les 4 vis et les 2 pontets sur le haut de la fourche.
- Placer le cintre dans son emplacement en veillant à le centrer correctement et le placer horizontalement (la mire présente sur le contre doit être centrée et pointer horizontalement vers l'avant du vélo).



- Serrer les 4 vis supérieure au moyen d'une clé BTR en donnant un serrage suffisant pour bloquer fermement le cintre. Vérifier que l'espacement entre les pontets et la platine métallique est sensiblement le même à l'avant et à l'arrière (cf photo ci-dessous).





- Appliquer un couple de serrage de 5 Nm sur chaque vis au moyen d'une clé dynamométrique (demander à un vélociste si vous n'en disposez pas).
- Si besoin, régler l'inclinaison des leviers de frein. Les leviers de frein doivent être montés dans l'alignement des bras et des mains. Lorsque vous êtes assis sur le vélo et que vos mains sont sur les poignées du vélo, celles-ci doivent être dans le prolongement de l'avant-bras. Il ne doit pas y avoir de cassure au niveau du poignet.



position correcte du levier de frein

SELLE / TIGE DE SELLE



La selle doit être montée de façon sûre et confortable. Pour en régler la hauteur, posez le talon sur la pédale en position basse. Votre jambe doit être légèrement pliée et non tendue.
La selle peut également être orientée vers l'avant ou l'arrière.
Lorsque le pédalier est à l'horizontale, votre genou doit être directement au-dessus de l'axe de la pédale.
La selle ne doit pas appuyer sur l'entrejambe. Réglez-la de manière à ne pas vous faire mal.

Serrer fermement le collier de selle au moyen de l'attache rapide.

⚠ **Une marque est gravée sur la tige de selle. Elle indique sa limite d'extension hors du cadre. Si vous dépassez cette limite, la tige de selle risque de se casser ou de plier, ce qui pourrait entraîner des blessures graves.**

La selle est fixée à un chariot en haut de la tige de selle, généralement à l'aide d'une vis Allen M8 et d'une clé Allen de 6 (20nm). Placez la selle dans la position souhaitée puis vissez les vis de serrage.

PÉDALES

Si vous avez reçu votre vélo sous carton d'expédition, les pédales sont démontées et emballées dans le carton. Il faut les monter sur les manivelles

⚠ **Notez bien qu'il existe une pédale droite et une pédale gauche. Vous trouverez l'indication sur l'axe de la pédale: L pour gauche et R pour droite.**



Gauche et droite sont indiqués en considérant que vous êtes assis sur le vélo. La pédale de droite se visse dans le sens des aiguilles d‘une montre, comme une vis classique.
La pédale gauche, quant à elle, se visse dans le sens inverse des aiguilles d’une montre, aussi appelé filetage inversé.
N‘intervertissez jamais les pédales, vous abîmeriez le pas de vis.
N‘essayez jamais de visser les pédales en forçant! Si cela bloque, la pédale est certainement mal placée dans le pédalier. Replacez-la puis réessayez.
Les premiers tours de serrage s‘effectuent aisément à la main, ensuite avec une clé anglaise (idéalement avec un couple de serrage de 30 Nm, voir avec votre vélociste).

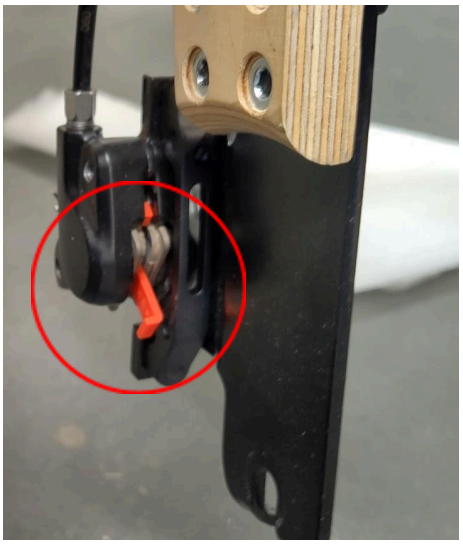




Resserrez les pédales après les premiers kilomètres parcourus.
Afin de pouvoir retirer facilement les pédales par la suite, nous recommandons de graisser légèrement les pas de vis avant de les installer.

Montage de la roue avant

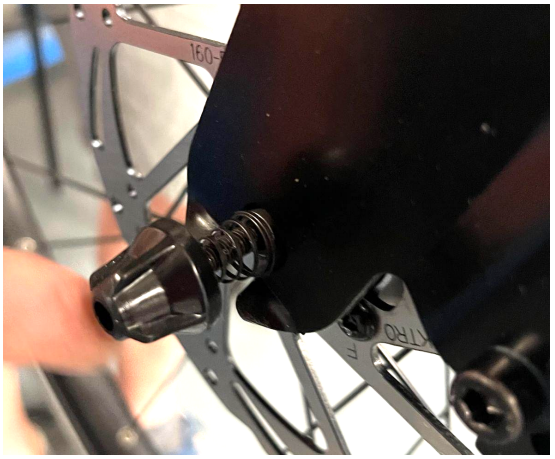
Si vous avez reçu votre vélo sous carton d'expédition, la roue avant est à monter. Avant de monter la roue, retirer la cale rouge entre les plaquettes de frein avant.



Récupérer l'attache rapide fixée sur la roue en coupant le collier plastique.

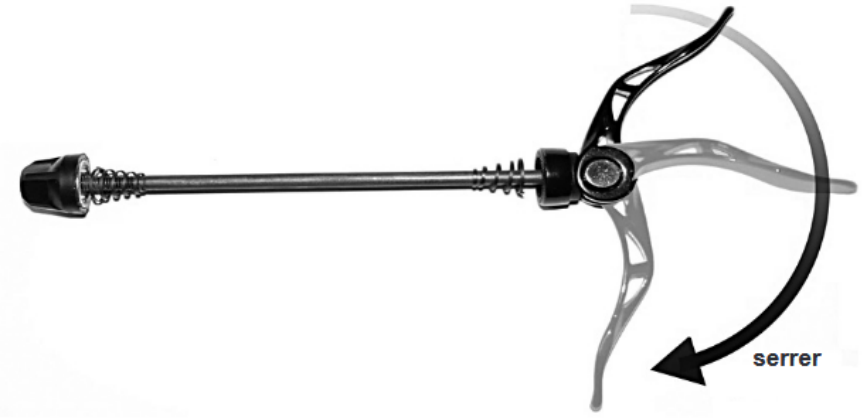


Monter la roue en veillant bien à ce que le disque soit du côté gauche (côté étrier) et en insérant son axe à fond dans l'emplacement prévu dans la fourche.
Insérer l'attache rapide dans l'axe de la roue avec le levier à droite (à l'opposé du disque). Faire attention à ce que les ressorts soient bien à l'extérieur des platines. La roue doit bien être calée dans son support et bien centrée dans la fourche.





