

MARIN[®]

MARIN MOUNTAIN BIKES 84 GALLI DRIVE NOVATO, CA 94949 USA 415-382-6000 WWW.MARINBIKES.COM
FABRIQUE EN TAIWAN



MARIN[®]

MANUEL D'UTILISATEUR

AVIS IMPORTANT!

COMPOSANTS ULTRA LÉGERS

Selon la fréquence d'utilisation, les guidons et accessoires ultra légers qui équipent certains modèles Marin, nécessitent une inspection et un remplacement périodique.

FÊLURES OU DÉFORMATIONS

Arrêtez immédiatement de rouler dès que vous remarquez une fente ou une déformation dans le cadre, la potence ou le cintre de votre vélo. Ramenez-le au revendeur où vous avez acheté le vélo pour qu'il fasse une expertise des éventuelles détériorations.

L'USAGE NOCTURNE

Votre vélo est livré avec un kit d'éclairage légal et obligatoire. Vous devez impérativement l'utiliser lors de l'usage nocturne. Les réflecteurs qui équipent également nos vélos ne sont prévus pour se servir uniquement comme équipement de nuit.

CALE-PIED & COURROIES OU PÉDALES AUTOMATIQUES

Les vélos équipés de pédales à cale-pied et courroies ou de pédales automatiques peuvent augmenter les risques de blessures. Si vous n'êtes pas sûr de votre capacité à utiliser un vélo avec l'un ou l'autre de ce ou ces types de pédales, vous devrez démonter chaque cale-pied et courroies et monter une paire de pédales pour usage sans cale-pied et courroies.

CONFORME AUX EXIGENCES DE SECURITE

Argentina
GENOA BICYCLES
543514815829

Australia
REX IMPORT
61352482712

Austria
MARIN EUROPE
499119612340

Benelux
ATB SALES
441424753566

Canada
Marin USA
4153826000

Canary Island
A. SUANZES
34928226812

Colombia
B.T.T.
5726612456

Costa Rica
XCESSO
5062903382

Croatia
SPECTRAL
3854550981

Cyprus
GOODTONES
3572351617

Czech Rep
KOMERSIA PRAHA
420240225234

Denmark
CYKEL KLUBBEN
ROLSTED A/S
4598167577

Ecuador
MOTOHOT
5937846811

Finland
& Estonia
VELOSPORT
35897571377

France
MARIN EUROPE
499119612340

Germany
MARIN EUROPE
499119612340

Greece
PROACTIVE
8954875

Israel
ROSEN & MEENTS
97249829333

Italy
FREEWHEELING
390544461525

Japan
FUN FANCY CO.LTD.
8169071141

Korea
BUMIL TRADING
COMPANY
8225516992

Mexico
OUTDOOR LIFE
5283781577

N. New Zealand
BIKE BARN
6496315336

Poland
BIKERSHOP
48124233262

Portugal
AVALANCHE
35114864636

Russia
ALPINDUSTRIA
70951659481

Singapore
TREKNOLOGY BIKES 3
654662673

Slovenia
CS TRADE
38664380200

South Africa
B. SLOTAR
3341106789

S. New Zealand
PENNY FARTHING
6433791520

Spain
DIRT RACING
34916637125

Sweden
MARIN EUROPE
499119612340

Switzerland
MARIN EUROPE
499119612340

Thailand
HAH HONG
TRADING
6622250485

Trinidad
LET RIDE INSTEAD
8686362277

United Arab Emirates
PASCALS
9714664926

United Kingdom
ATB SALES
441424753566

United States
Marin USA
4153826000

Venezuela
LATIN BIKE
5822860285

FÉLICITATIONS !

Vous venez d'acheter l'un des meilleurs vélos du monde : un Marin ! Depuis notre fondation en 1986, nous avons développé et perfectionné la qualité de nos vélos. Nous sommes souvent connu comme les précurseurs de notre industrie à cause de notre utilisation des designs innovants et notre choix de pièces parfaits. "Mais, comment font-ils", est la phrase la plus souvent entendue chez nos concurrents. Nous réalisons ces résultats en basant notre procédé de fabrication sur notre expérience dans deux domaines importants :

Expérience: Nos équipes nationaux aux EU et internationaux en Europe roulent en compétition sur les pistes les plus difficiles du monde

Passion: Nous sommes passionnés du VTT depuis la naissance de ce sport ici à Marin County, Californie.

Nous roulons quotidiennement sur nos vélos pour tester et re-tester les très importants critères de design de nos vélos: l'équilibre entre la meilleure performance et la légèreté.

Nous sommes extrêmement fiers des produits que nous proposons comme du service offert par notre équipe et nos distributeurs. Nous sommes, également, sûrs que les résultats de notre dur travail vous paraîtra évident lors de chaque sortie. C'est pour cela que nous vous souhaitons des années de plaisir !

Merci pour vos encouragements,

Marin Mountain Bikes

COMMENT UTILISER CE MANUEL D'UTILISATEUR

Ce vélo Marin est destiné à être vendu et assemblé, exclusivement, par un revendeur ou un mécanicien professionnel. Ces vélos sont des engins sophistiqués qui doivent être assemblés et entretenus par des professionnels expérimentés.

Ce manuel est organisé avec une Partie 1 qui vous donnera toutes les informations importantes dont vous en aurez besoin avant votre première sortie.

La partie 2 rassemble le mode d'emploi de votre vélo avec toutes les informations importantes de vérification et d'entretien.

Il est important que vous compreniez complètement le mode d'emploi des Serrages Rapides. Il faut lire et manier le Serrage Rapide, surtout si le revendeur ne vous l'a pas déjà expliqué !

Votre Manuel d'Utilisateur arrive avec UNE CARTE DE GARANTIE. Il faut remplir cette carte le plus rapidement possible et la renvoyer au distributeur Marin Mountain Bikes de votre pays. Vous trouverez l'adresse du distributeur de votre pays au dos de la couverture de ce Manuel.

Les règles de garantie varient suivant le pays d'achat. S'il vous plaît, vérifiez auprès de votre Revendeur Marin pour la garantie couvrant votre achat.

TERMES DE GARANTIE EN FRANCE:

Cadres Acier - 5 ans

Cadres Aluminium -3 ans

Cadres Tout Suspendus - 3 ans

Paliers Tout Suspendu - 5 ans

Composants non de marque - 1 an

Composants de marque - Selon la garantie du fabricant

Cette garantie est valable pour défauts en matériel ou fabrication et n'inclut pas usure normale ou malutilisation de l'équipement.

Nous remercions surtout Shimano, Gripshift et Fox pour leurs schémas techniques.

TABLE DES MATIERES

**PARTIE 1: LES INFORMATIONS INDISPENSABLES A
CONNAITRE AVANT DE ROULER! PAGE 2**

Chapitre. 1 Rudiments et Réglages de la Position en Vélo. 7
Chapitre. 2 Vérifications de Sécurité : Avant et Après Utilisation 10
Chapitre. 3 Règles et Principes d'Utilisation et de Sécurité 12
Chapitre. 4 Règles et Convenances d'Usage sur Chemin. 15
Chapitre. 5 Techniques de Pilotage 16

**PARTIE 2: ENTRETIEN COURANT DU VELO
SYSTEMES & FONCTIONNEMENT 18**

Chapitre. 6 Maniement des Systèmes de Serrage Rapide.
Démontage et Remontage des Roues Avant & Arrière . . . 19
Chapitre. 7 Système de Frein 21
Chapitre. 8 Transmission et Changement de Vitesses 25
Chapitre. 9 Jeu de Direction, Cintre & Potence, Selle &
Tige de Selle 29
Chapitre. 10 Roues / Pneus, Pédales, Moyeux & Boîtier de Pédalier . . 31
Chapitre. 11 Suspension Avant & Tout Suspendu 34
Chapitre. 12 Lavage, Lubrification & Entreposage. 38
Chapitre. 13 Périodicité & Opérations d'Entretien 41
Géométrie Suspension Avant 44
Géométrie Tout Suspendu 45
Géométrie Vélo de Route et Vélos de Ville 46

VTT SUSPENS

Nous avons créé
de VTT est conçue
tout-terrain. Un VTT se
boîtier de pédalier plus

PARTIE 1:
RENSEIGNEZ-VOUS
AVANT DE ROULER !

VTT SUSPENSION AVANT

Nous avons créé des géométries utilisables par les pratiquants occasionnels comme par les professionnels. Chaque catégorie de VTT est conçue avec une géométrie spécifique à chaque usage. Chaque composant de votre VTT est destiné à l'usage en tout-terrain. Un VTT se différencie des autres vélos de manière suivante: des roues solides, des pneus larges, d'un cadre bas pour faciliter l'enjambement, d'un boîtier de pédalier plus haut, des 18 vitesses ou plus et d'une position qui met le pilote plus en avant que sur un vélo de route.



VTT TOUT SUSPENDU

Notre gamme de vélos comporte des modèles tout suspendus. Grâce à cette technologie les roues restent en contact avec le sol, donnant plus de contrôle au pilote. Nos vélos tout suspendus réalisent un équilibre parfait entre performance, légèreté et fiabilité. Nos vélos tout suspendus peuvent rouler victorieusement dans un championnat national, comme sur vos pistes favoris. Nous proposons plusieurs versions, des modèles cross country et des purs descendeurs.



VELO DE ROUTE

Les plus légers et rapides de notre gamme sont ces vélos qui peuvent être utilisés en compétition, en cyclotourisme ou en entraînement. Ces vélos sont conçus pour des vitesses maximums et d'efficacité en se servant des cadres légers et rigides, des cintres de course, des roues ultra légères et des pneus haute pression pour présenter le moindre résistance sur route.



VÉLOS DE VILLE

Pour créer ce vélo polyvalent, on a mélangé un peu du VTT et un peu du vélo de route. Equipé d'un pédalier à trois plateaux, des roues légères et procurant une position plus redressée, ces vélos sont parfaits pour les coursiers, des gens ayant besoin d'un vélo pour faire des navettes, et les pratiquants occasionnels qui recherchent une position plus confortable. Ils sont conçus selon l'inspiration du vélo de route tout en gardant à l'esprit d'usage en tout terrain. Ce vélo est le choix idéal pour un pratiquant non spécialisé.



CHAPITRE 1 LES RUDIMENTS DE LA POSITION ET LES REGLAGES

CADRE :

Lorsque vous lirez ce Manuel vous aurez déjà choisi, la bonne taille de cadre, avec l'aide du revendeur qui vous a vendu ce vélo. La règle générale, pour la taille d'un cadre, veut que: debout, les deux pieds au sol avec le vélo entre les jambes, on doit avoir, approximativement, un espace de 7,5 centimètres entre votre entrejambe et le sommet du tube supérieur - c'est, particulièrement vrai pour le VTT. La règle d'usage, pour le vélo de route ou les Vélos de Villes, est de 1 cm. Le VTT demande plus d'espace par les conditions difficiles et le besoin d'enfourcher et de descendre souvent du vélo. Les pilotes les plus grands auront, quelquefois, plus de 7,5 cm d'espace avec le tube supérieur. Une taille de cadre correcte est indispensable à une usage confortable et en toute sécurité autant que pour piloter avec efficacité.

