



**LAPIERRE**

— MORE THAN A BRAND, A NAME —

MANUEL D'UTILISATION  
OWNER MANUAL  
MANUAL DE UTILIZACIÓN  
BEDIENUNGSANLEITUNG  
车主手册



Vous venez d'acheter un vélo Lapierre et nous vous remercions de la confiance que vous témoignez à l'égard de notre marque.

En effet la société Lapierre, basée à Dijon en France, s'efforce de vous apporter, grâce à son savoir-faire et son expérience acquis depuis plus de soixante ans dans ce domaine, des solutions précises pour faire de vous des cyclistes heureux et satisfaits.

Ce manuel est destiné à vous permettre d'optimiser les performances et la durée de vie de votre vélo Lapierre.

## SOMMAIRE

|   |    |
|---|----|
| <b>I - BIENVENUE</b>                                  |    |
| 1 - LA CONCEPTION                                     | 2  |
| 2 - DÉFINITION ET RESTRICTIONS D'USAGE                | 3  |
| 3 - SÉCURITÉ ET CONDUITE                              | 5  |
| <b>II - PRISE EN MAIN ET RÉGLAGES</b>                 |    |
| 1 - POSITION DE CONDUITE                              | 6  |
| 1.1 HAUTEUR DE SELLE                                  | 6  |
| 1.2 POSITION DE SELLE                                 | 6  |
| 1.3 RÉGLAGE DU GUIDON                                 | 7  |
| 1.4 JEU DE DIRECTION                                  | 8  |
| 2 - RÉGLAGES  | 9  |
| 2.1 DÉRAILLEUR ARRIÈRE                                | 9  |
| 2.2 DÉRAILLEUR AVANT                                  | 9  |
| 2.3 FREINS  | 10 |
| 2.4 ROUES   | 10 |
| 3 - RECOMMANDATIONS DIVERSES                          | 11 |
| 3.1 COUPLES DE SERRAGE                                | 11 |
| 3.2 FOURCHES SUSPENDUES                               | 11 |
| <b>III - MODÈLES PARTICULIERS</b>                     |    |
| 1 - MODÈLES CARBONE                                   | 12 |
| 2 - RAID FX   | 12 |
| 3 - XR  | 13 |
| 4 - X-CONTROL (FPS+)                                  | 14 |
| 5 - ZESTY TR / ZESTY AM / SPICY / FROGGY (OST / OST+) | 15 |
| 6 - DH (SLT)  | 16 |
| 7 - OVERVOLT  | 17 |
| 8 - E:I SHOCK AUTO                                    | 18 |
| 9 - SERRAGE DES AXES TRAVERSANTS                      | 18 |
| <b>IV - MAINTENANCE</b>                               |    |
| 1 - CALENDRIER D'ENTRETIEN                            | 19 |
| 2 - NETTOYAGE ET LUBRIFICATION                        | 20 |
| 3 - PIÈCES D'USURE                                    | 20 |
| <b>V - GARANTIES ET SERVICE APRÈS-VENTE</b>           | 21 |
| <b>VI - COMPLÉMENT D'INFORMATIONS</b>                 | 22 |

# I - BIENVENUE

## 1 - LA CONCEPTION

Pour votre plus grand plaisir, le bureau d'étude des Cycles Lapierre tient compte de vos remarques et de vos exigences en permanence. Les coureurs de notre team DH, le Team Lapierre Gravity Republic, ainsi que les professionnels de l'Équipe cycliste FDJ.fr, nous font également bénéficier de leurs expériences en compétition de haut niveau. Tous les secteurs sont étudiés afin de ne laisser aucune place au hasard. Géométries, concepts techniques, matériaux, tout est soigneusement étudié par notre équipe Recherche & Développement, afin de vous procurer confort et performances, que ce soit dans le domaine du VTT ou de la route.

Pour chaque vélo correspondant à un domaine d'utilisation particulier, les équipements sont minutieusement sélectionnés afin d'accroître la robustesse, la longévité, les performances de votre cycle mais aussi pour vous procurer un confort d'utilisation optimum.

C'est cet état d'esprit qui nous anime au quotidien pour vous offrir la meilleure monture. À ce titre, les Cycles Lapierre privilégient la construction artisanale. Chacune de nos créations est montée individuellement, sur pied, vérifiée et signée par un technicien Lapierre.

Nos vélos sont conformes aux exigences de sécurité décrites dans les nouvelles normes européennes suivantes :

- **EN14764** : « Bicyclettes utilisées sur la voie publique »
- **EN14765** : « Bicyclettes pour jeunes enfants »
- **EN14766** : « Bicyclettes tout terrain »
- **EN14781** : « Bicyclettes de course »

Lors de votre acquisition, vous faites donc l'achat d'un vélo de qualité auquel nous avons apporté tout notre soin et notre savoir-faire. Nous vous remercions de la confiance que vous apportez à notre marque et nous vous souhaitons une bonne et longue route à nos côtés.

Les vélos Lapierre sont développés dans le but d'obtenir des performances optimales dans des conditions spécifiques d'utilisation. Les vélos Lapierre peuvent se classer en différentes catégories selon l'emploi pour lesquels ils sont conçus. Le non-respect des conditions d'utilisation du vélo peut entraîner des risques pour l'utilisateur.



### ATTENTION

LISEZ ATTENTIVEMENT CE MANUEL, AVANT LA PREMIÈRE UTILISATION DE VOTRE VÉLO. POUR LE RÉGLAGE ET L'ENTRETIEN DE CERTAINS COMPOSANTS, MERCI DE VOUS REPORTER AUX NOTICES JOINTES AVEC VOTRE VÉLO.



### ATTENTION

POUR VOTRE SÉCURITÉ, PORTEZ LES PROTECTIONS NÉCESSAIRES EN FONCTION DE LA PRATIQUE.

PORTEZ TOUJOURS DES VÊTEMENTS ADÉQUATS, ET RENDEZ VOUS VISIBLE DES AUTOMOBILISTES. LE PORT DU CASQUE EST VIVEMENT CONSEILLÉ.

EN CAS DE CHUTE, FAITES UNE RÉVISION COMPLÈTE DE VOTRE VÉLO.

SI VOUS DÉTECTEZ UN PROBLÈME, N'UTILISEZ PAS VOTRE VÉLO AVANT DE L'AVOIR RÉGLÉ.

FAITES UNE VÉRIFICATION DE VOTRE VÉLO AVANT CHAQUE UTILISATION.

## 2 - BIENVENUE



## 2 - DÉFINITIONS

### CADRE

- 1 - Tube supérieur
- 2 - Tube diagonal
- 3 - Tube de selle
- 4 - Tube de direction
- 5 - Bases
- 6 - Haubans
- 7 - Boîtier de pédalier
- 8 - Fourche
- 9 - Amortisseur (sur VTT suspendu uniquement)

### TRANSMISSION

- 10 - Dérailleur avant/arrière
- 11 - Manivelles
- 12 - Plateaux
- 13 - Chaîne
- 14 - Cassette
- 15 - Pédales (selon version)
- 16 - Patte de dérailleur

### ROUES

- 17 - Moyeux avant/arrière
- 18 - Rayons
- 19 - Jantes avant/arrière
- 20 - Pneus
- 21 - Valves
- 22 - Serrage rapide
- 23 - Freins avant/arrière (à disques ou à patins selon le type de vélo)

### PÉRIPHÉRIQUES

- 24 - Cintre
- 25 - Potence
- 26 - Leviers de frein
- 27 - Leviers de vitesses
- 28 - Poignées
- 29 - Câbles
- 30 - Gains
- 31 - Selle
- 32 - Chariot de selle
- 33 - Tige de selle
- 34 - Collier de serrage de selle
- 35 - Jeu de direction
- 36 - Bielle

## I - BIENVENUE



**Route** : Cintre courbé ou cintre triathlon, frein à mâchoire, roues de 700c avec des pneus de 20 à 25c. **Conditions d'utilisation 1**