Serrer fermement l’attache rapide et laisser le levier vers le haut.



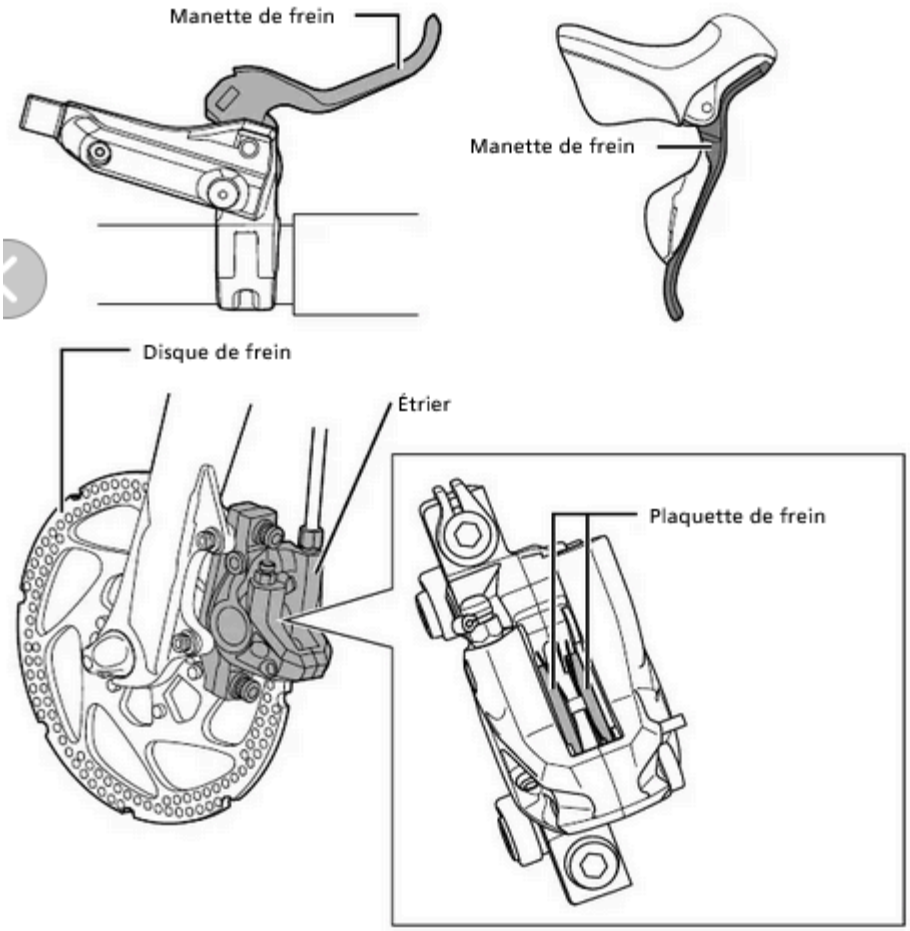


ATTACHE RAPIDE

⚠️ **Les attaches rapides peuvent être installées sur les moyeux de roues avant et arrière, la tige de selle. Les attaches rapides doivent être vérifiées avant chaque utilisation du vélo. Si elles sont mal serrées, vous risquez un accident grave.**

Réglage/test des freins

⚠️ **Les freins sont un élément de sécurité important. Il faut réaliser un test de freinage avant chaque trajet. Faire quelques mètres dans un espace dégagé et sécurisé et serrer les freins pour vérifier que le vélo ralentit et s'immobilise normalement.**



Inspections régulières avant d'utiliser le vélo

Avant d'utiliser le vélo, vérifiez les éléments suivants. Si un problème quelconque est décelé, rendez-vous chez le revendeur ou un distributeur.

- Y a-t-il des traces de fuite du liquide de frein ?
- Est-ce-que les freins avant et arrière fonctionnent correctement ?
- L'épaisseur des plaquettes est-elle d'au moins 0,5 mm ?
- Le disque de frein est-il fissuré ou déformé ?
- Les leviers sont-ils bien installés sur le cintre ?
- Y a-t-il des signes de fissures ou de pelage sur les leviers ?
- Y a-t-il des bruits anormaux ?
- Lorsque vous appuyez sur la manette, est-ce qu'elle touche le cintre ?

Tester les freins avant et arrière (respectivement levier gauche et droite), **les leviers ne doivent pas toucher la poignée quand on presse les leviers à fond**. **Si c'est le cas, n'utilisez pas votre vélo**. Il faut purger les freins au moyen d'un kit adapté, ou demander le service à un vélociste.

Voir : https://si.shimano.com/fr/pdfs/dm/MBBR001/DM-MBBR001-04-FRE.pdf

En cas de bruit de frottement au niveau des disques de frein, procéder au réglage des étriers de freins :

1. Desserrez légèrement les vis de montage des étriers afin que l'étrier soit libéré latéralement.
2. Actionnez le levier de frein pour centrer l'étrier par rapport au disque et maintenez le serrage.
3. Tout en maintenant le levier actionné, resserrez les vis de montage.
4. Vérifiez que l'étrier ne frotte pas contre le disque lorsque le levier est relâché.

Rodage des plaquettes de freins

A la livraison, les plaquettes de freins sont neuves et nécessitent un rodage avant d'atteindre les performances de freinage optimales.
Suivez la procédure de rodage expliquée dans les étapes ci-dessous :

Roulez avec votre vélo sur une surface plane, sécurisée et sans obstacles et accélérez jusqu'à une vitesse moyenne.

1. Actionnez la manette de frein jusqu'à ce que vous ralentissiez jusqu'à la vitesse de marche à pied. Ne faites ceci qu'avec une manette de frein à la fois. Soyez prudent en suivant cette procédure. Actionnez toujours la manette de frein avec modération, surtout lorsque vous rodez le frein avant.
2. Répétez les étapes 1 et 2 au moins 20 fois à la fois pour les freins avant et les freins arrière. En répétant cette action, la force de freinage va augmenter.