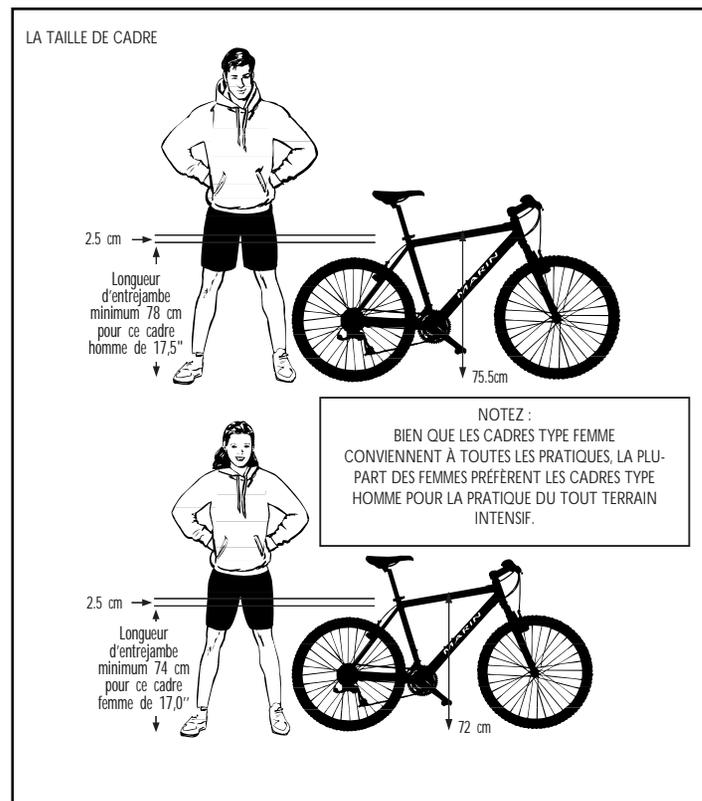
Lorsqu'il y a moins de 7,5 centimètres d'espace entre l'entrejambe et le sommet du tube supérieur, le vélo est trop grand pour la taille de l'utilisateur et un modèle plus petit devrait être utilisé. Demandez l'aide de votre revendeur pour sélectionner un vélo mieux taillé.

SELLE ET TIGE DE SELLE :

Vous pouvez régler la selle dans trois directions : hauteur, recul et angle. Votre revendeur Marin a probablement réglé pour vous la selle et la tige de selle, mais si vous devez faire des réglages supplémentaires, suivez ce guide technique.

HAUTEUR DE SELLE :

Asseyez-vous sur la selle avec les pieds sur les pédales et pédalez en arrière avant de stopper avec les manivelles perpendiculaires au sol (pédales en position des aiguilles d'une montre à 12 et 6 heures).



Avec les articulations de chaque pied centrées sur les pédales, la jambe positionnée sur la pédale basse ne doit pas être complètement tendue. Si la selle est trop basse, les jambes du pilote seront trop pliées entraînant trop de tension sur les genoux. Si la selle est trop haute, les jambes sont trop dépliées, ce qui mettra de la tension sur les jambes comme sur les hanches.

Pour faire monter ou faire descendre la selle, ouvrez le serrage rapide ou desserrez le boulon au sommet du tube de selle, déplacez la selle à la hauteur voulue et fermez ensuite le boulon ou le serrage rapide. Si la selle bouge ou a du jeu, vous aurez besoin de régler le Mécanisme du Serrage Rapide ou le Boulon de Serrage.

Attention : Il y a une hauteur maximum de réglage de votre selle. Cette limite maximum est indiquée sur la tige de selle. Ne réglez pas la tige de selle au-delà de cette limite.

REGLAGE DU REcul DE SELLE :

Après avoir réglé la hauteur de votre selle, vous souhaitez régler le recul ou l'avancement. D'abord, desserrez le boulon qui bloque la selle sur la tige de selle et bougez-la à l'avant ou à l'arrière. Re-serrez le boulon au couple adéquat.

Selon l'usage courant, la selle devrait être positionnée en avant ou en arrière, de manière à centrer les genoux au-dessus de l'axe des pédales quand on est en position 3 heures (horizontal).

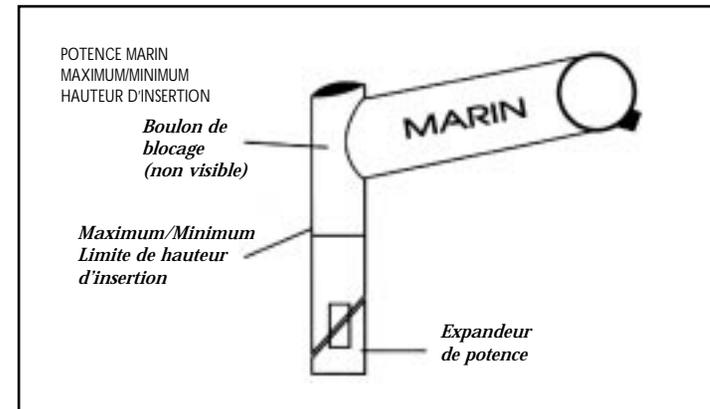
REGLAGE D'ANGLE DE SELLE :

La meilleure façon de trouver son angle de selle est de commencer avec une selle parallèle au sol. Partez de cette position pour déterminer si votre position de conduite vous amène à relever ou descendre la selle. Par expérience, nous vous suggérons de ne pas mettre trop d'angle de selle pour éviter l'inconfort au niveau du périnée et de la pression sur les mains et les épaules. Le réglage d'angle de selle est basé sur ses préférences personnelles. Essayez quelques angles différents. Cela vous aidera à trouver le meilleur.

HAUTEUR ET ORIENTATION DU CINTRE :

Il faut régler la hauteur et l'orientation du cintre pour l'adapter à votre taille et à votre corps ainsi qu'à vos préférences de pilotage.

Marin utilise deux types de potences: des modèles à plongeur et des potences pour pivot sans filetage. Avant d'entreprendre des réglages, il est important que vous reconnaissiez le type de potence de votre vélo.



Les potences à plongeurs sont insérées dans le pivot de fourche. Ce type de potence utilise un expandeur type cale / coin se bloquant dans le tube pivot. D'habitude on actionne un boulon de 6mm, au sommet de la potence, pour la serrer ou desserrer.

Notez que toutes les potences à plongeur possèdent un repère de « Limite d'Insertion Maxi / Mini ». Ne montez pas la potence au-delà de ce repère.

Notez : Quelquefois la potence reste bloquée après un desserrage complet du boulon d'expandeur. Dans ce cas, il peut être utile de débloquer l'expandeur en frappant, légèrement, la tête du boulon à l'aide d'un maillet.

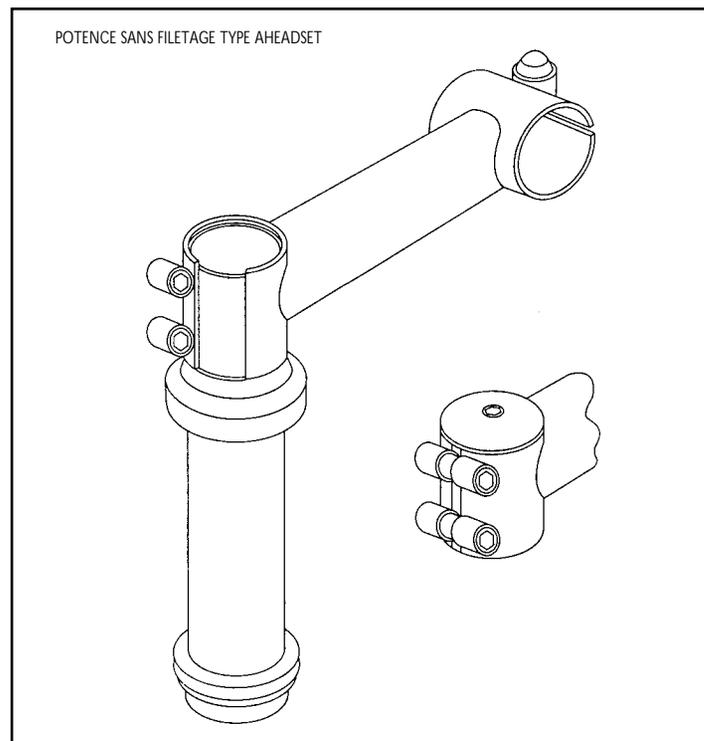
Les potences du type pivot lisse sont positionnées autour du pivot de fourche et sont serrées à l'extérieur de ce tube pivot. Il est, en général, impossible de régler la hauteur d'une potence type pivot lisse. Si votre vélo est équipé de ce type de potence et vous voulez un guidon plus haut il faut choisir un cintre ou une potence plus relevés.

Avant de rouler il faut toujours vérifier votre vélo pour vous assurer que la potence est insérée suffisamment à l'intérieur du pivot de direction. Vérifiez également le vieillissement de l'ensemble potence et cintre. La masselotte du plongeur et son boulon doivent être graissés tous les six mois.

Si vous n'êtes pas sûr de votre réglage de cintre ou de potence, rapprochez-vous de votre vélociste pour une vérification et un réglage professionnel.

A PROPOS DES PORTE - BAGAGES :

Tenter de tenir à la main en roulant des objets ou des colis peut être très dangereux et cela peut, facilement, vous faire perdre contrôle. Certains cyclistes se servent de sacoches banane pour transporter leurs petits objets légers mais ils choisissent la solution du porte bagage (qui peut être installé par votre revendeur local) pour les plus lourds. Les utilisateurs qui désirent transporter des bagages encombrants ou des enfants utiliseront de remorques spécifiquement étudiées.



Dans tous ces cas, il est important de rappeler que le cadre de votre vélo Marin est conçu, prioritairement, pour supporter le poids d'un cycliste. Vous devez être conscient des contraintes excessives qui peuvent être potentiellement supportées par le cadre. Cela peut causer des problèmes non couverts par la garantie.