**Road Cruiser** : Similaire au vélo de route mais avec un cintre plat. **Conditions d'utilisation 1**



**Ville** : Cintre courbé, roues de 26/28 pouces, équipé de porte-bagages et éclairage fixe. **Conditions d'utilisation 1**



**VTC - Trekking** : Cintre plat, roues de 700 avec des pneus de 32 à 35c. **Conditions d'utilisation 2**



**VTT Cross-country** : Cintre plat ou semi - relevé, roues 26"/29" avec pneus larges, frein V-brake ou disque. Suspension avant ou double suspension légère. **Conditions d'utilisation 3**



**VTT Free-ride, Enduro, DH, Dirt** : Pneus larges, cintre relevé, suspension grand débattement. Pour une utilisation plus agressive. Tous ces modèles ont des cadres renforcés. **Conditions d'utilisation 4.**

**Restriction d'usage :**

L'utilisation de votre bicyclette en dehors des conditions d'usage décrites ci-contre peut entraîner une détérioration de la bicyclette ou de l'une des pièces. Nos vélos sont conçus pour résister à la charge d'une personne de 100 kg. L'utilisation de nos vélos par une personne dont le poids est supérieur à 100 kg entraînerait des restrictions de garantie.

**CONDITION 1**

UTILISATION SUR UNE SURFACE GOUDRONNÉE OÙ LES PNEUS RESTENT EN CONTACT AVEC LE SOL.

**CONDITION 2**

INCLUT LES CONDITIONS D'UTILISATION 1 MAIS AUSSI L'UTILISATION SUR DES SURFACES GRAVILLONNÉES OU DES CHEMINS PEU ACCIDENTÉS OÙ LES PNEUS RESTENT EN CONTACT AVEC LE SOL.

**CONDITION 3**

INCLUT LES CONDITIONS D'UTILISATION 2 MAIS AUSSI L'UTILISATION EN TOUT-TERRAIN OÙ LES PNEUS PEUVENT PERDRE MOMENTANÉMENT LE CONTACT AVEC LE SOL. PAS DE SAUT.

**CONDITION 4**

TOUTES LES CONDITIONS D'UTILISATION

### 3 - SÉCURITÉ ET CONDUITE

Lorsque vous prenez possession de votre vélo Lapierre, celui-ci a été préparé et vérifié par notre revendeur agréé. Après une petite période de rodage, il est conseillé de vous rendre chez votre revendeur spécialisé afin qu'il finalise les derniers petits réglages, comme les tensions de câbles, la vérification des freins et de la direction ainsi que les différents points de serrage.

Si quelque chose vous paraît anormal pendant cette période, n'hésitez pas à le signaler à votre revendeur.

Celui-ci ayant la confiance totale de notre société, il est tout à fait apte à opérer sur nos dernières nouveautés et dispose d'un outillage spécifique essentiel à certaines manœuvres délicates. Il connaît tous les réglages à effectuer afin que vous tiriez toute la quintessence de votre vélo. Si néanmoins vous préférez faire ces opérations par vous-même, vous trouverez nos conseils dans ce manuel.

Comme tous les sports de mouvements, le cyclisme comporte des risques de chutes ayant pour conséquences des blessures plus ou moins graves pouvant même être fatales. Il est donc vivement conseillé de porter un équipement de sécurité approprié, comme un casque homologué, des gants, etc. Lorsque vous êtes sur un vélo, vous assumez la responsabilité de ce risque. Vous devez donc connaître et appliquer les règles d'une utilisation responsable de votre vélo pour rouler en toute sécurité.

- Effectuez toujours une vérification complète de votre vélo avant de rouler (serrage du cintre, de la potence, de la selle, des roues, des freins...) Par ailleurs, il est vivement conseillé d'établir et de respecter un calendrier d'entretien périodique. Ce dernier sera déterminé en fonction de vos fréquences de sorties, du kilométrage effectué, de votre style de pratique, ainsi que du terrain rencontré. N'hésitez pas à demander conseil à votre revendeur agréé pour déterminer vos besoins.

- Sur route, faites en sorte de vous rendre visible des automobilistes lorsque les conditions météorologiques l'imposent. Utilisez des équipements à haut pouvoir réfléchissant et lumineux pour signaler votre présence. Respectez le code de la route en toutes circonstances afin de ne pas vous mettre en danger.

- Ne vous surestimez pas (surtout dans les disciplines extrêmes comme le free-ride). Certains risques peuvent être minimisés par une pratique progressive à l'entraînement qui participera au développement de votre habilité.

- Lorsque vous roulez sur la voie publique, vous devez vous soumettre aux exigences nationales du code de la route en vigueur dans le pays dans lequel vous vous trouvez.

Afin de tirer le meilleur profit des performances de votre vélo, vous devez ajuster certains réglages avant de vous lancer pour la première fois. Ces réglages vous garantissent un meilleur confort, une fiabilité maximale, et surtout une augmentation sensible du rendement.

## II - PRISE EN MAIN ET RÉGLAGES

### 1 - POSITION DE CONDUITE

#### 1.1 - HAUTEUR DE SELLE

Tout corps humain est unique, ce qui signifie dans la pratique que le rapport entre les parties inférieures et les parties supérieures du corps peuvent varier de plusieurs centimètres chez deux individus de taille identique. Si la selle est trop haute, il vous faudra effectuer un mouvement de va-et-vient sur la selle pour que vos pieds atteignent les pédales rendant les vertèbres dorsales douloureuses. Inversement si le réglage est trop bas, vous risqueriez d'avoir progressivement des douleurs tendineuses aux genoux.

Une petite astuce vous permettra de déterminer rapidement si vous êtes assis à la bonne hauteur : Positionnez la manivelle dans le prolongement du tube de selle et en posant le talon (pied nu) sur la pédale. Le but étant d'avoir la jambe juste étirée, sans pour autant être déhanché sur la selle.

Lorsque vous relevez la tige de selle, attention à ne jamais dépasser la limite matérialisée par l'inscription « INSER MINI » ou « STOP » généralement gravée sur la partie basse du tube. Il en va de votre sécurité ! Si vous roulez alors que ce repère est toujours visible, vous pouvez altérer définitivement votre tube voire même casser votre cadre (remettant logiquement en cause l'application de la garantie).

Ce réglage peut s'effectuer à l'aide :

- D'un boulon classique.
- D'un boulon 6 pans creux (dans ce cas toujours agir sur la vis du côté droit du cadre).
- D'un blocage rapide: dans ce cas, positionner le levier à 90 degrés par rapport à l'axe du tube supérieur du vélo pour visser l'écrou opposé, puis rabattre le levier pour bloquer l'ensemble

#### Pour le modèle XR :

Après avoir réglé la hauteur de votre selle, assurez-vous que la tige de selle ne rentre pas en collision avec l'amortisseur. Faire fonctionner l'amortisseur sur toute sa course (en le dégonflant) pour vérifier qu'il ne touche pas la tige de selle. S'il y a collision entre l'amortisseur et la tige de selle : recouper la tige de selle. Vérifier également que la profondeur d'insertion de la tige de selle dans le cadre soit d'au moins 100 mm.

#### 1.2 - POSITION DE LA SELLE

Lorsque vous roulez avec une selle neuve, il est possible de sentir un léger inconfort le temps que vous vous y habituez et que cette dernière se rôde. En revanche, une mauvaise position de selle peut provoquer des irritations diverses ou des douleurs.



## II - PRISE EN MAIN ET RÉGLAGES



### ATTENTION

RESPECTEZ LES CONSIGNES DE SERRAGES DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS CAR IL EN VA DE VOTRE SÉCURITÉ.