Freinage par temps humide

⚠ **Attention, les distances de freinage peuvent être plus importantes par temps humide. Redoublez de prudence.**

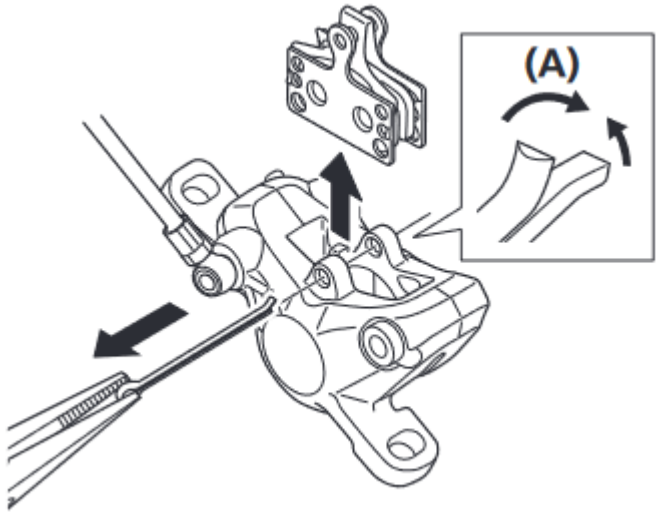
Remplacement des plaquettes de frein

Le système de freinage est conçu pour ajuster automatiquement l'écart entre le disque de frein à disque et les patins de frein, grâce à un piston qui sort progressivement, en fonction de l'usure des patins de frein. Par conséquent, lorsque vous remplacez les patins de frein, vous devez appuyer sur le piston.

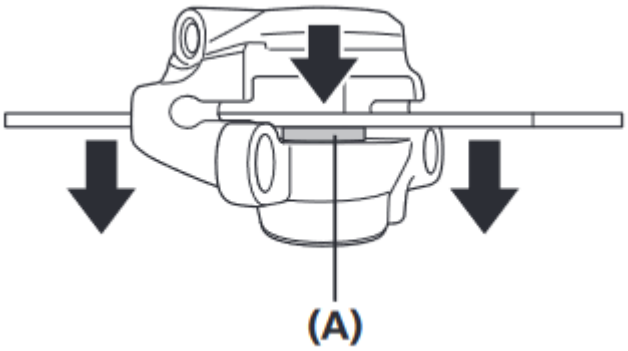
Si de l'huile adhère aux patins de frein, si les patins de frein sont usés jusqu'à une épaisseur de 0,5 mm, ou si les ressorts de pression des patins de frein touchent le disque de frein à disque, remplacez les patins de frein.

Les plaquettes de freins adaptées aux étriers montés d'origine sur le vélo ont la référence suivante : **Shimano B05S**

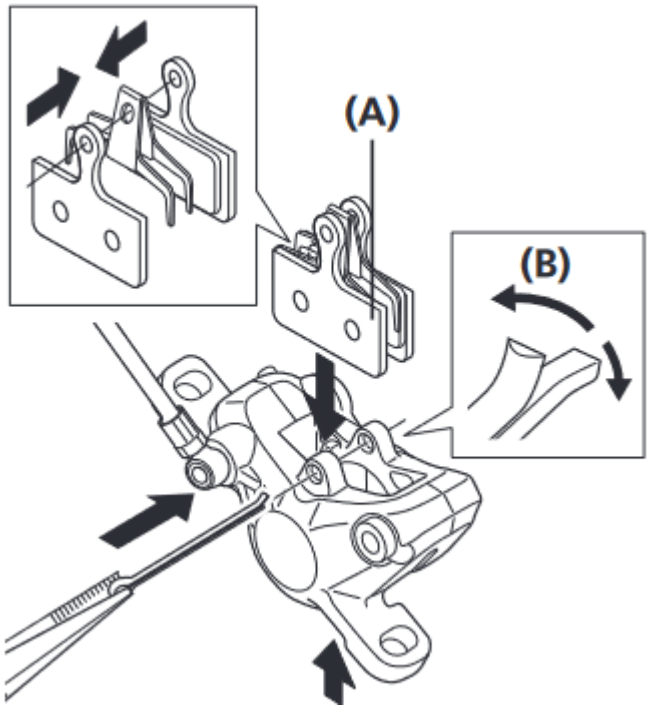
1. Retirer la goupille fendue



2. Nettoyez les pistons et la zone tout autour.
3. Utilisez un outil plat pour repousser les pistons au maximum tout en veillant à ne pas les tordre.



4. Posez les plaquettes de frein neuves et la goupille fendue. Ensuite, courbez la goupille fendue pour l'ouvrir.



5. Installez la roue, tirez la manette de frein plusieurs fois pour vous assurer qu'elle devient dure. Puis relâchez le levier et assurez-vous que le disque de frein à disque et l'étrier ne se touchent pas. S'ils se touchent, procédez à leur réglage, comme décrit dans la section «Réglage/test des freins».

CHAÎNE

Entretien de la chaîne

La chaîne doit être bien graissée. Avant d'être graissée, elle doit être nettoyée et éventuellement séchée si elle est mouillée. La chaîne devrait être séchée et graissée chaque fois que vous avez roulé par temps de pluie. Il suffit pour cela de la faire passer dans un chiffon sec. Procédez de la même manière pour enlever les excédents de graisse. Il ne doit pas y avoir trop de graisse sur la chaîne. Cet excédent pourrait gicler sur les jantes, et réduire considérablement le potentiel de freinage.
Si la chaîne ne tourne pas de manière régulière, il se peut qu'un maillon soit coincé. Prenez la chaîne dans les mains, le maillon entre les deux mains, et faites jouer la chaîne d'avant en arrière, pour débloquer le maillon. Sur les chaînes neuves, il se peut que le maillon fermant la chaîne soit coincé. Débloquez-le comme décrit plus haut.