CHAPITRE 2 CONTROLE DE SECURITE : AVANT / APRES UTILISATION

VIE DES CADRES ET COMPOSANTS MARIN

Tous les cadres et composants Marin ont une durée de vie d'utilisation déterminée et limitée. La durée de vie d'un cadre ou d'une pièce sera variable et dépend, de sa fabrication, des matériaux utilisés autant que de l'entretien qui lui sera prodigué. Par l'achat de vélos ou de pièces de conception ultra légère, on privilégie, plutôt, la performance à une longévité sans limites. Soumettre, ces cadres / pièces performantes, à de fréquentes vérifications doit donc devenir une habitude. Cette analyse subtile peut anticiper la détection. Les vérifications adaptées peuvent aider à éliminer des casses tragiques en trouvant de petits problèmes avant qu'ils ne deviennent importants. Marin ne garantit pas ses vélos ou composants lorsqu'ils sont utilisés en ou pour des : Compétition, sauts, acrobaties, soumis aux intempéries continues, le transport de charges lourdes, vélos montés avec des sièges enfants, en conditions extrêmes et toutes autres utilisations inhabituelles. Vous êtes seul responsable des blessures ou dommages que vous pouvez vous faire ou que votre vélo peut causer en l'utilisant de manière dangereuse ou sur un terrain inapproprié. Nos vélos sont conçus pour un usage tout-terrain. Cependant, nous ne pouvons pas être tenus pour responsable des erreurs du cycliste qui peuvent être la source de blessures sérieuses ou mortelles. Le contrôle de votre matériel avant chaque utilisation, pour s'assurer que cadre et pièces ne sont pas cassés ou endommagés, est sous votre entière responsabilité. Les composants comme le cadre ne cassent pas facilement, ils sont conçus pour donner des signes d'usure ou de détérioration laissant l'utilisateur seul responsable, des vérifications de son matériel avant chaque utilisation, pour déterminer si quelque chose est fendu ou cassé. Si vous choisissez d'ignorer ces recommandations d'inspection et qu'une casse ou une fente apparaissait, votre responsabilité serait totalement engagée et non celle de Marin ou de votre revendeur. Soyez prudent. Vérifiez votre matériel avant et après chaque sortie.

ATTENTION

Votre vélo Marin n'est pas équipé d'éclairages (sauf en France où les vélos Marin sont vendus avec un kit d'éclairages amovibles). Si vous devez rouler la nuit, nous vous conseillons vivement d'utiliser un système d'éclairage. Les réflecteurs qui équipent chaque vélo ne sont pas appropriés à l'éclairage et la visibilité nocturne.

IMPORTANT !

AVANT DE ROULER SUR VOTRE VELO :

Prenez l'habitude de consacrer quelques instants à une rapide inspection de votre vélo avant chaque sortie ; vous allez avoir envie de pratiquer des inspections approfondies régulièrement (lisez la Partie 2 pour plus de précisions sur les réglages et l'entretien). Faites, rapidement, le « test de la secousse » en soulevant votre vélo du sol de 5 ou 10 centimètres pour le laisser retomber : une vérification qui permet de contrôler que tous les composants et boulons sont bien serrés et qu'aucunes pièces sont desserrées et bruyantes. Ensuite faites les contrôles rapides suivants :

PNEUS ET ROUES :

Contrôle permettant de voir si les roues sont alignées (centrées), qu'il n'y a pas de rayons manquant ou desserrés et s'assurer que les roues n'ont pas de jeux en tournant. S'assurer que les roues avant et arrière sont serrées en toute sécurité par les Leviers de Serrage Rapide.



Assurez vous et vérifiez les Serrages Rapide de roue chaque fois que vous roulez, même si vous êtes descendu du vélo pour un court instant ! Un réglage incorrect des Serrages Rapides peut être à l'origine de graves blessures ! Secouez ou tapez sur les roues pour vous assurer qu'elles sont entièrement fixées. Contrôlez la pression correcte des pneus et l'usure des crampons. Remplacez les pneus usés dès que possible.

FREINS :

Contrôlez et réglez vos freins dès que nécessaire. Poussez votre vélo en avant et actionnez les leviers de frein. Les patins de frein doivent être en contact mais les leviers ne doivent pas toucher le cintre. Vérifiez quel levier commande le frein avant ou arrière, cela peut varier suivant les pays. Veillez à ce que les câbles de frein ne soient pas effilochés ou vrillés. Les câbles de frein s'étirent lors de leur utilisation, aussi leur réglage peut s'avérer nécessaire. Veillez à un bon positionnement des patins de frein. Remplacez les patins usés ou durcis par l'âge.

CHANGEMENTS DE VITESSE ET CHAINE :

La bonne technique de changement de vitesse est de réduire l'effort sur les pédales pour permettre à la chaîne de passer progressivement

sur d'autres vitesses, réduisant ainsi les risques de torsion de chaîne et diminuant le stress sur les dérailleurs. Soyez vigilant aux symptômes de problèmes de changement de vitesse comme le bruit excessif lors des changements, les passages difficiles, les déraillements des plateaux fréquents, etc. Assurez-vous que les dérailleurs sont correctement alignés et vérifiez que les câbles ne sont pas effilochés ou tordus. Les câbles de dérailleur s'étirent, également, à l'usage, un réglage peut s'avérer nécessaire.

Contrôlez la chaîne souvent pour découvrir les traces d'usure ou dommages comme les maillons durs qui pourraient être la source de pannes futures. Veillez à la bonne lubrification de la chaîne. Evidemment, les chaînes s'étirent avec le temps et l'usage, aussi, elles demandent un remplacement régulier.

PEDALIER & PEDALES :

Gardez les manivelles de pédalier serrées sur l'axe. Le pédalier, bien monté, doit tourner librement sans jeu dans les deux sens. Une couronne de pédalier usée ou abîmée peut endommager la chaîne, provoquer des changements de vitesse difficiles ou des déraillements.

Les pédales doivent être serrées sur les manivelles et lubrifiées. Contrôlez toujours que vos cale pieds et courroies sont serrés correctement sur les pédales. Remplacez les pédales abîmées ou usées.

JEU DE DIRECTION :

Les roulements doivent toujours être bien réglés. Bien qu'ils l'aient été, au départ, par le revendeur, chez qui vous avez acheté votre vélo Marin, ils peuvent se desserrer. Vérifiez le jeu de direction aux moindres desserrages ou vibrations. Le cintre doit tourner librement et progressivement sans points durs ou jeu.

CADRE :

Un cadre fendu ou tordu doit être remplacé immédiatement. N'essayez pas de le redresser ou de le réparer vous-même. Apportez

le chez le vélociste qui vous a vendu votre vélo Marin ! Un cadre sérieusement endommagé peut être la cause d'accident et provoquer des blessures ! Tous les cadres des vélos Marin, composants et pièces ont une durée de vie limitée et déterminée. La durée de vie de ces produits variera suivant leurs utilisations, leurs types de fabrication, l'entretien, le volume et le type d'utilisation.

TIGE DE SELLE :

Assurez-vous que la tige de selle est insérée suffisamment dans le tube de selle, pour cela, le repère « Limite d'insertion Minimum » ne doit pas être visible. Vérifiez toujours que la selle est serrée correctement par le Serrage Rapide de tige de selle ou son boulon. Cela est important. Tout manquement à ces conseils peut déclencher des fêlures dans tige de selle et provoquer des blessures sérieuses.

REFLECTEURS :

Gardez tous les réflecteurs propres et correctement orientés. Remplacez les s'ils étaient fendus ou cassés.

Privilégiez le bon sens. Si vous avez quelques inquiétudes, portez votre Marin chez un revendeur pour savoir s'il a besoin d'une réparation importante ou de simples réglages.

CHAPITRE 3 PRINCIPES & REGLES DE CYCLISME EN SECURITE

Tout cycliste doit suivre les règles du code de la route lorsqu'il roule sur la voie publique et les pratiquants tout – terrain doivent être sensibilisés aux règles spéciales en vigueur dans les chemins. A tout moment, le cycliste doit rouler sur la défensive, rester en alerte à toutes les situations et utiliser son bon sens.

PORTEZ TOUJOURS UN CASQUE !

La plupart des blessures graves, liées au cyclisme, ont pour origine des accidents touchant la tête ! Achetez un casque homologué suivant les normes de sécurité. Le casque doit vous aller sans contraintes mais ne doit pas vous serrer. Votre revendeur vélo peut vous aider à choisir un casque à votre taille et adapté à votre niveau de pratique.

QUELQUES MOTS SUR L'HABILLEMENT :

Rouler avec des vêtements adaptés améliorera vos sensations à vélo. Nous vous conseillons de porter des gants. Pendant la journée portez des vêtements fonctionnels de couleurs vives. Durant les sorties nocturnes, utilisez des vêtements de couleurs claires comportant au moins des matières réfléchissantes. Superposez vos vêtements vous pourrez ainsi facilement en ajouter ou en enlever, suivant l'intensité de votre exercice.

Soyez attentif lorsque vous portez des vêtements amples, tout particulièrement les pantalons qui peuvent se prendre dans la chaîne. Utilisez des pinces à vélo ou des courroies pour protéger les bas de pantalons de la chaîne. Ne roulez jamais à vélo les pieds nus. Lorsque vous roulez à bicyclette, ne portez pas d'écouteurs qui vous isolent des bruits du trafic. Cet usage est contraire à la loi dans la plupart des pays.

REGLES DE CONDUITE DANS LA CIRCULATION :

L'usage est que le cycliste doit se comporter comme un motard tout en suivant les mêmes règles de conduite que le conducteur d'une voiture. Dans la plupart des juridictions, les vélos sont assimilés à de véritables véhicules et sont soumis aux règles et lois automobiles.

Importantes règles de conduite à garder à l'esprit :

- Roulez avec le flot du trafic, non contre lui.
- Obéissez aux signes du trafic (feux stop) et aux feux de signalisation.
- Redoublez d'attention quand vous doublez une voiture. Les usagers motorisés ne sont pas habitués à surveiller les cyclistes et, quelquefois, ne préviennent pas correctement.
- Tendez le bras et utilisez vos mains au moins 15 mètres avant de tourner ou de vous arrêter. Signalez votre direction, avec le geste approprié, lorsque vous tournez.
- Ayez une trajectoire rectiligne et ne slalomez pas au milieu du trafic ou entre les voitures arrêtées.
- Aux intersections encombrées, comme dans le trafic lent et tant que vous vous déplacez à la même vitesse que la circulation, restez au milieu de votre voie. Quand le flot devient plus rapide, soyez courtois et autant que vous pouvez le faire en sécurité, roulez le plus possible sur le bord de la route.
- Soyez particulièrement attentif aux intersections ; à un croisement très encombré, vous pouvez, si nécessaire, descendre de votre vélo pour traverser la rue à pieds.
- Ne roulez pas sur les trottoirs. Si vous le devez absolument, prenez garde aux piétons et, si besoin, signalez votre arrivée.

Les règles ci-dessus sont seulement listées comme recommandation. Vous êtes seul responsable de la connaissance et du respect des exigences légales en vigueur, pour les cyclistes, dans votre communauté.

REGLES DE BON SENS ET DE SECURITE :

S'il vous plait, rappelez-vous qu'un vélo est un véhicule léger mû par la force humaine. Les vélos ne bénéficient pas de la protection d'une carrosserie ou d'équipement de sécurité comme ceux d'une voiture. Les vélos ne sont pas conçus pour être sérieusement accidentés. Les bicyclettes n'ont aucuns systèmes pour vous protéger en cas d'accident.