AVANT ET APRÈS CHAQUE SORTIE, RECHERCHEZ D'ÉVENTUELLES VIBRATIONS OU JEUX SUR L'ENSEMBLE DE VOTRE VÉLO, CAR UN JEU IMPORTANT EST SOUVENT SIGNE D'UN MAUVAIS SERRAGE OU D'UNE USURE IMPORTANTE DE LA PIÈCE.

Pour éviter ce genre de problème, il est généralement conseillé de régler la selle à l'horizontal. Cette inclinaison peut bien entendu être ajustée en fonction de la morphologie de chacun. Le second réglage consiste à ajuster le recul de selle de manière à avoir une bonne position de pédalage et un bon allongement du dos.

Quoiqu'il en soit, la selle doit être serrée suffisamment de manière à ce qu'elle ne puisse plus bouger.

### 1.3 - RÉGLAGE DU GUIDON

Le guidon est composé de la potence, du cintre, des leviers de frein et de vitesse ainsi que des poignées.

**Dans le cas d'une potence à plongeur, pour ajuster la hauteur, il faut :**

1 - Dans un premier temps, débloquer la potence en dévissant de quelques tours de vis la partie supérieure et tapoter légèrement sur celle-ci pour décoincer le cône.

2 - Ensuite vous pouvez ajuster la hauteur de votre potence librement tout en veillant à ne pas dépasser la limite d'insertion (cf. avertissement) gravée sur le plongeur de la potence. Lorsque vous revissez veillez à respecter le couple de serrage préconisé (cf. p. 11) et à respecter l'alignement de la potence et de la roue avant.

Dans le cas d'une potence ahead set, nous vous conseillons de vous adresser à votre spécialiste qui pourra soit retourner votre potence soit retirer des entretoises.

Avant de repartir, immobilisez la roue avec vos deux genoux et essayez de faire tourner le cintre de gauche à droite pour vous assurer que la potence ne bouge pas. Elle doit être bien immobile par rapport à la fourche.

Pour votre sécurité, nous vous invitons à régler votre poste de pilotage de manière à accéder facilement aux commandes de freins et de dérailleurs.

Pour le **VTT** : Les manettes doivent se trouver dans l'axe des avant-bras lorsque que le cycliste est en position sur son vélo (assis sur la selle et bras tendus)

Pour les vélos **ROUTE** : de manière générale, la partie inférieure du cintre doit être horizontale.

**Avertissement : Votre potence (à plongeur) comporte un repère « STOP » ou « INSERT MINI » qui indique la limite d'enfoncement minimum du plongeur dans le pivot de fourche. Si ce repère est visible, la potence peut se casser (entraînant l'annulation de la garantie) et votre sécurité pourrait être mise en jeu. Dans le cas d'une version de potence dite « ahead set », veillez à ce que les vis de fixation de la potence soient correctement serrées.**

## II - PRISE EN MAIN ET RÉGLAGES

### 1.4 - LE JEU DE DIRECTION

Le jeu de direction se compose de deux roulements et cuvettes placés à chaque extrémité de la douille. La gamme de vélos Lapierre comporte deux types de jeux de direction, à savoir le jeu de direction classique (lorsque le pivot de la fourche est maintenu par un écrou qui permet de régler les jeux dans la direction) ou ahead (lorsque le réglage du jeu se fait par le capuchon qui se trouve sur le dessus de la potence).

Lors des sorties les plus intenses, le jeu de direction est soumis à rude épreuve, et il est possible que ce dernier prenne du jeu. Attention, le fait de rouler avec du jeu dans la direction peut détériorer votre jeu de direction voire le cadre.

Il existe deux tests simples, à effectuer avant de commencer votre sortie.

**TEST 1** - Frein avant serré, essayez de déplacer le vélo d'avant en arrière, et inversement. Vous remarquerez immédiatement la présence d'un jeu important ou non.

**TEST 2** - Faites rebondir la roue avant de votre vélo, vous entendrez alors un claquement uniquement en présence d'un jeu significatif dans la direction. Attention, ne tenez pas compte des bruits parasites, comme celui des câbles venant taper sur le cadre ou encore celui des rayons.

Il existe encore une autre façon de déceler le jeu dans la direction : la roue avant ne reposant pas sur le sol, tournez doucement le guidon de gauche à droite. Le mouvement s'arrêtera de façon hésitante dans la position extrême.

Lorsque vous avez constaté du jeu dans la direction, agissez comme suit :

#### A - Pour un jeu de direction classique.

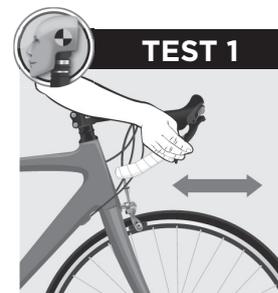
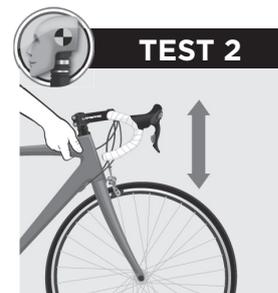
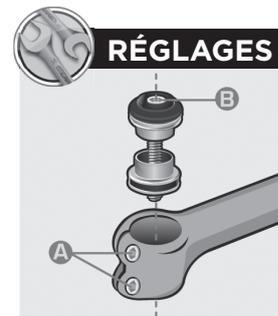
- 1 - Dévissez le contre-écrou.
- 2 - Resserrez la cuvette supérieure tout en maintenant la fourche de votre vélo.
- 3 - Serrez jusqu'à disparition du jeu.
- 4 - Contrôlez le jeu à nouveau dans la fourche. Cette dernière doit pouvoir pivoter avec souplesse.
- 5 - Bloquez le contre-écrou, tout en maintenant la cuvette supérieure.
- 6 - Contrôlez à nouveau la direction, elle doit rester souple.

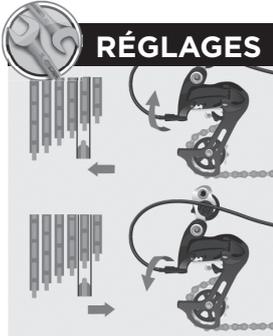
**Lors de ce réglage, n'utilisez que des clés minces. Attention! N'utilisez pas de clés plates courantes pour éviter d'abîmer le contre-écrou ainsi que la cuvette supérieure.**

#### B - Pour un jeu de direction ahead.

Pour régler un jeu de direction ahead, une clé BTR suffit.

- 1 - Dévissez les vis (A) de la potence.
- 2 - Vissez ensuite la vis (B) dans le capuchon jusqu'à la disparition du jeu.
- 3 - Contrôlez que le jeu dans la fourche n'est plus présent. Elle doit pouvoir pivoter en souplesse.
- 4 - Resserrez les vis (A) de la potence.


**TEST 1**

**TEST 2**

**RÉGLAGES**



### RÉGLAGES

## 2 - RÉGLAGES

### 2.1 - DÉRAILLEUR ARRIÈRE

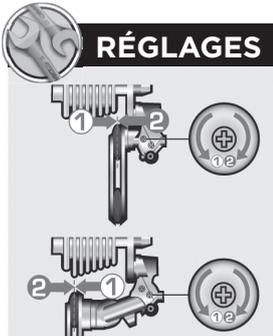
Ce composant fait parti des organes les plus importants sur votre vélo. Sollicité en permanence, il doit être réglé précisément afin de vous garantir un fonctionnement optimal ainsi qu'une durée de vie accrue. En cas de questions sur ces réglages, adressez-vous à votre spécialiste. En effet, il dispose de l'expérience et d'un savoir - faire non négligeable en la matière.

Pour diminuer au maximum toute résistance ou toute usure anticipée du système, il convient d'aligner le mieux possible la chaîne, les galets, les pignons...