Usure de la chaîne

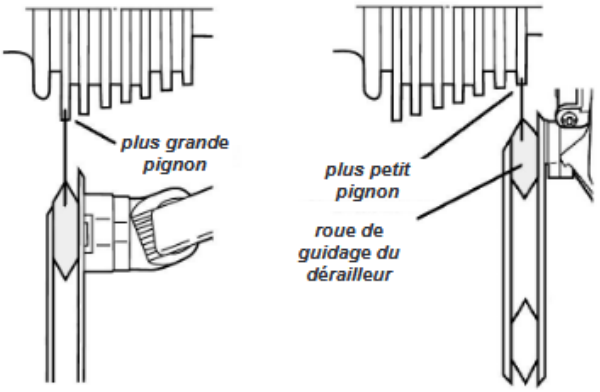
La chaîne devrait être remplacée tous les 1500 – 2000 km. La chaîne sera tellement étirée qu'elle ne correspondra plus aux écarts de dentelage des plateaux et pignons.
Même si vous ne le sentez pas en roulant, il faudra tout de même changer la chaîne, faute de quoi vous userez rapidement les pignons et le plateau.

CHANGEMENT DE VITESSE

Le dérailleur arrière est particulièrement exposé pendant le transport. Il faut donc vérifier qu'il est encore bien en place.
Le dérailleur arrière doit être à la verticale, donc parallèle à l'axe vertical du vélo. Si ce n'est pas le cas, ne commencez pas les réglages. Contactez le fabricant ou le fournisseur, pour savoir ce que vous devez faire.
Sur certains modèles, la patte de fixation du dérailleur peut être changée. Dans les autres cas, la pièce pourra éventuellement être redressée par un spécialiste. Le fabricant ou le fournisseur pourront vous fournir des explications complémentaires.
Si vous ne constatez pas de problème, vous pouvez commencer à régler l'amplitude du dérailleur.
Les vis prévues à cet effet se situent à l'arrière du dérailleur.
Une des vis règle la course du dérailleur vers le bas (et vers le cadre), l'autre la course du dérailleur vers le haut (et vers les rayons).



Soyez particulièrement attentifs au réglage vers le haut et les rayons, et vérifiez-le régulièrement. Si la chaîne saute et se coince dans les rayons, la transmission sera sévèrement endommagée, voire inutilisable.



Si le dérailleur n‘a pas assez de marge de mouvement pour arriver sous le plus petit ou le plus grand pignon, soit les vis d‘amplitude sont trop serrées, soit la tension du câble de vitesses est trop élevée. Il faudra alors desserrer la vis de fixation du câble de vitesses.
Une fois le câble détendu, resserrez la vis de fixation (couple de serrage 5 – 7 Nm) et vérifiez l‘amplitude à nouveau.
Si l‘amplitude est bien réglée, la roue de guidage du dérailleur doit se trouver exactement sous le petit / grand pignon, selon le cas de figure.
Les autres vitesses se règlent à l’aide du câble de vitesse.
Ici aussi, il est pratique d’avoir une deuxième personne qui soulève le vélo lors du passage des vitesses.
Si le dérailleur ne monte pas correctement les pignons, augmentez la tension (vis de réglage au niveau du dérailleur).
Si le dérailleur ne descend pas correctement les pignons, diminuez la tension.

MOYEUX / ROUES / RAYONS

Réglage des roulements de moyeu

Les roues sont équipées de moyeux à roulement à cône. Leur roulement est réglable et doit être entretenu régulièrement.
Pour régler le roulement du moyeu, il vous faudra une » clé à cône «, c’est une clé plate particulièrement petite de 13, 14, 15 ou 16 mm (selon le moyeu), ainsi qu’une clé plate de 17 pour le contre écrou.
Les moyeux peuvent être réglés des deux côtés, mais il est plus facile de le faire du côté gauche, surtout pour la roue arrière, afin d’éviter de devoir démonter la couronne.
Desserrez le contre écrou avec la clé plate en maintenant l’autre côté avec la clé à cône. La pièce intérieure, le cône, pourra alors être tourné avec la clé à cône.
Vers la gauche, vous desserrez le roulement, vers la droite vous le serrez.
Le roulement ne doit pas être trop serré, et tourner sans accrocs, et pas trop lâche, pour que l’axe n’ait pas de jeu latéral.
Ces pièces doivent être contrôlées et entretenues régulièrement.
Si vous sentez du jeu dans le roulement, réglez-le afin d’éviter de l’user ou de l’endommager.
Si le roulement craque, démontez-le, nettoyez-le, puis passez une bonne couche de graisse.
Si vous voyez des trous sur la surface de roulement des cônes ou sur les cuvettes, le roulement est usé et le moyeu, voire la roue, doit être changé

La pression des pneumatiques doit être comprise entre 2 et 3 bars.

Centrage

Le principe du centrage est de tendre les rayons pour donner à la jante la forme voulue. La tension des rayons doit être réglée, c'est important pour la durabilité de la roue, et des rayons eux-mêmes.
Pour régler la tension des rayons, il vous faudra une clé à rayons et idéalement un support de centrage de roue. De plus, l'alignement demande un peu d'expérience et de doigté, c'est pourquoi il est préférable de le confier à un spécialiste.

⚠️ **Sur un vélo neuf, il est important d'effectuer le centrage, puis de le contrôler après 150 à 200 km et de le rectifier si nécessaire. Même passé ce kilométrage, la tension des rayons devra être vérifiée régulièrement.**
Si les rayons ne sont pas tendus correctement, ils risquent de casser.

Remplacement des pneumatiques/chambres à air

En cas d'usure prononcée des pneumatique ou de crevaison, remplacer les éléments avec les spécifications suivantes :

- Pneus 28 pouces ou 700x35c (largeur maximum de 35 mm).
- Chambres à air 28 pouces adaptées au pneus de 35 mm de large.
- Le gonflage des roues recommandé est entre 2 et 3 bars. Ne pas dépasser la pression indiquée sur le pneumatique.

Entretien et contrôle du cadre et de la fourche en bois/métal

La structure du vélo est un composite de bois et d'acier thermolaqué.

Les parties bois sont protégées des agressions extérieures par des produits adaptés (saturateur + verni), lui permettant d'être utilisé sous la pluie. Néanmoins pour garantir une durée de vie importante, il est recommandé de **stocker le vélo dans un endroit sec et à l'abri des intempéries lorsqu'il n'est pas utilisé**.
Pour enlever les dépôts de salissures, utiliser un chiffon humide et frotter les zones présentant des salissures.