Tout en respectant les règles de conduite, il est aussi important de suivre les recommandations de sécurité suivantes, soit :

- Une sonnette est un équipement utile pouvant aider votre pratique. (Tous les vélos Marin livrés en France sont équipés d'un timbre réglementaire)
- Votre vélo Marin n'est pas conçu pour transporter plus d'une personne.
- Présumez toujours que les automobilistes ne vous voient pas. Essayez de les garder l'œil. Portez une attention particulière quand vous entrez dans le flot du trafic ou lorsque les voitures sortent de la circulation (comme l'entrée ou la sortie des parkings).
- Prenez garde aux chiens qui attaquent. Essayez de les ignorer ou, si cela ne fonctionne pas, prononcez un « NON ! » impératif. Si cela n'est d'aucune aide, descendez et placez le vélo entre vous et le chien !
- Evitez les pièges de la route. Il y en a une longue liste : bordures, grille d'écoulement, bouche d'égout, rails de chemin de fer, etc. Restez vigilant.
- Si vous n'êtes pas sûr, vérifiez, auprès des autorités locales, l'ensemble des règles appliquées aux cyclistes.

ROULER LA NUIT :

Votre vélo Marin n'est pas équipé d'éclairage pour la conduite de nuit (un kit d'éclairages légal est livré avec les vélos Marin vendus en France). Si vous avez le projet de rouler la nuit, vous devrez utiliser un système d'éclairage. Les réflecteurs, livrés avec chaque vélo, ne sont pas suffisant pour une bonne visibilité nocturne.

Une sortie nocturne peut devenir plus dangereuse que rouler durant la journée. Seul les pratiquants expérimentés doivent occasionnellement rouler la nuit. Pour ces raisons les enfants ne doivent jamais rouler la nuit.

Lorsque l'on roule de nuit dans la circulation, vous devez être encore plus sur vos gardes et supposer que les automobilistes ne vous voient pas. Bien entendu, portez des vêtements clairs réfléchissants (tout particulièrement une veste) et votre vélo Marin est équipé de ses réflecteurs (qui ne doivent jamais être démontés et toujours restés propres).

IMPORTANCE DES ECLAIRAGES :

Les réflecteurs ne sont pas, à eux seuls, suffisants à une utilisation nocturne. Pour une visibilité maximum, les cyclistes doivent monter des éclairages à l'avant et l'arrière (obligatoire en France).

Si vous en n'êtes pas sûr, contactez votre revendeur le plus proche pour connaître le matériel adéquat à l'usage de nuit.

D'autres notions importantes de sécurité sont à garder en tête pour rouler la nuit :

- Soyez prudent, roulez plus doucement.
- Dès que cela est possible, empruntez des rues avec un éclairage public.

ROULER PAR MAUVAIS TEMPS :

Par temps humide ou pluvieux, rappelez-vous que vos freins seront moins efficaces, freinez plutôt et donnez-vous plus de temps pour vous arrêter. Redoublez d'attention dans les virages. Faites attention aux dangers de la chaussée avec ses parties peintes ou métalliques (bordures, bandes réfléchies, bouches d'égout, rails de chemin de fer) qui sont beaucoup plus glissantes.

Des gardes boue et une visière sur votre casque amélioreront vos conditions de conduite sous la pluie, en évitant les projections de déchets et d'eau dans vos yeux.

QUELQUES MOTS SUR LES ENFANTS :

Marin Mountain Bikes rappellent aux parents que les enfants à vélo demandent une attention et un apprentissage particuliers. Les situations suivantes sont, quelquefois, dangereuses pour les enfants :

- Les enfants doivent toujours porter un casque lorsqu'ils sont sur un vélo.
- Rouler hors des voies privées ou parking (ou juste au bord ou autour des voies privées en général) peut s'avérer particulièrement dangereux pour les enfants. Apprenez à vos enfants comment rouler en toute sécurité lorsqu'ils sortent des voies ou parking privés.
- Les enfants brûleront, plus facilement, les stops ou les feux de signalisation que leurs congénères adultes qui eux ont, habituellement, une expérience d'automobiliste.
- Les enfants ont, également, tendance à tourner sans le signaler. Apprenez à vos enfants à indiquer leur changement avec le bras et à regarder la circulation derrière eux.
- Les enfants ne doivent pas rouler en vélo la nuit.

LES REGLES D'USAGE DANS LES CHEMINS :

En complément du Code de conduite, de l'Association Nationale du Vélo Tout Terrain (NORBA), décrit au Chapitre 6, les règles et usages suivants sont, particulièrement, important pour les cyclistes tout-terrain.

Dans les passages en descente, particulièrement, accidentés, maîtrisez votre vitesse en freinant d'abord du frein arrière et ensuite de l'avant pour vous ralentir. Utilisez le frein avant, uniquement, lorsque vous roulez droit ; ne l'actionnez pas quand vous tournez. Vous pouvez, quelquefois, avoir besoin de vous asseoir franchement en arrière déplaçant votre poids pour un meilleur contrôle de la direction. Dans les pentes, il est recommandé d'être dans une position semi-debout sur les pédales parallèles au sol, tout en serrant le nez de selle entre vos cuisses ou genoux. Ralentissez toujours à l'approche des intersections de pistes – signalez, à haute voix, votre arrivée. Abordez avec prudence intersections et angles morts.

Assurez-vous que vous roulez sur des chemins autorisés et publics. Certains parcs et zones protégées limitent la circulation des mountain bikes.

Si vous roulez dans des régions sauvages ou désertes, déplacez vous toujours accompagné ou laissez toutes les indications sur votre itinéraire et motivez vos amis à vous accompagner. Entraînez-vous à faire des réparations de fortune. Vous devez, également, connaître quelques bases des règles de survie dans la nature : cartographie, signale d'urgence, premiers secours et autres techniques de survie. Ne perturbez pas les animaux. Surprendre des animaux sauvages ou du bétail peut s'avérer dangereux autant pour les animaux que pour vous. Restez à distance respectable de ces animaux. Laissez leur le temps nécessaire pour s'habituer à votre présence. Croisez les cavaliers avec grand soin et courtoisie. Il est souvent conseillé de descendre de son vélo et de marcher à l'approche des cavaliers.

L'ensemble des vélos Marin est conforme aux réglementations et lois de la Commission de Sécurité des Produits et Consommateurs. Les modèles vendus en France sont conformes aux exigences de sécurité et la norme en vigueur.

CHAPITRE 4 REGLES ET CONVENANCES D'USAGE DANS LES CHEMINS

Marin Mountain Bikes soutient l'Association National du Cyclisme Tout Terrain et conseille à tous les possesseurs de Marin d'être responsable et de rouler en suivant les consignes NORBA suivantes :

REGLES DE CONDUITE TOUT TERRAIN DE LA NORBA

Le cyclisme hors des sentiers battus vous ouvrira de nouveaux horizons. Pour vous donner le plus de bénéfice de cette expérience et pour laisser les mêmes chances à vos successeurs, nous vous recommandons, vivement, d'appliquer ces conseils.

1. Je laisserai la priorité de passage à tous les autres pratiquants non motorisés. Je suis conscient que les gens jugent tous les cyclistes à travers mon attitude.
2. Je ralentirai et agirai avec prudence à l'approche ou le dépassement d'autrui et signalerai mon arrivée en avance.
3. Je serai maître de ma vitesse en toutes conditions et aborderai les tournants en anticipant, l'éventuelle, présence de quelqu'un dans le virage.
4. Je resterai sur les pistes fléchées pour éviter de détruire les jeunes pousses et n'emprunterai pas les pistes boueuses ou les raccourcis pour ne pas accentuer l'érosion du sol.
5. Je ne dérangerai pas la vie sauvage ou le bétail.

6. Je ne jeterai pas mes détritrus. Je collecterai tous ce que j'ai emmené et si possible plus.
7. Je respecterai la propriété publique et privée, conformément aux signaux d'interdiction et laisserai les barrières comme je les ai trouvés.
8. Je serai toujours autonome en choisissant une destination réaliste et une moyenne compatible avec mon niveau, mon matériel, le terrain, les prévisions météo.
9. Je ne roulerai pas seul, à vélo, dans des lieux isolés. Je laisserai des informations sur mon itinéraire et sa durée.
10. Je suivrai l'usage de l'impact minimum en ne prenant que des photos et gardant en mémoire les images, le souvenir des mots.

CHAPITRE 5 TECHNIQUES DE PILOTAGE

Nous vous conseillons de vous entraîner, pour la première fois, avec votre Marin sur une route plate dans un endroit calme. Vous pourrez, ainsi, ressentir votre vélo et tester les changements de vitesse et les freins. Ensuite, vous pourrez, progressivement, tenter des terrains plus accidentés pour descendre / monter, tourner et vous jauger sur des franchissements. Après votre première sortie, vous devrez vérifier vos freins et vos dérailleurs pour d'éventuels réglages.

CHANGER DE VITESSE :

Il y a deux leviers de changement de vitesse sur votre cintre : celui de droite commande le dérailleur arrière et celui de gauche le dérailleur avant. Le dérailleur arrière monte ou descend (ou déraille) la chaîne sur les pignons (à l'arrière). Le dérailleur avant déplace la chaîne d'une couronne à l'autre. C'est le tendeur et les roulettes de dérailleur arrière qui maintiennent la chaîne tendue lorsqu'elle déraille d'une grande couronne sur une petite. N'essayez pas de changer de vitesse quand vous ne pédalez pas. Les pédales doivent être actionnées vers l'avant pour que chaque dérailleur puisse agir.

Quand vous fatiguez ou attaquez une montée, changez pour un grand pignon et le petit plateau. Quand vous roulez sur des passages faciles ou quand vous descendez, déraillez la chaîne sur le plus petit pignon et la plus grande couronne. Evitez d'utiliser des combinaisons extrêmes (comme grand plateau et grand pignon) qui augmentent l'usure de la transmission.

FREINAGE :

Le levier droit actionne le frein arrière et le gauche le frein avant (à l'exception de certains pays comme la Grande-Bretagne). En prenant possession de votre vélo Marin, vous devez vous entraîner à freiner sur terrain dégagé. Vous aurez besoin de cet entraînement pour acquérir la sensation de modulation et de puissance des freins. Nos

bicyclettes sont équipées de freins très puissants ; utilisez les avec précautions et le plus grand soin.

Restez, toujours, maître de votre vitesse, vous pourrez ainsi vous arrêter dans toutes les situations. Actionnez les freins progressivement pour éviter les dérapages – tant que vous ne les bloquez pas, vous contrôlez le mouvement des roues. Vous ne devez pas actionner les freins brutalement – vous pourriez perdre le contrôle ou être éjecté du vélo.

Utilisez de façon égale les freins avant et arrière, avec un peu plus de pression sur l'avant – le frein avant participe pour environ 85% de la force de freinage.