Normalement toutes ces opérations ont été effectuées avant la livraison de votre vélo et vous ne devriez, par conséquent, jamais avoir à les faire vous-même. Si toutefois vous étiez amené à intervenir directement sur le réglage de votre dérailleur arrière veuillez suivre les étapes ci-dessous :

- 1 - Dévisser le serre - câble au niveau du dérailleur de manière à ce que ce dernier soit libre.
- 2 - Ajuster la butée haute et la butée basse en suivant le schéma ci - contre.
- 3 - Tendre le câble en tirant dessus et en venant l'immobiliser à l'aide du serre-câble sur le dérailleur. Pour peaufiner la tension de câble, vous pouvez utiliser la molette au niveau du dérailleur et/ou au niveau de la manette.

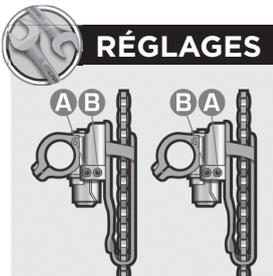
**Attention : si malgré ces recommandations vous ne parvenez pas à faire fonctionner votre indexation correctement, adressez-vous à votre détaillant de manière à ce que celui-ci vérifie les différents éléments de réglage ainsi que la patte de dérailleur.**



### RÉGLAGES

### 2.2 - DÉRAILLEUR AVANT

De même que pour le dérailleur arrière, le dérailleur avant a été réglé avant la livraison de votre vélo, vous ne devriez donc pas intervenir directement dessus. Si dans un cas exceptionnel vous étiez amené à régler votre dérailleur avant, veuillez suivre les étapes ci - dessous :



### RÉGLAGES

#### A - Position

Le dérailleur avant est maintenu par une vis sur un collier fixé au cadre. En dévissant cette vis, le dérailleur peut être déplacé vers le haut ou le bas.

Pour que le dérailleur avant soit dans la position optimale, la fourchette extérieure doit se situer entre 1 mm et 3 mm au - dessus du grand plateau et être parallèle à ce dernier. Une fois que vous avez ajusté la position du dérailleur avant, vous pouvez resserrer la vis de fixation. Attention à bien respecter le couple de serrage (voir p. 11). Tout comme pour le dérailleur arrière, il est possible de régler la position maximale (A), et minimale (B) à l'aide des vis de réglage des butées.

## II - PRISE EN MAIN ET RÉGLAGES

### B- Réglage des butées et tension de câble

Mettez maintenant la chaîne sur le plateau inférieur et sur le pignon le plus grand. À l'aide de la vis de butée basse, réglez la fourchette intérieure du dérailleur de manière à ce que celle-ci soit à une distance comprise entre 0,5 mm et 1 mm de la chaîne. Tirez sur le câble du dérailleur pour le tendre, puis bloquez-le correctement. Le réglage est optimal lorsque la chaîne ne touche jamais la fourchette de dérailleur.

NB : Dans certains cas d'utilisation d'un triple plateau SHIMANO sur un vélo de route, vous pouvez bénéficier d'un cran de rectification (1/2 cran) permettant d'ajuster la position du dérailleur avant de manière à ce que celui-ci ne touche pas la chaîne lorsque cette dernière est sur les positions extrêmes de la cassette. Le système dispose donc de 3 plateaux mais de 4 crans au niveau de la manette.

**Important ! Pour une bonne utilisation des éléments de la transmission, veillez à ne pas « croiser » la chaîne, comme montré sur le schéma ci - joint.**

### 2.3 - FREINS

Il existe différents types de freins utilisés sur le marché :

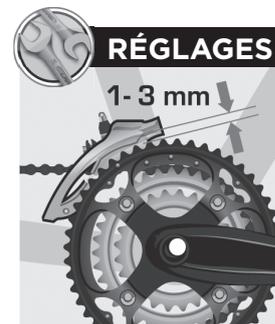
- Les freins à tirage latéral plutôt utilisés sur les vélos de route.
- Les freins à tirage central.
- Les freins V - brakes.
- Les freins hydrauliques.
- Les freins à disques hydrauliques.

L'ensemble des vélos Lapierre est monté de la manière suivante : le levier gauche correspond à l'utilisation du frein avant et le levier droit correspond à l'utilisation du frein arrière. (Sauf Grande - Bretagne, Japon, Australie et Nouvelle - Zélande). Le réglage des freins à tirage latéral s'effectue en agissant sur la butée réglable située sur l'étrier du frein. On tend le frein en tournant la molette dans le sens direct (sens contraire aux aiguilles d'une montre). Pour les cantilevers, tournez la butée de gaine située sur le levier de frein. Opérez de la même façon pour les freins V - brakes, laissez seulement 1 mm entre les patins et la jante, contre 2 mm pour les deux types de freins précédents. Le réglage des freins à disques hydrauliques est automatique. Pour vous garantir une durée de vie maximum des organes de freinage, évitez toute contamination des plaquettes et du disque, par des substances graisseuses. En cas de questions ou de doutes, veuillez toujours vous référer à la notice de vos freins ou à votre détaillant.

### 2.4 - ROUES

L'industrie du pneumatique a activement participé au développement récent des modèles de bicyclettes destinés à des utilisations particulières. Les pneus choisis pour la monte de votre vélo LAPIERRE, ne l'ont été qu'après une sélection rigoureuse et intense. Pour pouvoir en profiter aussi longtemps que possible, il est conseillé de tenir compte de leurs caractéristiques particulières.

L'entretien d'un pneumatique nécessite:



## II - PRISE EN MAIN ET RÉGLAGES

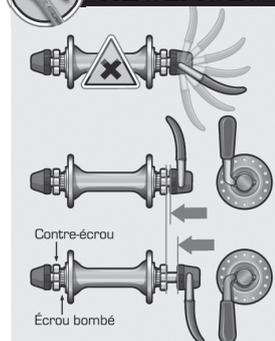


### ATTENTION

**VÉRIFIEZ TOUJOURS LE BON SERRAGE DE VOS ROUES AVANT CHAQUE SORTIE.**



### RÉGLAGES



- Un fond de jante en bon état et des jantes saines.
- La pose d'un peu de talc de temps en temps sur la chambre et l'intérieur du pneu.
- Une pression correcte. Pour cela, reportez - vous aux plages d'utilisation inscrites sur le flanc du pneumatique. Vous n'avez pas besoin de gonfler le pneumatique à la valeur maximale indiquée, mais plutôt en fonction du niveau de confort / rendement que vous souhaitez.
- Enlevez régulièrement les éventuels corps étrangers incrustés dans la surface du pneu.

En revanche, sont proscrites :

- **L'entrée en contact avec de l'essence, de l'huile ou de la graisse.**
- **Une exposition prolongée au soleil direct ou à une chaleur environnementale sèche.**

Certains modèles de pneumatique comportent des sculptures spécifiques engendrant un sens de rotation contraint. Respectez ce sens, comme indiqué par la flèche sur le flanc de ces derniers.

### 3 - RECOMMANDATIONS DIVERSES

#### 3.1 - COUPLE DE SERRAGES

- Potence classique à plongeur **20 Nm**
- Cintre sur potence classique **25 Nm**
- Potence ahead set **10 Nm** sur le pivot - **5 Nm** sur le cintre
- Câbles de freins **6-8 Nm**
- Patins de freins **6-8 Nm**
- Leviers de freins **6-8 Nm**
- Dérailleur arrière **8-10 Nm**
- Dérailleur avant **5-6 Nm**
- Manettes dérailleurs **5 Nm**
- Écrous de roue **20 Nm**
- Chariots de selles **15 Nm**

#### 3.2 - FOURCHES SUSPENDUES

Votre fourche suspendue nécessite un entretien très précis, et d'une extrême rigueur, en fonction des différents modèles sélectionnés par les Cycles Lapierre. Pour cela il est impératif de vous reporter à la notice du fabricant. Cet organe étant en permanence soumis à des contraintes, nettoyez toujours les plongeurs après chaque utilisation. Inspectez aussi l'état des joints, garant de la bonne marche des fourches et surtout de leur fiabilité (pour cela, reportez-vous à la notice du fabricant). La lubrification et la vidange de la fourche sont à effectuer en fonction des recommandations du fabricant. Ces opérations sont à confier à des spécialistes disposant de l'outillage et des compétences nécessaires pour les mener à bien.