Après un certain temps d'utilisation, et selon l'usage du vélo, il est possible que la couche protectrice se détériore légèrement. A ce moment il est possible de procéder à un ponçage et revernissage des éléments en bois. Nous consulter pour obtenir les produits appropriés.

⚠️ **Avant toutes utilisations du vélo, contrôler que les éléments en bois ne présentent pas de fissures ou détériorations visibles. Dans le cas contraire, nous contacter.**

⚠ **AVERTISSEMENT : Comme tout système mécanique, une bicyclette est soumise à des contraintes élevées et d'usure. Les différents matériaux et composants peuvent réagir différemment à l'usure ou à la fatigue. Si la durée de vie prévue pour un composant a été dépassée, celui-ci peut se rompre d'un seul coup, risquant alors d'entraîner des blessures pour le cycliste. Les fissures, égratignures et décolorations dans des zones soumises à des contraintes élevées indiquent que le composant ou l'ensemble de la bicyclette a dépassé sa durée de vie et devrait être remplacé.**

Recommandations à la conduite

• Les accessoires suivants sont obligatoires pour circuler sur la voie publique en France : éclairages et réflecteurs de roues avant et arrière, de pédales, sonnette (fournis avec le vélo).
• Respectez le code de la route
• Si vous transportez votre vélo sur un porte-vélo accroché à votre véhicule, retirez la batterie et bâchez votre vélo.
• Portez un casque aux normes CE et correctement ajusté :



• Accessoires recommandés : casque, kit de réparation (demandez conseil chez votre vendeur cycle).
• Utilisation dangereuse : vêtements longs et sacs en bandoulière (risque de contact et de coincement avec les roues).
• Le vélo n'est pas conçu pour monter à 2 personnes sur le vélo, ni pour réaliser des roues arrières ou des sauts.
• Attention : sur sol mouillé les distances de freinage augmentent, redoublez de prudence.
• **Ne pas utiliser de porte bébé sur le porte-bagage . Celui-ci est conçu pour accueillir 2 sacoches séparées avec une charge maximum admissible de 8 kg de chaque coté**.
• Le vélo n'est pas adapté à la traction d'une remorque ou d'un système de traction de vélo pour enfant

VALEURS INDICATIVES POUR COUPLES DE SERRAGE [NM]

Description	**Nm**	**Outils spéciaux**
Pédalier Cartridge	40	Outil spécial
Vis de pédalier / manivelle	40	clé Allen de 8 mm
Axe de pédale	35 - 40	clé 13 mm
Dérailleur arrière Boulon de fixation	8 - 10	Clé Allen de 5 mm
Dérailleur arrière – Blocage câble	4 - 7	Clé Allen de 5 mm
Dérailleur arrière – Galets	3 - 4	Clé Allen de 5 mm
Roue libre - cassette (Anneau de verrouillage HG)	30 - 50	Outil spécial
Potence – Blocage guidon	5	Clé Allen de 5 mm
Bar-Ends	15 - 17	Clé Allen
Levier frein vitesse	5	Clé Allen de 5 mm
Vis fixation étriers de frein	7 - 8	Clé Allen de 5 mm

Motorisation électrique

L'ÉCRAN (Version électrique)



ALLUMER L'ÉCRAN

C'est parti ! Appuyez quelques secondes sur le bouton 'On / Off' situé au dessus de l'écran *(cf photo)*.

Si l'écran ne s'allume pas :

- Vérifier que la batterie est bien poussée à fond de son support.
- Vérifier que la batterie est bien allumée (bouton '0 / I' situé sur le dessus ou sur le côté de la batterie

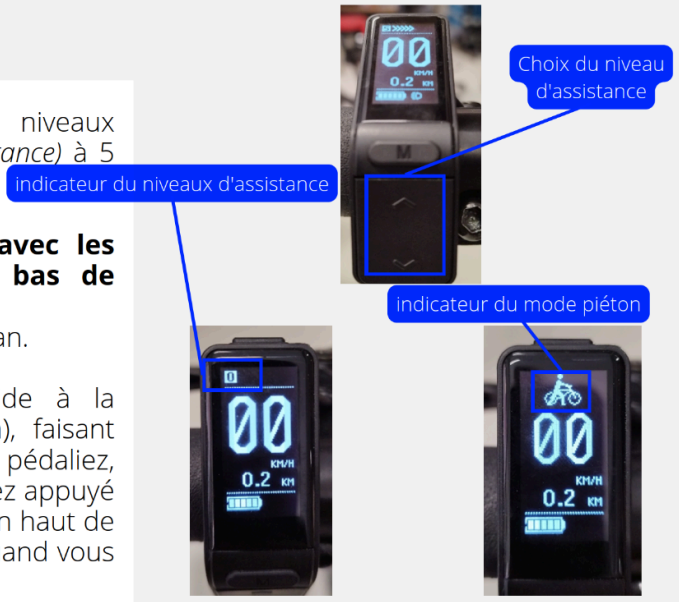
Par défaut, l'écran et tout le système de motorisation s'éteignent après 5 minutes d'inactivité.

CHOISIR LE NIVEAU D'ASSISTANCE

Par défaut vous disposez de 5 niveaux d'assistance, allant de 0 *(aucune assistance)* à 5 *(assistance maximale)*.

Le niveau d'assistance se règle avec les flèches " " et " " situées en bas de l'affichage.
Il est indiqué en haut à gauche de l'écran.

Vous disposez également d'une aide à la marche (aussi appelée mode piéton), faisant avancer votre vélo sans que vous pédaliez, jusqu'à 6 km/h. Pour l'activer, maintenez appuyé le bouton « » . Un cycliste s'affiche en haut de l'écran. L'aide à la marche se coupe quand vous relâchez le bouton.





VÉRIFIER LE NIVEAU DE CHARGE DE LA BATTERIE

Vous disposez d'un indicateur visuel avec des barres sur l'écran pour connaitre le niveau de charge de la batterie.

Pour optimiser la durée de vie de la batterie, il est conseillé de la recharger quand celle-ci arrive aux 20% de charge (dernière barrette de l'indicateur).
Voir la partie « batterie » de ce manuel pour tous nos conseils sur l'optimisation de la durée de vie de votre batterie.

NB : ces indicateurs de charge présents sur l'écran sont plus précis que l'indicateur lumineux présent sur la batterie.