Évitez de freiner quand vous roulez en virage. Tentez de contrôler votre vitesse avant d'attaquer le virage. Penchez votre vélo dans le sens du virage mais gardez votre corps droit.

Le mieux est d'être capable d'anticiper les freinages et d'être prêt à le faire. Le temps humide impose des distances de freinage plus longues – le freinage est moins performant lorsque les patins de frein et les jantes sont humides. Les vélos chargés sont, également, plus lents à arrêter.

GRIMPER / DESCENDRE :

Avant d'attaquer une montée, changez pour une vitesse courte. Anticipez, toujours, vos montées ou descentes de vitesses. Lorsque vous grimpez, essayez de rester assis le plus possible pour avoir la meilleure adhérence et un bon contrôle. Dans une pente très forte, avancez-vous sur l'avant de la selle pour augmenter l'adhérence.

Avant d'attaquer une descente abrupte, vous pouvez, éventuellement, descendre la selle de 3 à 5 centimètres en desserrant le Serrage Rapide de tige de selle. Ainsi, vous aurez une plus grande stabilité grâce au centre de gravité abaissé.

Dans les descentes, restez debout sur les pédales, placez votre poids en arrière de la roue. Freinez, tout au long de la descente, pour contrôler la vitesse, tout en veillant à ne pas trop actionner le frein avant – ne vous laissez pas entraîner au-delà de la limite où il devient difficile de s'arrêter.

Conduire un mountain bike en descente peut causer des accidents graves. Assurez-vous que votre vélo est toujours en bon état. Lorsque vous descendez, portez des équipements de protection. Même en portant les protections les plus perfectionnées et adaptés, des blessures graves ou mortelles sont possibles.

Si votre vélo est équipé de suspension vous serez capable de descendre plus vite que sans suspension. Cette vitesse plus importante implique plus de risques. S'il vous plaît, rappelez-vous de cela, gardez le contrôle de votre bicyclette en restant, tout le temps, à vitesse raisonnable.

Votre vélo n'est pas conçu pour sauter ! Ne l'utilisez pas de manière à devenir « un pilote aérien à vélo ». L'atterrissage d'un saut peut abîmer cadre ou fourche et provoquer une perte de contrôle et des blessures. Les détériorations, de votre vélo, suite à des sauts ne sont pas couvertes par la garantie.

OBSTACLES:

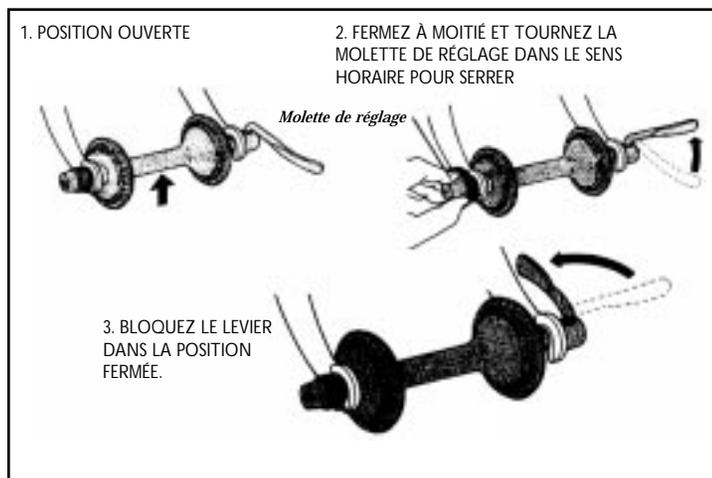
Ne roulez pas sur des bosses ou obstacles qui peuvent endommager votre vélo ou vous faire perdre son contrôle. Vous pouvez, habituellement, franchir sans danger les obstacles inférieurs à 10 centimètres. Si l'obstacle est plus important, il est préférable de descendre et de passer à pieds. Quand vous êtes sur le point de percuter un obstacle, relevez-vous de la selle tout en gardant les genoux et les bras fléchis pour qu'ils puissent amortir le choc. Sur votre trajectoire, prenez garde aux racines et veillez à ne pas bloquer vos roues entre elles.

PARTIE 2:
ENTRETIEN COURANT DU VELO
SYSTEMES & FONCTIONNEMENT

CHAPITRE 6 MANIPULATION DES SERRAGES RAPIDES

DEMONTAGE & MONTAGE DES ROUES AVANT ET ARRIERE

Notez : il est important que vous compreniez complètement l'utilisation des Serrages Rapides pour enlever et fixer les roues. Avant chaque sortie, assurez-vous que les roues sont correctement bloquées car leurs desserrages entraîneraient une perte de contrôle et de graves blessures. Le revendeur, chez qui vous avez acheté votre vélo Marin, doit déjà vous avoir montré le maniement des Serrages Rapides. Mais vous êtes responsable de la parfaite compréhension de leur mode d'emploi. Si vous n'en êtes pas certain, il est de votre responsabilité de demander à votre revendeur de vous l'enseigner.



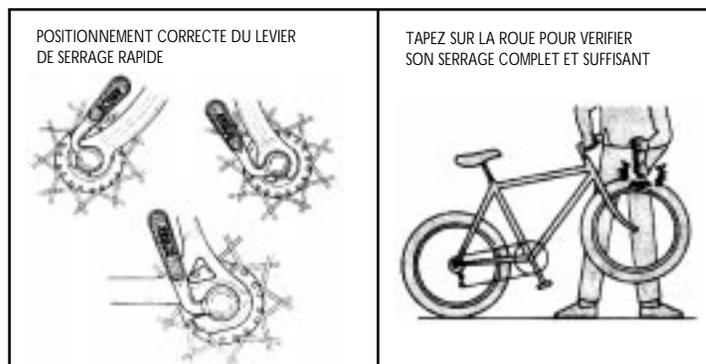
FONCTION D'UN SERRAGE RAPIDE :

« Serrage Rapide » est synonyme de démontage facile et sans outil de vos roues. L'axe du Serrage Rapide passe à travers le moyeu de la roue, lui permettant d'être serré ou desserré par une sorte de levier sur un côté et réglé par une molette de l'autre. Rappel : le Levier de Serrage Rapide est un mécanisme à came qui serre lorsque le levier est tourné de 180 degrés. Ne le serrez pas comme s'il agissait d'un axe à écrous standard. N'utilisez jamais une clé ou une pince pour régler un Serrage Rapide.

UTILISATION ET REGLAGE LES SERRAGES RAPIDES :

Tirez le Levier du Serrage Rapide dans la position Ouvert, il est ainsi face à l'avant du vélo. Bougez, d'une main, le levier pour qu'il pointe vers l'extérieur de la roue tout en vissant la molette écrou de l'autre côté. Serrez la molette autant que vous pouvez le faire à la main. Fermez le Levier de Serrage Rapide à 180 degrés vers l'arrière du vélo ; plus vous serrerez et plus la résistance sera importante.

Vous pourrez vous aider de la paume de la main pour pousser le levier en position Fermé, face à l'arrière du vélo. Le Serrage Rapide avant, doit être placé dans une position qui ne gênera pas le fonctionnement d'autres pièces du vélo et qui ne pourra pas être accroché.



Lorsque le Serrage Rapide est correctement serré, il sera encastré ou collé aux faces interne et externe des pattes de fourche. Vous devrez, toujours, vérifier deux fois le blocage de vos Serrages Rapides. Cela peut se faire en soulevant une des extrémités du vélo tout en tournant une roue pour vérifier qu'elle tourne librement. Tapotez la roue vers le bas avec votre main pour vous assurer de sa complète fixation.

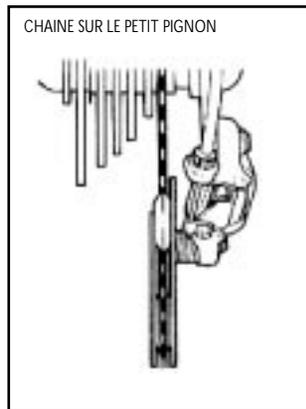
DEMONTAGE DES ROUES AVANT & ARRIERE :

Avant d'enlever l'une ou l'autre roue, vous devez, tout d'abord, déconnecter les freins. Cela vous permettra d'écarter les patins, assez loin, pour que le pneu puisse passer. Rapprochez les patins de frein vers la jante de façon à soulager la tension du câble pour ensuite décrocher sa tête (voir page 22). Les deux patins de frein s'écarteront de la jante laissant l'espace nécessaire au passage du pneu pendant le démontage.

Sur les vélos de route équipés de groupe Campagnolo, l'ouverture (butée) des freins est disposé sur les leviers. Poussez, simplement, le petit téton à l'intérieur du levier de frein et cela ouvrira la mâchoire facilitant le démontage de la roue. Poussez le même bouton dans l'autre direction pour rapprocher de nouveau la mâchoire de frein.

DEMONTAGE DE LA ROUE AVANT :

Tirez le Levier de Serrage Rapide en position Ouvert ; vous aurez besoin de desserrer la molette contre écrou, du côté opposé, d'environ 2 tours (sens inverse des aiguilles d'une montre) pour enlever complètement la roue de la fourche. La roue est maintenant libre entre les pattes de fourche et vous pouvez l'enlever en tirant vers le bas ou en la soulevant si le vélo est à l'envers.



Vous pourrez avoir besoin de tapoter, sur la roue, de la main pour la débloquer.

DEMONTAGE DE LA ROUE ARRIERE :

Cette opération sera facilitée si vous placez, préalablement, la chaîne sur le petit pignon (plus petite vitesse ; voir dessin sur cette page). Ouvrez le Serrage Rapide. Tout en étant debout du côté gauche du vélo, passez par-dessus la roue arrière et attrapez, avec votre main gauche, le milieu du hauban droit et soulevez le vélo du sol d'environ 10 centimètres. Tout en soulevant, poussez la roue hors du dérailleur et des pattes du cadre en guidant la sortie de la roue de la chaîne.

MONTAGE DE LA ROUE AVANT :

Le Serrage Rapide ouvert (son levier doit être à gauche du vélo), la roue droite posée au sol, placez les pattes de fourche sur son axe. Vérifiez que l'axe est inséré et complètement engagé dans les passages des pattes et que la roue est centrée dans la fourche. Serrez le Levier de Serrage Rapide.

Toutes les précautions d'utilisation, d'un Serrage Rapide, listées ci-dessus s'appliquent ici : Vous aurez besoin d'user de la paume de la main pour serrer le Levier de Serrage Rapide. Ne roulez pas sur votre vélo tant que le Serrage Rapide n'est pas correctement réglé et la roue serrée en toute sécurité. Contrôlez la sécurité du montage de la roue en la frappant à la main, elle ne doit pas bouger. Faites tourner la roue pour vérifier son centrage et sa liberté de rotation.

Connectez les câbles et embouts de frein. Actionnez les freins pour vous assurer de leur fonctionnement correct et que leurs patins ne touchent pas les pneus.