### III - MODÈLES PARTICULIERS

#### 1 - MODÈLES CARBONE

Ces modèles sont à la pointe de la recherche Lapierre, vous disposez ainsi d'un cadre de haute technologie. Vous devez donc respecter ces quelques consignes, afin de vous assurer d'une plus grande longévité, ainsi que d'une efficacité constante.

- Soyez à l'écoute de votre vélo.
- Entretenez régulièrement votre vélo.
  - Faites des visites de contrôle périodiques chez votre détaillant.
  - En cas d'impact, faites contrôler celui-ci par votre spécialiste habituel.
  - Attention à ne pas utiliser de graisse dans votre tube de selle : certaines graisses peuvent se révéler nocives pour la résine et détériorer cette dernière.

Durant les sorties d'hiver, il est IMPÉRATIF de laver son vélo après chaque sortie afin que le sel n'attaque pas le vernis des cadres et des périphériques.

#### 2 - RAID FX

Afin de tirer le maximum du Raid FX, voici quelques conseils de réglage :

2.1 Réglez correctement votre position de pilotage.

2.2 Choisissez une pression de pneumatique appropriée aux conditions climatiques et au terrain pratiqué. Reportez-vous aux conseils de gonflage indiqués sur les pneumatiques. Si vous recherchez du confort et de la motricité, optez pour une pression faible. En revanche, il vous faudra gonfler davantage vos pneumatiques si vous recherchez du rendement et de la nervosité mais aussi pour éviter les risques de pincements. Une pression moyenne de 2,5 bars environ constitue une bonne base de réglage pour un poids moyen de 75 kg.

2.3 Réglage de SAG à l'amortisseur. (SAG : enfoncement de l'amortisseur lorsque le pilote monte sur le vélo). Pour un fonctionnement optimal de la suspension, il est nécessaire de régler le SAG et la vitesse de rebond en fonction de votre poids et de votre pratique.

Le réglage moyen du SAG se situe à environ 20 - 30 % d'enfoncement de la tige d'amortisseur, c'est-à-dire environ 10 à 15 mm pour les Raid FX. Aidez-vous du petit joint monté sur la tige pour effectuer ce réglage. À l'arrêt, contre un mur pour garder votre équilibre, montez sur la selle avec votre équipement, (sac à eau, etc...), sautillez légèrement dessus, puis positionnez le joint contre le corps d'amortisseur. Descendez alors délicatement de votre vélo en essayant de ne pas comprimer la suspension.



#### ATTENTION

**NE JAMAIS DÉPASSER LES PRESSIONS MAXIMALES INDIQUÉES SUR L'AMORTISSEUR.**

**EN CAS DE DOUTE REPORTEZ-VOUS SUR LE MANUEL D'UTILISATION DE L'AMORTISSEUR OU DE LA FOURCHE.**

**EN CAS DE DOUTE, DEMANDEZ CONSEIL À VOTRE SPÉCIALISTE.**



#### ATTENTION

**NE ROULEZ JAMAIS AVEC L'AMORTISSEUR ET LA FOURCHE (EN FONCTION DES MODÈLES) CONSTAMMENT EN POSITION BLOQUÉE, CAR VOUS RISQUEZ DE VOUS BLESSER LORS DES DESCENTES, ET VOUS POUVEZ USER PRÉMATURÉMENT VOTRE VÉLO.**

**IL EST CONSEILLÉ DE LES BLOQUER UNIQUEMENT LORS DE CERTAINES MONTÉES OU LORSQUE LE TERRAIN S'Y PRÊTE.**

Mesurez la distance entre le joint et le corps de l'amortisseur, c'est cette dimension que l'on appelle SAG et qui devrait être comprise entre 10 et 15 mm sur les Raid FX.

En fonction des effets que vous recherchez, vous pouvez jouer sur ce réglage. Si vous recherchez plus de rendement, de sensations et de maniabilité, alors optez pour un enfoncement plus proche des 20 %, soit 10 mm. À l'inverse, pour plus de confort et une pratique plus axée descente, 30 % (15 mm) sera plus adapté.

La vitesse du rebond est à adapter à vos conditions de pratique. Plus le terrain est cassant, plus vous devrez l'accélérer, plus le terrain est lisse, plus on peut la ralentir. Attention toutefois à rester dans des plages acceptables.

Pour régler le rebond, l'amortisseur dispose d'une molette qu'il faut visser pour ralentir, et inversement.

**N'hésitez pas à demander conseil à votre détaillant pour ces réglages importants.**

**Attention à ne jamais dépasser les pressions maximales indiquées sur l'amortisseur.**

#### 3 - XR



#### ATTENTION

**NE JAMAIS DÉPASSER LA PRESSION MAXIMALE ACCEPTÉE PAR L'AMORTISSEUR. TOUJOURS SE RÉFÉRER À LA NOTICE DE L'AMORTISSEUR POUR VÉRIFICATION ET POUR LES FRÉQUENCES DE L'ENTRETIEN D'USAGE.**

**NE JAMAIS DÉMONTER LE CORPS DE L'AMORTISSEUR, LA PRESSION Y EST TRÈS ÉLEVÉE ET POURRAIT VOUS BLESSER.**

**EN CAS DE DOUTE OU QUESTION, TOUJOURS SE RÉFÉRER À VOTRE DÉTAILLANT.**

Ce cadre spécifiquement conçu pour le 29", adopte un nouveau système mono-pivot, garantie d'un gain de poids important et d'une rigidité optimisée. La suppression de l'articulation entre les bases et les haubans est compensée par le " flex " du triangle arrière carbone. L'amortisseur Fox spécialement développé pour le XR, est réglable manuellement sur 3 positions : CTD (Climb, Trail, Descend) et permet d'obtenir un débattement de 100 mm.

#### Marche à suivre pour régler l'amortisseur :

3.1 Asseyez vous sur le vélo, pieds sur les pédales et mains sur le cintre (s'appuyer légèrement contre un mur à l'aide du coude facilite l'opération) avec votre équipement (sac, etc...).

3.2 Une fois en équilibre, il faut que l'enfoncement de l'amortisseur se situe entre 8 mm et 11 mm pour un réglage optimal (aidez vous du joint torique et d'un réglet pour mesurer cet enfoncement).

### III - MODÈLES PARTICULIERS

#### 4 - X-CONTROL (FPS+)

Le système FPS+ (Full Power Suspension) étant basé sur une position d'équilibre, il est nécessaire d'effectuer un réglage correct de la pression dans l'amortisseur arrière afin d'obtenir un rendement optimal. Pour ce faire, les vélos FPS+, évolution de FPS2, disposent d'un indicateur de réglage sur le bras arrière.

#### Marche à suivre :

4.1 - Asseyez-vous sur le vélo, pieds sur les pédales et mains sur le cintre (s'appuyer légèrement contre un mur à l'aide du coude facilite l'opération).

4.2 - Une fois en équilibre, vous devez faire coïncider l'indicateur avec la position d'équilibre.

Pour cela, deux possibilités :

- Si votre indicateur est situé entre les positions « zéro » et « min », il faut diminuer la pression.
- Si votre indicateur est situé au dessus de « max », il faut augmenter la pression. Pour ce faire, une pompe haute pression est recommandée.

**Attention :** ne pas dépasser 200 PSI ou 14 bars maximum et ne pas introduire d'impuretés pendant le réglage.

Pour parfaire votre réglage, vous pouvez sautiller sur la selle et vérifier la position de repos ou contrôler en roulant sur le plat que l'indicateur est bien en face du « SAG ». Attention toutefois aux effets d'optique et aux véhicules arrivant en sens inverse!