ALLUMER LE/LES PHARES

Si vous avez choisi d'installer de l'éclairage connecté à la batterie, vous pouvez l'allumer et l'éteindre en appuyant deux secondes sur le bouton ' ∧'. Un logo 'phare' s'affiche sur l'écran.

Vous pouvez contacter votre distributeur Virvolt pour faire installer un phare avant et/ou arrière connecté à la batterie.



LIRE LES AUTRES INDICATEURS

Au centre de l'affichage, votre vitesse instantanée s'affiche.
Conformément à la norme VAE (Vélo à Assistance Electrique), **l'assistance électrique se coupe au-delà de 25 km/h.**



Sous la vitesse instantanée, vous pouvez afficher une information supplémentaire. Appuyez sur le bouton « **Mode** » situé sous l'écran pour changer l'information.

Les 5 modes sont :

- ·La distance parcourue ('KM')
- ·Le temps passé ('MIN')
- ·La distance parcourue depuis l'installation du moteur ('KM')
- ·La vitesse moyenne ('AVG')
- ·La vitesse maximale ('MAX')



Pour remettre à zéro les compteurs appuyez sur le bouton « Mode » pendant 2 secondes, puis rappuyez sur le bouton « Mode », l'affichage demande alors une confirmation. Rappuyez sur le bouton « Mode » pour confirmer.

CHANGER LES PARAMÈTRES

Pour entrer dans le menu des paramètres, appuyez longtemps sur le bouton « Mode » situé sous l'écran. Le menu n'est accessible que lorsque vous venez de démarrer l'écran – s'il n'apparait pas, éteignez puis rallumez l'écran. Le menu s'affiche (voir photo)

Pour passer d'un paramètre à l'autre, utilisez les boutons « ↑» et « ↓ » Pour changer un paramètre, pressez le bouton « Mode » puis utilisez les boutons « ↑» et « ↓ ». Utilisez le bouton « **Mode** » comme un bouton « OK ».



Vous pouvez à partir de ce menu :

- ·Passer du système de mesure métrique au système impérial ('Unit')
- ·Changer le diamètre de votre roue ('Wheel')
- ·Configurer un mot de passe ('Passwo') – Attention, si vous configurez un mot de passe au démarrage, conservez-le précieusement, il n'est pas possible de le retrouver ou de le reconfigurer
- ·Changer le temps avant l'arrêt automatique de l'écran en cas d'inutilisation ('AutoOf') – par défaut, cette durée est de 5 minutes
- ·Le menu 'Batterie' est verrouillé car il concerne les paramètres batterie qui ne peuvent être modifiés
- ·Voir les informations ('Info') comme le numéro de série ('S/N') et la version du programme ('FW')

Attention : Si vous augmentez la vitesse maximale au-delà de 25 km/h, votre matériel ne respecte plus la certification européenne et n'est plus considéré comme un vélo au regard de la loi. La garantie contractuelle ne s'applique plus.

Bon à savoir :

- Sans activité au bout d'une trentaine de secondes, vous sortirez automatiquement du menu.
- Ce menu vous permet d'accéder aux réglages classiques du moteur. Certains menus donnant accès aux paramétrages avancés du moteur ne sont accessibles qu'en rentrant un code fabricant, **gardé confidentiel, pour que l'homologation et la garantie du moteur puissent être maintenus.**

PRENDRE SOIN DE L'ÉCRAN

Votre écran est résistant à l'eau et aux poussières.

Il ne faut surtout pas le recouvrir *(par exemple d'un film plastique)*, sous peine de générer de la condensation à l'intérieur.



LA BATTERIE (Version électrique)

LA CHARGE ET L'AUTONOMIE

Pour charger votre batterie, **branchez le chargeur à votre prise secteur**. Ensuite, connectez l'embout du chargeur à votre batterie. **Ne pas charger la batterie via son port USB et/ou avec un chargeur d'une autre marque.**

Ne pas recharger la batterie si sa température en surface est en dessous de 5 degrés. En cas de grand froid, laissez la batterie reposer à l'intérieur environ une heure avant de commencer la charge.

La température extérieure a un impact sur l'autonomie de votre batterie. En dessous de 10°c et au-delà de 25°c, votre batterie commencera à perdre légèrement en autonomie. En dessous de 0°c et au-delà de 35°c, vous pouvez perdre jusqu'à 20% des capacités de votre batterie.
Rassurez-vous, cette perte en autonomie n'est pas irréversible. Une foius les températures idéales retrouvées (10 - 25°c), votre batterie retrouvera son autonomie initiale.

Vous pouvez compter **4 à 6 heures pour recharger une batterie de 380 Wh** avec notre chargeur standard (2 A). La batterie ne doit pas être utilisée pour **recharger un autre appareil électronique**. Si la batterie est enclenchée dans son support, elle peut être éventuellement utilisée pour recharger un téléphone **en cas d'urgence.**

Sur une batterie Virvolt au format gourde, une fois la charge terminée, veillez **à bien refermer le capuchon de protection en caoutchouc sur le port de charge de la batterie** (afin de la préserver de la pluie).

Attention à **ne pas confondre le port de charge de la batterie et la serrure de la batterie**. Si les clefs de la batterie sont mises dans le port de charge de celle-ci, un court-circuit se fera et il sera nécessaire de faire changer le fusible de la batterie pour pouvoir l'utiliser à nouveau.

Si vous décidez de ne pas utiliser votre vélo pendant plusieurs mois, vous devez impérativement **charger la batterie avant, afin de ne pas laisser les cellules entrer en "décharge profonde"**, un coma qui pourrait atténuer ses capacités d'autonomie.
Pensez aussi à mettre la batterie sur 'Off' (bouton '0 /1' à côté du port de charge).

ENLEVER/REMETTRE LA BATTERIE

Votre batterie repose sur un rail, qui est lui-même fixé au cadre de votre vélo. Lorsqu'elle est verrouillée, il est donc impossible de la retirer, elle est en sécurité sur votre vélo.
Cependant, pour éviter les vols ou que la batterie se dégrade en cas de chaleur ou de pluie, **ne jamais laisser la batterie sur votre vélo lorsque celui-ci n'est pas utilisé.**

Pour enlever la batterie, déverrouillez-la à l'aide d'une des clefs fournies. Faites glisser la batterie sur le rail – nous vous conseillons de positionner une main à l'arrière de la batterie pour pousser.