MONTAGE DE LA ROUE ARRIERE :

Introduisez, la roue arrière, par-dessous entre le triangle arrière du cadre et les pattes. Abaissez le vélo sur sa roue tout en vous assurant que le brin supérieur de la chaîne se place bien sur le petit pignon pendant que le brin inférieur reste lâche. Contrôlez que l'axe de roue est engagé totalement dans les logements des pattes de cadre. Fermez le Serrage Rapide. De nouveau, vous devrez utiliser la paume de la main pour fermer complètement le levier. Ne roulez pas tant que le Serrage Rapide n'est pas serré et que la roue n'est pas attachée en toute sécurité. Faites tourner la roue pour contrôler son centrage et sa rotation.

Connectez les câbles et embouts de frein. Assurez-vous que les freins fonctionnent et que les patins ne touchent pas le pneu. Actionnez les dérailleurs pour les tester.

CHAPITRE 7 SYSTEME DE FREINAGE

Attention : Vérifiez votre système de freinage et testez vos freins avant chaque sortie. Si vous découvrez des dysfonctionnements, pièces endommagées ou effilochées, ne roulez pas avant de les avoir réparées.

Chaque cycliste devrait être capable d'assurer des petits réglages sur les freins. Mais les freins demandent, éventuellement, des réglages importants (comme le remplacement des patins de frein et / ou des câbles). Ces réglages importants sont difficiles et devront être pratiqués par un mécanicien formé et entraîné. Si vous n'êtes pas certain de vos capacités pour régler correctement vos freins, laissez votre revendeur Marin le faire pour vous. Si vous avez effectué ces réglages de frein vous-même, il peut être bon des les faire vérifier par votre revendeur. Rappelez-vous : pour votre sécurité et celle des autres, il est primordial d'être capable d'arrêter son vélo dans toutes les situations que vous pourriez rencontrer. Le système de freinage doit être fonctionnel à chaque sortie.

POURQUOI FAUT-IL REGLER SES FREINS :

Il y a deux raisons qui expliquent la nécessité de réglage des freins : (1.) La longueur des câbles de frein détermine la distance entre patins et jante. Les patins ont tendance à s'éloigner de la jante lorsque les câbles s'usent et s'étirent. Vous devrez diminuer la mollesse du câble pour ramener les patins de frein à distance correcte de la jante et ainsi obtenir l'efficacité de freinage maximale. (2.) Les patins de frein s'usent ou durcissent. Quand la surface de freinage est usée, le patin doit être changé.

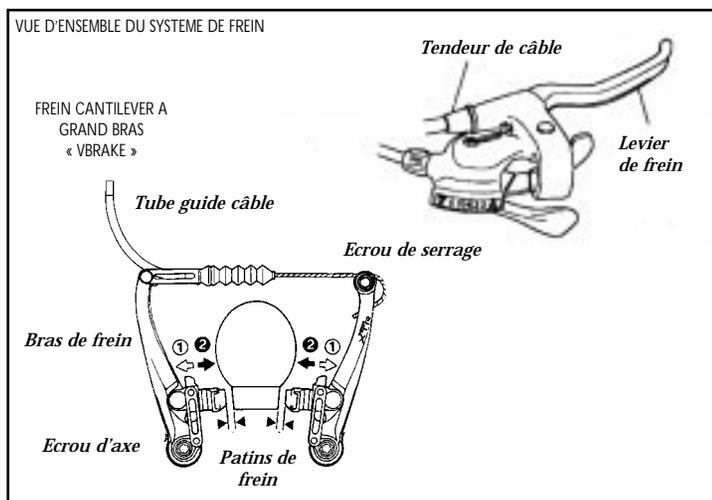
QUELQUES MOTS SUR LE VOILE DES ROUES :

Votre freinage dépend du bon état des roues. Si vos roues sont voilées ou si vos patins frottent sur les jantes, vous devez les faire dévoiler (droites et rondes) par votre revendeur.

Vous devrez, également, contrôler ou faire vérifier par un mécanicien professionnel, l'état d'usure des flancs de vos jantes.

VUE GENERALE DU SYSTEME DE FREINAGE :

Le Système de Freinage est composé des leviers de frein, des étriers de frein et des câbles. Les bicyclettes Marin sont équipées de différents types de freins. Les freins V-brakes, les freins à disques et les étriers à doubles pivots. Avant de pratiquer un quelconque réglage, il est crucial de connaître le type de frein équipant votre vélo ainsi que ses réglages.



FREINS A DISQUES :

L'avancée de la technologie se fait sensible chaque année, nous en vérifions, dès maintenant, un des effets avec l'arrivée des freins à disques. Certains modèles Marin sont proposés d'origine avec des disques et d'autres sont équipés des fixations adéquates, pour ceux qui voudraient les monter ultérieurement. Marin propose des systèmes hydrauliques aussi bien que des disques mécaniques à câble. Avec des freins à disques certains points doivent être ajoutés à votre liste de contrôles, soit :

FREINS HYDRAULIQUES :

Les Freins Hydrauliques doivent subir les contrôles spécifiques suivants :

1. Vérifiez le fonctionnement du levier de frein. S'il paraît spongieux, de l'air est dans le circuit et vous devrez le purger. Laissez, un mécanicien compétant, exécuter cette opération.
2. Contrôlez que les durites de frein sont exemptes de fentes, plis ou fuites. Si le fonctionnement est mauvais la durite de frein incriminée est à changer. Le mode d'emploi et les outils spécifiques de cet opération sont du recours d'un mécanicien spécialisé.

FREINS À DISQUES COMMANDÉS PAR CÂBLE :

Les Freins à Disques commandés par câble doivent subir les contrôles spécifiques suivants :

1. Les freins à disques à câble ont besoin davantage d'usage. Les freins doivent toujours être correctement rodés pour donner le maximum de leur performance. Voyez ci-après le descriptif d'un bon rodage.
2. Assurez-vous que les câbles ne sont pas torsadés et que les leviers de frein ne touchent pas le cintre quand vous freinez à fond.

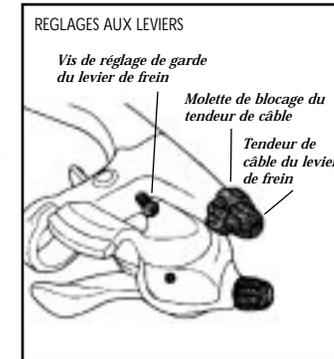
Tous les types de freins à disques demandent des vérifications supplémentaires des pièces suivantes.

1. Tout système de frein a besoin d'être correctement rodé pour donner sa pleine puissance. Lorsque vous prenez possession de votre vélo ou lors du remplacement des plaquettes de frein, roulez sur du plat dans un endroit sans circulation et utilisez les freins de 20 à 30 fois. Augmentez la puissance de votre freinage lorsque vous faites cela. Le premier freinage sera intermédiaire, les derniers très violents.
2. Les disques doivent être contrôlés et rester propre tout le temps. Si de l'huile ou de la graisse venait à salir les disques et les plaquettes, un nettoyage minutieux devra être fait. Cela comprend un démontage voir un changement des plaquettes suivi d'un nettoyage à l'alcool ou au « brake cleaner ». Un mécanicien compétent devrait faire ce travail.
3. Vérifiez que la surface des disques est exempte de bavures ou rayures profondes.
4. Contrôlez que les plaquettes de frein ne sont pas vitrifiées (état de surface proche du verre fait par la chaleur), ébréchées, incrustées de débris. L'usure des plaquettes doit être uniforme et leur mouvement souple. Remplacez les plaquettes par des modèles identiques.
5. Assurez-vous que les disques tournent au centre des plaquettes de freins. Si les disques touchent les plaquettes, desserrez les étriers, serrez doucement les leviers pour ensuite re-serrer les boulons des étriers.
6. Vérifiez la tension et l'état des rayons. Si les rayons sont détendus, tendus ou manquants, emmenez immédiatement votre vélo Marin chez votre revendeur pour l'entretien adéquat.

Si l'un des problèmes ci-dessus apparaît, NE roulez PAS avec votre vélo. Nous vous rappelons qu'il est indispensable d'utiliser des outils spécifiques et de respecter le mode d'emploi spécifique lorsque vous travaillez sur les freins à disques. Si vous ne possédez pas les connaissances suffisantes pour effectuer ce type de réparations, confiez votre vélo à un mécanicien qualifié et spécialisé. Ces freins fonctionnent de nombreux kilomètres au maximum de leur puissance lorsqu'ils sont correctement réglés et entretenus !

LES LEVIERS DE FREIN

Les leviers de freins doivent toujours être serrés fermement sur le cintre dans une position facile à atteindre. Quand ils sont serrés, les leviers de frein ne doivent jamais rentrer en contact avec le cintre. Si cela se produit, vous devrez retendre les câbles de freins.



Vous pouvez varier l'angle des leviers en desserrant la vis de leur collier support, orientez le, à la position recherchée et resserrez.

Pour s'adapter à la taille de vos mains, la plupart des modèles Marin vous permettent de régler la garde au levier, soit l'écartement de celui-ci par rapport au cintre. Pour faire cela, tournez la vis de garde pour déplacer le levier dans la position la plus confortable. Après cette opération, vous devez re-régler la tension du câble de frein.

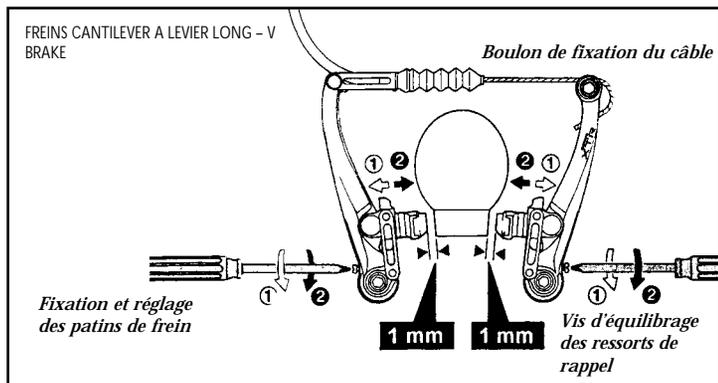
LES FREINS A GRAND BRAS DE LEVIERS TYPE V-BRAKE :

Pour garantir la sécurité, les bras ou leviers de freins doivent être fixés sur des pivots, de fourche et de cadre, adaptés. Vérifiez souvent le bon centrage des freins. Si vous les trouvez déséquilibrés, centrez les ou confiez les à un professionnel du cycle comme suit :

1. Vérifiez que la roue est correctement serrée dans le cadre ou la fourche.

OU

2. Actionnez la vis de réglage du ressort située sur le côté du bras du frein. Serrez ou desserrez ces vis pour centrer le frein.