#### Conseil d'utilisation

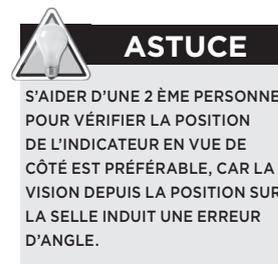
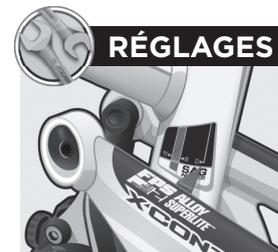
Si vous souhaitez plus de débattement négatif, vous pouvez dégonfler un peu l'amortisseur pour encore plus de confort et de motricité ou si vous « pratiquez » sur des terrains très accidentés.

L'indicateur se trouvera alors au dessus de « max. » (Pour le X-Control : attention de ne pas s'écarter de plus de un millimètre de la position « max. »). L'efficacité anti-pompage sera alors légèrement diminuée mais sera toujours supérieure à celle d'un suspendu classique.

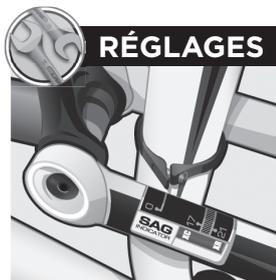
À l'inverse, il n'y a aucun intérêt à gonfler l'amortisseur plus que nécessaire.

En revanche, prenez garde à ne pas diriger le jet d'un nettoyeur haute pression vers les roulements de votre vélo (direction, roues, pédalier, ...). Une brosse fixée en bout de jet est une bien meilleure solution pour nettoyer votre VTT.

Si vous avez l'habitude de rouler dans des régions boueuses, il est conseillé de protéger l'amortisseur avec un manchon en néoprène.



### III - MODÈLES PARTICULIERS



#### RÉGLAGES

#### 5 - ZESTY TR / ZESTY AM / SPICY / FROGGY (OST / OST+)

Notre technologie OST+ (Optimized Suspension Technology) issue du système FPS2 mais optimisée pour les longs débats, bénéficie, tout comme le FPS+, d'un indicateur permettant de régler l'enfoncement initial (SAG) de manière optimum pour une efficacité maximum. L'indicateur se trouve sur le côté gauche du vélo, au niveau des haubans. Pour les modèles Zesty TR, Zesty AM, Spicy et Froggy, le réglage de la valeur du SAG doit être situé entre 20 et 30 % de la course totale de la tige de l'amortisseur.

Le mode de réglage est identique pour ces vélos, il est détaillé ci-dessous :



5.1 - Vérifiez que l'indicateur est bien en face du « zéro » quand personne n'est sur le vélo. Si nécessaire ajuster la position de la flèche.

5.2 - Asseyez-vous sur le vélo, pieds sur les pédales et mains sur le cintre (s'appuyer légèrement contre un mur à l'aide du coude facilite l'opération)

5.3 - Une fois en équilibre, vous devez faire coïncider la flèche de l'indicateur de SAG avec la zone de réglage hachurée.

Si l'indicateur est en dehors de la zone hachurée lorsque vous êtes sur le vélo, il suffit de :

- Augmenter la pression d'air dans l'amortisseur à l'aide d'une pompe haute pression ou augmenter la précharge du ressort pour les amortisseurs à ressort.
- Diminuer la pression d'air pour les modèles à air ou diminuer la précharge du ressort pour les amortisseurs à ressort.

Pour les modèles **ZESTY TR**, **ZESTY AM** et **SPICY** :

- Un réglage du SAG à 20 % (indicateur en position XC) correspond à une utilisation orientée cross-country (XC) avec un angle de selle plus redressé et une suspension plus dure, renvoyant plus d'informations en provenance du sol.
- Un réglage du SAG à 30 % (indicateur en position FR) correspond à une utilisation plus enduro (FR). Les angles seront un peu plus couchés pour donner une position plus sur l'arrière et la suspension sera plus souple.



### III - MODÈLES PARTICULIERS

Pour le **FROGGY** :

- Vous pouvez régler le SAG de préférence entre 20 et 30 % de la course de la tige de l'amortisseur suivant votre pilotage, le type de terrain et en fonction du profil plus ou moins descendant de vos parcours.

Concernant l'entretien de votre amortisseur ainsi que les réglages hydrauliques et affinés de votre amortisseur, veuillez vous reporter à la notice du fabricant fournie avec votre vélo.

#### Astuces :

- S'aider d'une deuxième personne pour vérifier la position de l'indicateur en vue de côté est préférable, car la vision depuis la position sur la selle induit une erreur d'angle.
- Pour parfaire votre réglage, vous pouvez sautiller sur la selle pour vérifier la position en charge. N'hésitez pas également à faire le réglage lorsque vous êtes tout équipé (avec votre sac porte boisson, casque, etc), il n'en sera que plus précis.

#### 6 - DH (SLT)

##### 6.1 - RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR

Pour le réglage des amortisseurs FOX et ROCK SHOX (en fonction du modèle de votre vélo), référez - vous aux notices d'utilisation des fabricants.

##### 6.2 - CHANGEMENT DE L'ANGLE DE DIRECTION

###### Marche à suivre pour les modèles 2011 et 2012

- 1 - Extraire les cuvettes excentrées LAPIERRE.
- 2 - Tourner les deux cuvettes de 1/2 tour pour changer l'angle, puis insérer à nouveau les cuvettes.
- 3 - L'empreinte dans la cuvette permet de lire l'angle sur le H/T.  
Angle de direction :  $63,5^\circ + 0,5^\circ = 64^\circ$  ou  $63,5^\circ - 0,5^\circ = 63^\circ$

**Attention :** les deux cuvettes doivent être montées de façon à ce que les 2 empreintes indiquent le même angle.

###### Marche à suivre pour les modèles à partir de 2013

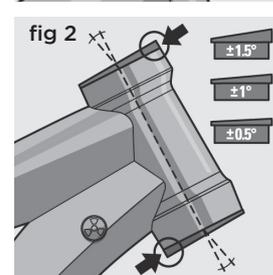
- 1 - Extraire les réducteurs fournis avec votre DH LAPIERRE. (Angle  $0^\circ$ )
- 2 - Sélectionner la paire de cuvettes de votre choix (Angle  $0,5^\circ - 1^\circ$  ou  $1,5^\circ$  selon le modèle). Vendues séparément.
- 3 - Orienter les cuvettes comme sur fig. 2 pour augmenter la chasse, ou inversement pour la réduire.
- 4 - Presser les cuvettes dans la douille.

**Attention :** les deux cuvettes doivent être montées par paire, les 2 empreintes indiquant le même angle !

#### 16 - MODÈLES PARTICULIERS



2011 et 2012



2013



#### ATTENTION

**NE ROULEZ JAMAIS AVEC L'AMORTISSEUR ET LA FOURCHE (EN FONCTION DES MODÈLES) CONSTAMMENT EN POSITION BLOQUÉE, CAR VOUS RISQUEZ DE VOUS BLESSER LORS DES DESCENTES, ET VOUS POUVEZ USER PRÉMATURÉMENT VOTRE VÉLO.**

**IL EST CONSEILLÉ DE LES BLOQUER UNIQUEMENT LORS DE CERTAINES MONTÉES OU LORSQUE LE TERRAIN S'Y PRÊTE.**



#### ATTENTION

**NE JAMAIS DÉPASSER LA PRESSION MAXIMALE ACCEPTÉE PAR L'AMORTISSEUR. TOUJOURS SE RÉFÉRER À LA NOTICE DE L'AMORTISSEUR POUR VÉRIFICATION ET POUR LES FRÉQUENCES DE L'ENTRETIEN D'USAGE.**

**NE JAMAIS DÉMONTER LE CORPS DE L'AMORTISSEUR, LA PRESSION Y EST TRÈS ÉLEVÉE ET POURRAIT VOUS BLESSER.**

**EN CAS DE DOUTE OU QUESTION, TOUJOURS SE RÉFÉRER À VOTRE DÉTAILLANT.**

#### 7 - OVERVOLT

Afin de tirer le maximum de l'Overvolt, voici quelques conseils de réglages :

7.1 - Réglez correctement votre position de pilotage.