Pour remettre la batterie, positionnez-la sur le rail, à environ 2 centimètres avant la butée. Vérifiez que la batterie est bien à plat sur le rail puis poussez-la vers la butée. Pour vous assurer que la batterie est bien enclenchée et pour la sécuriser dans son rail, verrouillez-la immédiatement.

Une fois verrouillée dans son support, récupérez les clefs de la batterie pour ne pas les laisser dans la serrure.
Ne pas laisser les clefs dans leur serrure sous peine de chute ou de casse de celles-ci lors de l'utilisation du vélo.

LA FIN DE VIE DE MA BATTERIE

Si votre batterie est arrivée en fin de vie, vous avez 2 options :

- **Reconditionner :** c'est-à-dire changer les composants internes de celle-ci pour lui donner une nouvelle vie. Cela évite l'achat d'une batterie neuve, c'est donc moins cher et plus écologique. À la différence de nombreux fabricants, les batteries Virvolt sont **faites pour être facilement reconditionnées** – adressez-vous à un distributeur Virvolt pour connaître les possibilités.

- **Recycler :** pour cela déposez-la dans un point de collecte adapté (par exemple chez un distributeur Virvolt). Les batteries ne doivent en aucun cas être jetées dans les poubelles classiques *(déchets ménager ou tri)*

LE MOTEUR-ROUE (Version électrique)

LA COMPOSITION

Le système de motorisation Virvolt 750 est composé :

- D'un moteur situé dans la roue arrière
- D'un capteur de vitesse installé sur la roue arrière
- D'une batterie
- D'un écran

Tous ces éléments sont reliés ensemble par des câbles et permettent le bon fonctionnement de votre assistance électrique.



ENTRETENIR MON MOTEUR

Les composants électriques d'un vélo sont dissociés de la partie mécanique et soumis à des normes de sécurité bien précises. La maintenance ne doit être effectuée que par un technicien agréé.

Si vous constatez un problème lors de l'utilisation de votre vélo, **stoppez son utilisation et allez voir votre vélociste pour qu'il fasse un diagnostic et que vous soyez assuré de rouler en toute sécurité.**

voir **https://virvolt.fr/pages/partenaires-virvolt**

PARTIES MÉCANIQUES DU VÉLO

CONNAÎTRE LES PIÈCES D'USURE

D'un point de vue mécanique, le vélo à assistance électrique reste assimilable à un vélo classique, il n'a donc pas de niveaux d'usure spécifiques.

En revanche, un vélo à assistance électrique suppose une utilisation plus fréquente et à plus grande vitesse. Par conséquent, l'entretien doit être effectué plus souvent. Les pièces les plus sollicitées sont celles qui supportent la puissance du moteur, à savoir :

- La chaîne
- Les pignons – la cassette (les 'vitesses' sur la roue arrière)
- Les plaquettes ou patins de frein

Les composants d'un vélo sont interdépendants. Ainsi l'usure des pignons dépend de l'état de la chaîne. Si la chaîne n'est pas entretenue ou n'est pas remplacée, elle provoquera une anomalie dans le fonctionnement des vitesses, ce qui accélère l'usure de la cassette.

ENTRETENIR SON VÉLO

Nous vous conseillons d'effectuer régulièrement une vérification rapide de votre vélo (environ deux fois par mois pour les utilisateurs quotidiens). De la même manière, une inspection des pièces mécaniques après chaque sortie sportive ou plus longue que d'ordinaire est recommandée.

L'entretien d'usage d'un vélo à assistance électrique comprend :

- Huiler la chaîne
- Examiner les freins (l'usure des patins / plaquettes)
- Contrôler la pression des pneus
- Vérifier l'état extérieur des pneus
- S'assurer du bon serrage des roues, du guidon
- Assurer le nettoyage général

Lors de sortie forestière ou en terrain poussiéreux/boueux, il se peut que de la poussière et la terre entrent dans la transmission, les roues ou le freinage, pouvant ainsi endommager ces pièces.

Dans un cadre urbain, des corps gras dus à la pollution environnante peuvent progressivement envahir le système de freinage (disques ou jantes) en augmentant l'usure.

Un lavage régulier du vélo est nécessaire. Nous vous recommandons un lavage doux à l'eau savonneuse. Éviter absolument le lavage à haute pression. Sa puissance pourrait causer des dommages sur certaines parties électroniques et mécaniques.

FAIRE RÉALISER UN CONTRÔLE TECHNIQUE

Nous vous conseillons de faire réaliser un 'contrôle technique' de votre vélo au moins une fois par an. Le contrôle technique doit couvrir à minima les points suivants :

- Etat du système de freinage (tension câble, usure patins ou plaquettes)
- Etat de la chaîne, graissage, réglage au besoin
- Passage des vitesses, réglage au besoin
- Etat des pneus, pression chambre à air
- Positionnement des capteurs de la motorisation

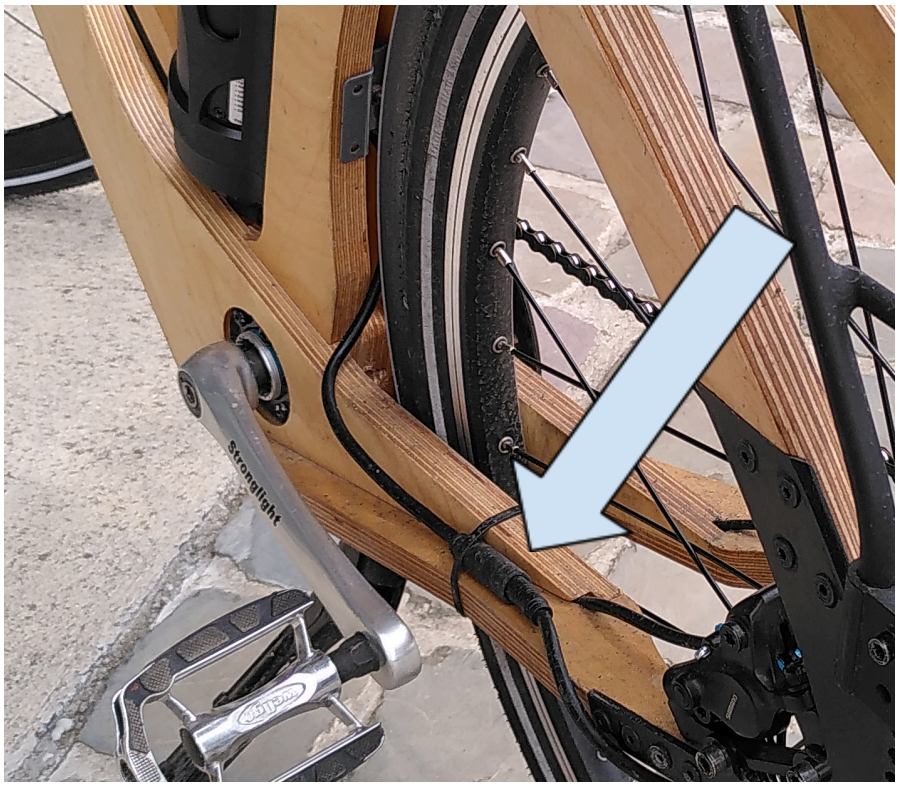
Vous pouvez vous adresser à votre distributeur Virvolt pour réaliser ce contrôle technique.