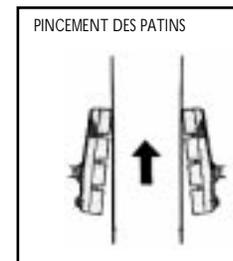


TENDRE LES CABLES

Si les patins de freins sont distants de la jante de plus de 3 ou 4 mm, les câbles sont détendus (ou les patins sont usés) et on doit les régler. Pour faire disparaître un léger étirement du câble, vous pouvez utiliser le tendeur sur le levier de frein. A l'aide d'un outil « troisième main » ou avec une courroie de cale pieds, bloquez les patins de frein contre la jante jusqu'à une distance de 2 mm. Devissez, d'un demi-tour, la rondelle contre écrou du tendeur et ensuite desserrez le tendeur lui-même jusqu'à faire disparaître la mollesse dans le câble. Re bloquez la rondelle contre écrou. Si la tension nécessaire est d'une valeur supérieure à la capacité du tendeur (patins trop prêts ou trop loin), vous devez modifier la longueur du câble. La modification de longueur du câble est un réglage important et précis, nous le recommandons seulement à des mécaniciens vélo expérimentés.

« PINCEMENT » DES PATINS DE FREIN :

Si vous entendez vos freins grincer, vous devez régler le « pincement » de vos freins. Suivant la règle générale, le bord d'attaque (partie avant) du patin de frein doit rentrer en contact de la jante avant le bord de fuite (partie arrière). Les freins bruyants sont la preuve d'un mauvais réglage. Le pincement des patins de frein ne doit pas être supérieur à 1mm soit : la distance séparant l'arrière du patin de la jante lorsque l'avant est en contact avec celle-ci.



Le réglage des patins de frein est important et nous le conseillons uniquement aux cyclistes possédant des connaissances mécaniques.

CHANGEMENT DES PATINS DE FREIN :

Les patins de frein doivent être remplacés avant que les rainures de leur surface ne soient complètement usées. Pour garantir un freinage constant, il est recommandé de remplacer les quatre patins plutôt qu'un ou deux à la fois.

CABLES DE FREIN :

Contrôlez les câbles avant chaque sortie. Ils doivent être exempt d'usure, de pliure, de toron (brin) ou de bout effiloché. Vérifiez l'usure des gaines. Si vous décelez un problème sur vos câbles de frein, n'utilisez pas votre vélo jusqu'à réparation de celui-ci.

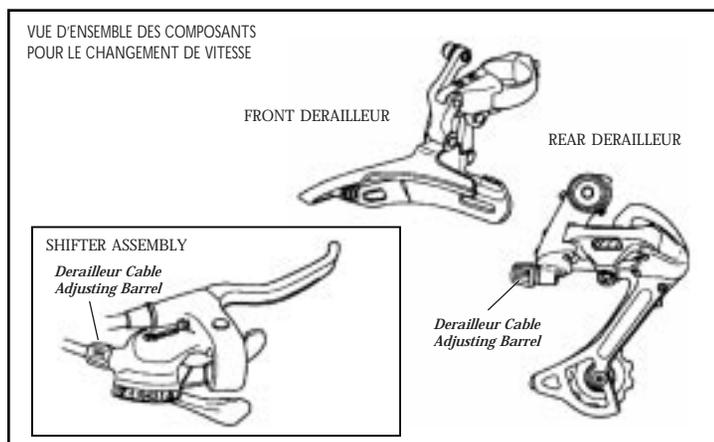
REMARQUE SUR LES CINTRES :

En montant ou descendant le cintre par réglage de la potence, on peut dérégler les freins du vélo. Après avoir réglé la hauteur du cintre, vérifiez toujours que les freins sont opérationnels et réglez les si besoin.

CHAPITRE 8 TRANSMISSION ET SYSTEME DE CHANGEMENT DE VITESSE

PANORAMA DU SYSTEME DE CHANGEMENT DE VITESSE :

Le système de vitesses comprend les composants qui permettent de changer les vitesses : les dérailleurs avant et arrière, les manettes de vitesse, les câbles de dérailleur et la chaîne. Les deux dérailleurs sont tendus par des ressorts. Le ressort pousse la cage du dérailleur vers la plus petite vitesse quand le câble tire la cage sur la vitesse la plus grande. Lorsque vous poussez la manette droite plus en avant, le dérailleur arrière passe la chaîne d'un petit pignon sur un plus grand. Quand vous tirez vers l'arrière le plus petit levier droit (type gachette), situé à l'avant du cintre, cela passe la chaîne d'un grand pignon sur un plus petit. Les composants Shimano XTR et Nexave proposent des manettes de vitesse qui sont du même type que les autres mais qui déplacent les dérailleurs dans la direction opposée au standard.



Changez de vitesses seulement lorsque vous pédalez en avant : n'essayez jamais de changer de vitesses quand le vélo est arrêté ou pendant que vous pédalez en arrière. Ne forcez pas sur les manettes de vitesses-la chaîne doit changer facilement de plateaux ou un réglage s'impose. Il est recommandé de s'entraîner à changer de vitesse sur le plat, dans un endroit dégagé pour prendre l'habitude de votre Marin.

Attention : Même si vous pratiquez vous-même les réglages de vitesses de votre Marin, les réglages importants et toutes réparations doivent être effectués par un mécanicien professionnel. Le remplacement des câbles et de la chaîne sont d'autres entretiens hors de propos dans ce manuel. Si, après avoir fait les réglages vous-même, vous continuez à rencontrer des difficultés avec le système de changement de vitesse, confiez, ce réglage, à votre revendeur avant de rouler.

Ne couchez pas votre vélo du côté droit car cela peut abîmer les dérailleurs.

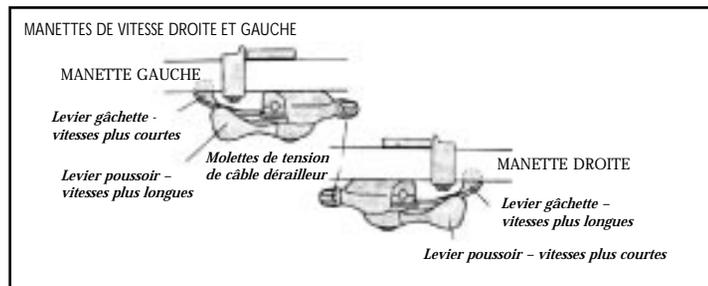
NECESSITE D'UN REGLAGE DE LA TRANSMISSION :

Les câbles de dérailleur s'étirent sous l'action des tractions successives. Des réglages occasionnels seront indispensables pour garantir des changements de vitesses correctes et faciles. Si vous avez un changement de vitesse grippé ou difficile, si vous entendez des frottements ou grincements quand vous l'actionnez ou si la chaîne touche des pièces du vélo, dérailleur pendant ou après le changement, vous aurez à régler les dérailleurs. Le dérailleur arrière doit être vérifié et réglé en premier car le dérailleur avant ne peut pas être aligné tant que l'arrière n'est pas correctement ajusté.

Vous pouvez régler correctement les câbles de dérailleur en utilisant les tendeurs sur les manettes de vitesses. (En complément, le dérailleur arrière à une molette tendeur). Les réglages importants imposent que vous desserriez la bride du câble pour le tendre. Il sera, également, nécessaire d'aligner les différents composants du système de vitesse. Cela sera abordé en détail dans le texte suivant sur les dérailleurs.

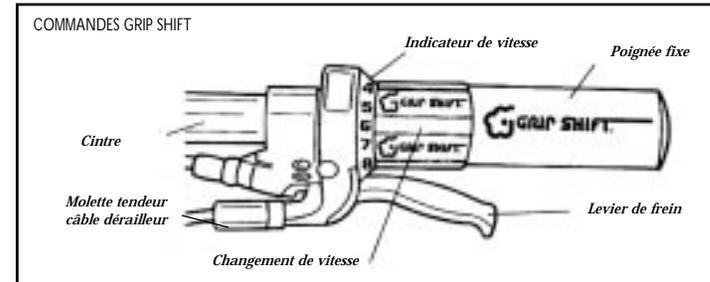
LES MANETTES DE VITESSES SHIMANO

La manette droite commande les mouvements de la chaîne sur l'arrière. Elle possède deux leviers distincts. Poussez le plus grand (le levier le plus proche de vous) vers l'avant avec votre pouce, pour faire passer la chaîne, des plus petits pignons sur les pignons les plus grands. En tirant le petit levier (type gâchette) avec votre index, vous accomplirez l'inverse, soit faire passer la chaîne d'un des grands pignons sur l'un des plus petits.



Le levier gauche commande les mouvements de la chaîne sur les trois plateaux. En poussant le levier, le plus grand et le plus proche de vous, vers l'avant, on déplace la chaîne d'un petit plateau sur un plus grand. En tirant sur le plus petit levier (gâchette) avec son index, on déplacera la chaîne d'un grand vers un petit plateau.

Certains de nos modèles sont équipés de manettes de vitesse Shimano XTR et Nexave avec le même système push & pull, décrit précédemment, excepté que le changement a l'effet inverse. En poussant sur le levier le plus grand déplace vers des plus petits pignons et en tirant sur le levier le plus petit déplace la chaîne des plus petits vers les plus grands pignons.



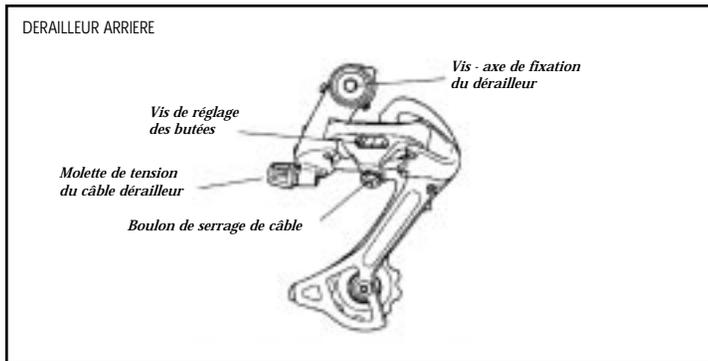
CHANGEMENTS DE VITESSE GRIP SHIF OU SHIMANO REVOSHIFT :

Les manettes de vitesses Grip Shift et Shimano Revo qui équipent certains des vélos Marin fonctionnent différemment des manettes gâchettes décrites précédemment. La manette droite commande toujours le dérailleur arrière. En tournant la poignée, vers vous, vous changerez pour une vitesse plus facile (plus grand pignon). En tournant la poignée, vers l'avant, vous changez pour une vitesse plus dure (plus petit pignon).

De la même façon, la manette ou poignée gauche commande le dérailleur avant. En la tournant, vers vous, la chaîne passe sur une vitesse plus dure (plus grande couronne ou plateau). En tournant la poignée, vers l'avant, vous changez pour une vitesse plus facile (plus petit plateau).

DERAILLEUR ARRIERE

Tout d'abord, changer de vitesse pour que votre vélo soit sur le plus petit pignon. Debout à l'arrière du vélo et vérifiez que le petit pignon, les deux roulettes du dérailleur et la chaîne sont correctement alignées. S'ils ne le sont pas, le dérailleur arrière ou la patte de dérailleur de votre cadre peuvent avoir besoin d'un réglage / redressage.