7.2 - Modèles Overvolt FS 900 et FS 500 uniquement :

Réglage du SAG de l'amortisseur (SAG : enfoncement de l'amortisseur lorsque le pilote monte sur le vélo). Pour un fonctionnement optimal de la suspension, il est nécessaire de régler le SAG et la vitesse de rebond en fonction de votre poids et de votre pratique.

Le réglage moyen du SAG se situe à environ 20 - 30 % d'enfoncement de la tige d'amortisseur. Aidez - vous du petit joint monté sur la tige pour effectuer ce réglage.

À l'arrêt, contre un mur pour garder votre équilibre, montez sur la selle avec votre équipement (sac à eau, etc.), sautillez légèrement dessus, puis positionnez le joint contre le corps d'amortisseur.

Descendez alors délicatement de votre vélo en essayant de ne pas comprimer la suspension.

Mesurez la distance entre le joint et le corps de l'amortisseur, c'est cette dimension que l'on appelle SAG.

En fonction des effets que vous recherchez, vous pouvez jouer sur ce réglage. Si vous recherchez plus de rendement, de sensations et de maniabilité, alors optez pour un enfoncement plus proche des 20 %. A l'inverse, pour plus de confort et une pratique plus axée descente, 30 % sera plus adapté.

La vitesse du rebond est à adapter à vos conditions de pratique. Plus le terrain est cassant, plus vous devrez l'accélérer, plus le terrain est lisse, plus on peut la ralentir. Attention toutefois à rester dans des plages acceptables.

Pour régler le rebond, l'amortisseur dispose d'une molette qu'il faut visser pour ralentir, et inversement.

**N'hésitez pas à demander conseil à votre détaillant pour ces réglages importants.**

**Attention à ne jamais dépasser les pressions maximales indiquées sur l'amortisseur.**

7.3 - Utilisation : référez-vous au Manuel d'Utilisation de l'assistance Bosch fournie avec votre Overvolt.

### III - MODÈLES PARTICULIERS

#### 8 - E:i SHOCK AUTO

Si votre vélo est équipé de notre suspension intelligente dernière version e:i Shock Auto, retrouvez toutes les informations concernant l'utilisation, l'entretien et les précautions d'usage dans le Manuel d'Utilisation e:i Shock Auto fourni avec votre vélo.

#### 9 - SERRAGE DES AXES TRAVERSANTS

##### 9.1 - SERRAGE DE L'AXE TRAVERSANT ARRIÈRE 12 x 135 mm (FROGGY) OU 12 x 150 mm (DH)

###### Marche à suivre :

- 1 - Insérez le moyeu arrière sur les haubans du bras arrière.
- 2 - Insérez l'axe 12 mm dans le hauban, du côté gauche du vélo, et faites-le glisser complètement à travers le moyeu jusqu'à l'écrou d'axe sur l'autre hauban du vélo.
- 3 - Vissez l'axe 12 mm dans son écrou jusqu'au serrage . **15 - 20 Nm**
- 4 - Sur le DH n'oubliez pas de serrer les vis de pression sur chaque patte. **3 - 5 Nm**

##### 9.2 - SERRAGE DE L'AXE TRAVERSANT ARRIÈRE 12 x 142 mm (AUTRES MODÈLES)

###### Marche à suivre :

- 1 - Insérez le moyeu arrière dans les épaulements prévus à cet effet, sur les haubans du bras arrière.
- 2 - Insérez l'axe 12 QR dans le hauban, du côté gauche du vélo, et faites-le glisser complètement à travers le moyeu jusqu'à l'écrou d'axe sur l'autre hauban du vélo.
- 3 - Vissez l'axe 12 QR dans son écrou sur 5 à 6 tours complets et fermez le levier. Lorsque le levier est fermé, il doit être positionné comme sur la fig. 1, parallèle aux bases. Si ce n'est pas le cas, veuillez ajuster sa position grâce à l'écrou 1 positionné sur le hauban droit.
- 4 - Ajustement de la position du levier : desserrez la vis de blocage 2 (voir fig. 2) de l'écrou, situé sous le hauban droit, grâce à une clé BTR de 2 mm. Ajustez à la main la position de l'écrou, jusqu'à pouvoir positionner le levier de l'axe 12 QR dans sa position normale (voir fig. 1). Serrez la vis de blocage pour maintenir l'écrou dans la position adaptée.



#### ATTENTION

NE ROULEZ JAMAIS AVEC L'AMORTISSEUR ET LA FOURCHE (EN FONCTION DES MODÈLES) CONSTAMMENT EN POSITION BLOQUÉE, CAR VOUS RISQUEZ DE VOUS BLESSER LORS DES DESCENTES, ET VOUS POUVEZ USER PRÉMATURÉMENT VOTRE VÉLO.

IL EST CONSEILLÉ DE LES BLOQUER UNIQUEMENT LORS DE CERTAINES MONTÉES OU LORSQUE LE TERRAIN S'Y PRÊTE.



Fig. 1

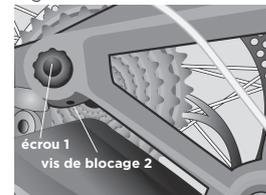


Fig. 2

### 1 - CALENDRIER D'ENTRETIEN

Afin de prolonger l'espérance de vie de votre vélo, voici un exemple d'un calendrier d'entretien dans le cas d'une utilisation régulière.

#### 1 - AVANT & APRÈS CHAQUE SORTIE :

- Contrôlez les freins.
- Contrôlez la pression des pneumatiques et d'éventuels dommages.
- Contrôlez le serrage de roues.
- Contrôlez le serrage de la potence et du cintre.
- Contrôlez le bon fonctionnement de la fourche télescopique (pour les VTT).
- Entreposez soigneusement votre vélo dans un endroit propre et sec.

#### 2 - TOUS LES MOIS :

- Inspectez la présence éventuelle de jeu dans la potence et le cintre.
- Inspectez la présence éventuelle de jeu dans le tube de selle.
- Contrôlez la cassette ainsi que la chaîne.
- Contrôlez les câbles, durites, manettes.
- Contrôlez les dérailleurs, les lubrifiez si besoin.
- Contrôlez l'usure des plaquettes/patins des freins, remplacer si besoin.
- Contrôlez le voilage des roues, la tension des rayons.
- Dans le cadre d'une utilisation de frein sur jante, celle-ci est une pièce d'usure. Contrôlez attentivement l'usure de la jante en vous reportant aux consignes du fabricant ou en contrôlant le témoin d'usure situé sur la surface de freinage.

#### 3 - TOUS LES SIX MOIS (en fonction de la fréquence, et le type d'utilisation) :

- Inspectez le cadre et recherchez l'apparition d'éventuelles amorces de fissures.
- Contrôlez le jeu du boîtier de pédalier.
- Pour un contrôle plus efficace, il est conseillé de se rendre chez votre revendeur agréé, afin de faire un contrôle poussé.

#### 4 - TOUS LES ANS :

- Remplacez cintre et potence.
- Contrôlez et lubrifiez toutes les pièces en frottement.
- Pour un contrôle plus efficace, il est conseillé de se rendre chez votre revendeur agréé, afin de faire un contrôle poussé.

## IV - MAINTENANCE

### 2 - NETTOYAGE ET LUBRIFICATION

Après votre sortie, lavez votre vélo à l'eau savonneuse (le liquide vaisselle étant conseillé pour son fort pouvoir dégraissant sans être corrosif pour autant). N'utilisez pas de nettoyeur haute-pression dans la mesure du possible. Si vous ne pouvez faire autrement, ne dirigez jamais le jet directement sur les roulements et les joints (dans le cas où vous utilisez un tout suspendu). Séchez à l'aide d'un chiffon doux pour éliminer les gouttes d'eau et les résidus d'humidité afin d'éviter les risques de corrosion. Cette opération vous permet par la même occasion de faire un contrôle visuel des tubes de votre vélo (utile pour percevoir d'éventuelles amorces de fissures).