voir **https://virvolt.fr/pages/partenaires-virvolt**

En cas de crevaison (Version électrique)

Pour le démontage de la roue arrière, il faut suivre les étapes suivantes :

1. Mettre le vélo hors tension en retirant la batterie (impératif pour éviter tout accident).
2. Déconnecter le moteur en débranchant le câble d'alimentation de celui-ci.



3. Dévisser les boulons de roue (clé plate de 18).
4. Retirer la roue.

Pour le remontage de la roue, procéder aux mêmes étapes dans l'ordre inverse :

1. Remettre la roue sur le vélo. Pour cela, tourner l'axe de la roue de façon à ce que le méplat de l'axe rentre dans les pattes du cadre.
2. Visser les boulons de roue (clé de 18 – couple de serrage : 30 Nm).
3. Reconnecter le câble moteur avec le câble d'alimentation.



ATTENTION - Pour effectuer correctement cette connexion, il faut aligner les 2 flèches présentes sur chaque fiche afin de ne pas les endommager.

Avertissements concernant la batterie

Avant utilisation :
• Vérifiez la bonne fixation de la batterie sur le VAE.
• Assurez-vous de la bonne mise en place du capuchon de charge sur la batterie.
• Ne laissez pas le V.A.E. et ses composants électriques à la portée des enfants. Risques d'électrocution.
• Ne jetez pas la batterie usagée à la poubelle. Elle doit être retournée au magasin où vous l'avez achetée.
• Ne laissez pas votre batterie exposée en plein soleil.
• Ne stockez pas la batterie au soleil de façon prolongée.
• Manipulez votre batterie avec précaution. Une chute de la batterie peut provoquer une fuite de liquide ou une inflammation de cette dernière.
• N'appliquez aucune pression sur le fil du chargeur ou sur la prise. Risque d'électrocution ou d'incendie si vous tendez le fil électrique entre un mur et un cadre de fenêtre ou si vous placez des objets lourds sur le fil ou sur la prise.
• Veillez à bien insérer la fiche dans la prise murale lors de la charge.
• Ne touchez pas la prise avec les mains humides.
• Tenir hors de portée des enfants et des animaux.
• N'utilisez pas la fiche ni la prise électrique si elles sont poussiéreuses.
• Débranchez et nettoyez-les avec un chiffon sec.
• Pour retirer le cordon électrique de la prise murale, ne tirez pas sur le cordon mais sur la fiche. Tirez toujours doucement sur le cordon de chargement.
• Ne faites pas tourner les pédales lorsque la batterie est en charge, installée sur le vélo. Le cordon peut s'enrouler autour des pédales ou du pédalier et endommager la prise, avec un risque d'électrocution ou d'incendie.
• N'utilisez pas de prises, connecteurs ou autre dispositif de câblage avec une source d'alimentation électrique de puissance différente que celle recommandée (220 V).
• N'utilisez pas des pièces électriques si elles sont endommagées. Remplacez-les par des éléments d'origine.
• Si votre batterie est anormalement chaude pendant la charge de la batterie, débranchez le chargeur par la prise secteur puis déplacez avec précaution l'ensemble chargeur et batterie.
• Une fois le chargement terminé, débranchez le chargeur et déconnectez la batterie du chargeur.
• Si votre batterie est anormalement chaude, déplacez-la avec précaution à l'écart de toutes matières inflammables (bac de sable fermé) et à l'extérieur de votre domicile durant 48H00. Retournez-la ensuite à votre vendeur.

CONSEILS DE CONDUITE VÉLO ÉLECTRIQUE

Faire du vélo avec une assistance électrique nécessite un peu de pratique :

• Au début, entraînez-vous dans un endroit avec suffisamment de place et, si possible, sans circulation ni piétons. Vous pourrez ainsi vous familiariser tranquillement avec la conduite avec assistance, maîtriser le comportement au freinage et savoir changer de vitesses.

• Entraînez-vous en particulier dans les virages. Arrêtez de pédaler à temps avant les courbes. Ne recommencez-pas à pédaler trop tôt après. Sinon le moteur accélère, alors que vous êtes encore dans le virage.

• Essayez toutes les vitesses et observez l'accélération par rapport à la vitesse sélectionnée.

• Au début, roulez en niveau 1 ou 2. Le moteur n'accélère pas aussi fort et vous économisez de l'énergie. L'autonomie de la batterie est d'autant plus grande quand vous pédalez avec un faible niveau d'assistance.

• N'essayez jamais d'activer la batterie et le moteur pendant que vous roulez. Vous risquez un accident et le moteur sera endommagé.

• N'oubliez-pas, lorsque vous préparez un itinéraire, que le vélo a un poids supérieur à un vélo sans assistance.

Si des escaliers ou obstacles se trouvent sur le parcours, faites vous aider pour porter le vélo.

• Du fait de son poids, les distances de freinage peuvent être plus longues qu'avec un vélo classique. Il faut en tenir compte.

• Bien entendu, vous pouvez, à tout moment, utiliser le vélo sans assistance.

• Bien que le port du casque ne soit pas obligatoire en vélo (il est obligatoire pour les enfants jusqu'à 12 ans), il est conseillé d'en porter un afin de parer à toute éventualité. De même, une paire de lunettes vous protégera des insectes ou des particules de poussière pouvant être soulevées par les autres véhicules.

• Avant chaque sortie, assurez-vous du bon état du vélo.