Avant de l'entreposer convenablement, lubrifiez les organes de transmission à l'aide d'un produit élaboré à cet effet. Profitez-en pour contrôler l'usure des freins, le voilage de roues ainsi que d'éventuels jeux.

### 3 - PIÈCES D'USURES

Veillez à toujours vérifier les composants d'usures (notamment les éléments de freinage) de manière à ne prendre aucun risque. Si vous avez un doute quant à l'usure de certains composants veuillez vous référer à la notice du composant ou bien à votre détaillant. Mieux vaut prévenir que guérir alors n'attendez jamais le dernier moment !

#### Liste des différents éléments d'usures :

- Éléments de freinage (Patins, jantes, plaquettes)
- Pneus, chambres à air, fonds de jante
- Câbles et gaines
- Éléments de transmissions (Chaîne, plateaux, cassette, boîtier de pédalier)
- Roulements des points de pivots des cadres suspendus
- Entretoises et bushing d'amortisseurs



### ATTENTION

**EN CAS DE PROBLÈME, AMENEZ VOTRE VÉLO AVEC LA FACTURE D'ACHAT CHEZ VOTRE REVENDEUR LAPIERRE.**

**IL FERA UN PREMIER DIAGNOSTIC DU PROBLÈME. LUI SEUL EST HABILITÉ À RENVOYER LE VÉLO ET À FAIRE LA DEMANDE DE PRISE EN GARANTIE DE LA PIÈCE.**

**C'EST AU SAV LAPIERRE DE STATUER SUR LA VALIDITÉ DE LA GARANTIE.**

La présente garantie prend effet à compter de la date d'achat. Elle n'est accordée que pour un usage normal de la bicyclette.

Les cadres CYCLES LAPIERRE sont garantis contre les défauts de fabrication ou de matière pendant une durée de 5 ans pour les cadres rigides et les cadres suspendus, sauf modèles Rapt, DH et Froggy : 2 ans, dans le cadre d'une utilisation normale.

Tous les composants Lapierre montés sur les vélos Cycles Lapierre sont garantis 2 ans. Lapierre n'assure pas la garantie des autres composants, celle-ci étant assurée par les marques concernées.

Les finitions (peintures et autocollants) sont garanties 1 an.

Pour les modèles des millésimes 2008 et précédents, la garantie sur les cadres reste de 5 ans sur les rigides et 2 ans sur les suspendus. Notre garantie ne s'applique pas lors de la pratique en compétition ou lorsque la bicyclette est utilisée au-delà de la destination normale correspondant à ses caractéristiques techniques.

Pour toute demande de garantie, l'acheteur doit justifier de la date d'achat de la bicyclette auprès de nos revendeurs qui procéderont à un premier diagnostic. La prise en charge de la garantie devra être validée par le Service Après Vente CYCLES LAPIERRE. L'acheteur doit obligatoirement présenter le carnet de garantie complété ainsi que la facture du vélo.

Les garanties sont mises en œuvre sur agrément de nos services techniques. Aucun retour ne sera accepté en port dû. Les frais d'envoi sont à la charge du détaillant. Les frais de main d'œuvre pour le remplacement d'un cadre ou d'un triangle sont pris en charge par la Société CYCLES LAPIERRE dans un délai de trois ans à compter de la date d'achat du vélo.

Si une pièce se trouve sous garantie, celle-ci sera remplacée par une pièce neuve identique ou correspondante. Toutefois, la Société CYCLES LAPIERRE ne peut garantir la fourniture constante de certains types de cadres ou de certaines couleurs.

Lors du remplacement en garantie d'un cadre par un autre similaire mais qui engendrerait le remplacement de certaines pièces suite à des problèmes de compatibilité, la Société CYCLES LAPIERRE s'engage à livrer gratuitement les pièces compatibles dans un délai de trois ans à compter de la date d'achat du vélo. Après cette période, le coût d'achat de ces pièces sera à la charge du client après acceptation du devis.

### La garantie s'applique uniquement :

- sur les vélos achetés chez l'un de nos revendeurs agréés CYCLES LAPIERRE.
- au premier propriétaire du vélo et la garantie ne se transfère pas aux acheteurs suivants en cas de revente.
- en cas d'usage normal de la bicyclette.

### La garantie ne s'applique pas :

- si les réclamations sont consécutives à la pratique du vélo en compétition,
- si le vélo est utilisé au-delà de sa destination et de ses performances techniques, s'il est constaté un entretien insuffisant ou une négligence de l'acheteur, ou encore en cas d'accidents ou d'autres conditions d'utilisation anormales et excessives.
- en cas de modification effectuée sur le vélo sans autorisation préalable et écrite de la Société CYCLES LAPIERRE,
- en cas d'incidence d'éléments ou d'agents extérieurs (catastrophe naturelle, incendie, humidité ...),
- en cas d'utilisation d'une manière non conforme aux normes techniques et de sécurité,

La garantie ne s'applique pas aux pièces d'usures dont vous trouverez la liste dans le paragraphe **IV - MAINTENANCE 3 - Pièces d'usures** (p. 21) de la notice d'utilisation jointe au vélo.

Les conditions de la présente garantie ne pourront s'appliquer à la condition que le vélo soit acheté sur le territoire de l'Union Européenne et des DOM TOM français, et y demeure.

Aucun vendeur ou distributeur ne peut modifier les termes de la présente garantie, sauf si le vendeur ou distributeur remplace les conditions de garantie de la Société CYCLES LAPIERRE par ses propres conditions de garantie à l'en-tête de sa Société.

## VI - COMPLÉMENT INFORMATIONS

### 1 - ÉCLAIRAGE ET SIGNALISATION

Conformez-vous aux exigences légales nationales lorsque la bicyclette doit être utilisée sur la voie publique (éclairage, signalisation...). De nuit ou quand la visibilité est insuffisante (brouillard, tunnel), pour circuler à vélo, vous devez obligatoirement avoir :

- un phare avant blanc (ou jaune) et un phare arrière rouge.
- un catadioptre avant blanc (ou jaune) et un catadioptre arrière rouge.
- des réflecteurs visibles latéralement (« cataroues », ou pneus à flancs réfléchissants).
- des réflecteurs de pédale orange.
- un avertisseur sonore.

Ces éléments sont présents dans la pochette avec le manuel d'utilisation.

### 2 - UTILISATION DE PIÈCES D'ORIGINE

Il est important d'utiliser des pièces d'origine pour tous les composants critiques pour la sécurité. L'utilisation de pièces ou composants non conformes avec votre bicyclette, ainsi que toute modification au niveau de la construction d'origine ou de l'équipement de la bicyclette peuvent entraîner des risques pour l'utilisateur de la bicyclette.

### 3 - REMPLACEMENT DES PNEUMATIQUES ET OU DES MANIVELLES

Si vous augmentez la longueur de vos manivelles, surveillez le passage de l'extrémité de ces dernières au niveau des bases du cadre de votre vélo. Plus vous vous éloignez de l'axe de pédalier plus vous vous rapprochez des bases. Un axe plus long peut être nécessaire.

Vérifiez également l'espace présent entre le bout du pied et le pneu avant, vous devez pouvoir tourner le guidon sans que la roue touche votre chaussure. Cette vérification s'applique également en cas de changement de section de pneu.

D'autre part, en rallongeant la longueur des manivelles, vous diminuez également la garde au sol. Attention de ne pas toucher le sol en pédalant dans les virages et sur les dos d'âne (risques de chute).



### ATTENTION

VÉRIFIEZ TOUJOURS LE BON FONCTIONNEMENT DE VOTRE ÉCLAIRAGE AVANT CHAQUE SORTIE.