Vous pouvez gérer une légère sous tension des câbles de dérailleur en utilisant les molettes tendeurs des manettes de vitesse. Tournez, les tendeurs de réglage sur les manettes ou sur le dérailleur arrière, dans le sens des aiguilles d'une montre jusque nécessaire. Si cela n'est pas assez, vous pouvez régler la longueur du câble avec le boulon de serrage. Placez la chaîne sur le plus petit pignon (voir schéma page 20). Desserrez le boulon de serrage du câble sur le dérailleur et tirez le câble avec une pince. Re-serrez la bride et son boulon.

Notez la présence des deux vis, l'une au-dessus de l'autre, sur la face arrière du corps du dérailleur arrière. L'une est pour régler l'alignement des vitesses longues (plat et descente), l'autre pour les vitesses courtes (montée). Commencez par régler les vitesses longues. Tournez les pédales et changez doucement de vitesse pour placer la chaîne sur le plus petit pignon arrière et le grand plateau. Desserrez le boulon de bride du câble sur le dérailleur arrière pour libérer le câble. Tournez la vis de butée des vitesses longues (généralement celle du haut) sur le dérailleur arrière jusqu'à ce que le petit pignon, les deux roulettes de dérailleur et la chaîne soient alignées. Tendez sans excès le câble avec une pince avant de le serrez avec la bride et l'écrou de dérailleur arrière.

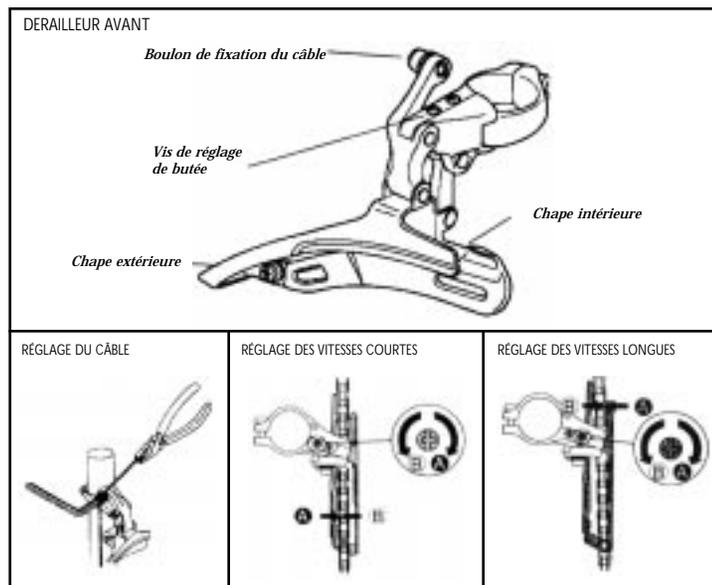
Pour régler les vis de butée, déraillez la chaîne sur le plus grand pignon arrière. Placez-vous à l'arrière du vélo et tournez la vis de butée des vitesses courtes pour arriver à aligner les dents du grand pignon, les roulettes du dérailleur et la chaîne. Vous pourrez avoir besoin de tourner la molette de tension de câble du dérailleur arrière jusqu'à ce qu'il soit en ligne. Re-serrez la vis de butée des vitesses courtes jusqu'à rencontrer une résistance. S'il vous plaît, notez que le plus grand soin doit être pris pour régler cette vis sinon le dérailleur arrière peut dérailer la chaîne dans les rayons de la roue.

DERAILLEUR AVANT

Vérifiez l'alignement du dérailleur avant : l'extérieur de la chape du dérailleur avant doit être parallèle au grand plateau. Le bord inférieur de la chape doit être distant des dents de 2mm à 3mm lorsqu'elle est juste au-dessus du plateau.

Changez la chaîne de vitesse pour qu'elle soit sur le plus grand pignon arrière et le petit plateau. Tournez la vis de butée des vitesses courtes jusqu'à ce que la chaîne soit à environ 1mm-1.5mm de l'intérieur de la chape, soit juste avant que la chaîne frotte sur celle-ci.

Pour régler la vis de butée des vitesses longues, changez la chaîne de vitesse pour la placer sur le plus petit pignon arrière et le grand plateau. Tournez la vis de butée des vitesses longues jusqu'à ce que la chaîne frôle l'extérieur de la chape.



LES CÂBLES DE DERAILLEUR

Les câbles de dérailleur doivent être vérifiés avant chaque sortie pour détecter d'éventuelles traces d'usure, cassure, plie, toron tordu ou embout effiloché. Vous pouvez, également, vérifier les gaines. Si vous trouvez un problème, ne roulez pas avec votre vélo jusqu'à ce que le câble soit réparé ou remplacé.

CHAINE

La chaîne transmet votre puissance de pédalage à la roue arrière et passe de pignon en pignon dès que vous changez de vitesse. Vous devrez la nettoyer et la lubrifier fréquemment car c'est l'un des composants le plus exposé aux intempéries. Vous devrez pulvériser la chaîne avec un bon nettoyeur (biodégradable évidemment), pour ensuite enlever les salissures et le produit avant d'appliquer un lubrifiant haut de gamme.

Un entretien approprié et le remplacement, de votre chaîne, une fois par an augmenteront énormément la durée de vie de l'ensemble des pièces de votre transmission.

Quand vos réglages de vitesse sont terminés, vous devez vérifier votre travail en testant toutes les combinaisons de vitesses. Cela permet de vérifier que la chaîne ne touche pas les chapes des dérailleurs. Rappelez-vous : si vous avez quelques doutes concernant votre travail ou si votre entretien ne figure pas dans ce manuel vous devez emmener votre vélo chez votre revendeur Marin ou un mécanicien compétent.

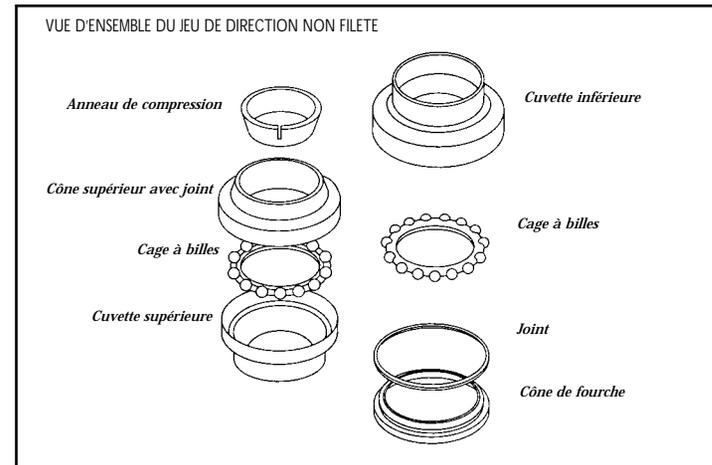
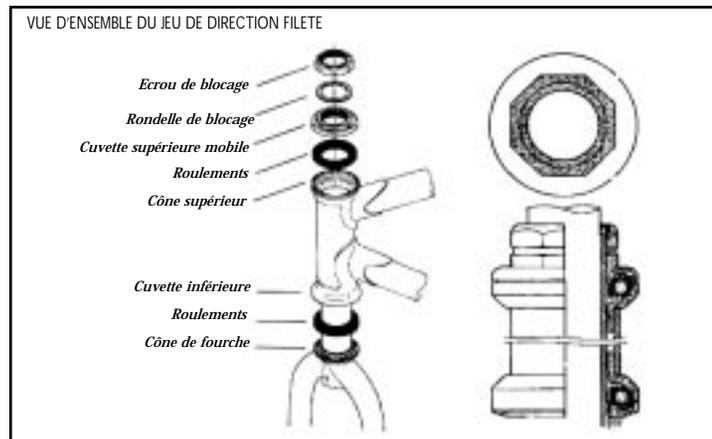
CHAPITRE 9

JEU DE DIRECTION, CINTRE, POTENCE SELLE ET TIGE DE SELLE

JEU DE DIRECTION :

Les bicyclettes Marin sont équipées de deux types de jeu de direction : filetés et non filetés. Avant d'attaquer, d'éventuels réglages, il est important de bien connaître le type de jeu de direction monté sur son vélo.

Le jeu de direction fileté est composé de roulements, cuvettes, cônes, écrous de blocage et joints. Il est placé dans la douille de direction et ses roulements permettent à l'ensemble cintre, potence et fourche de tourner à l'intérieur du cadre. C'est la pièce principale de la direction. Une fois par an ou plus si vous roulez souvent, on doit démonter le jeu de direction pour le nettoyer, le graisser. Avec le temps et sous l'effet des vibrations, les jeux de direction peuvent prendre du jeu, occasionnant des tremblements et des pertes de contrôle.



Pour vérifier le réglage du jeu de direction, serrez le levier de frein avant et secouez le vélo d'avant en arrière. Si vous sentez quelques jeux dans la fourche, entendez des grincements métalliques ou un bruit sourd lorsque vous ramenez le vélo d'avant en arrière, votre jeu de direction nécessite un réglage / ou un entretien. Vous pouvez effectuer, vous-même, les petits réglages suivants :

Desserrez l'écrou supérieur du jeu de direction, puis serrez la cuvette mobile par petites touches. Re-serrez l'écrou de blocage. Vérifiez le réglage du jeu de direction pour éviter tout serrage excessif de la cuvette. Levez la roue avant du sol et assurez-vous que le guidon tourne librement et progressivement.

Les jeux de direction filetés sont montés sur de nombreux modèles de vélos Marin autant route que Vélos de Ville. Les jeux de direction non filetés sont très voisins des jeux de direction filetés avec écrou pour le réglage des roulements. Les jeux non filetés sont assemblés avec la potence. Les deux systèmes présentent leurs propres avantages.

Néanmoins, les systèmes non filetés sont plus faciles à régler.

Pour régler un jeu de direction type non fileté, premièrement, desserrez les deux vis sur l'arrière de la potence (voir page 8). Ensuite, tournez, dans le sens des aiguilles d'une montre, la vis sur le sommet du tube de direction pour serrer le jeu de direction ou à l'opposé du sens horaire pour desserrer le jeu de direction.

Terminez en re-alignant la potence, vérifiez qu'elle l'est et re-serrez les deux vis sur l'arrière de la potence.

Assurez-vous toujours que la potence est serrée au couple recommandé. C'est ce système de serrage qui tient votre fourche et votre cintre.

Attention : JEUX DE DIRECTION NON-FILETES – La vis, située sur le sommet du tube pivot de fourche, est, uniquement, prévue pour le réglage du jeu de direction.

Ne roulez pas sur votre vélo si votre jeu de direction est trop serré ou desserré. Emmenez le, chez votre revendeur Marin, pour un réglage.

L'entretien d'un jeu de direction demande des outils spéciaux et une bonne expérience mécanique. Vous devez le faire entretenir par le revendeur qui vous a vendu votre bicyclette Marin.

CINTRE ET POTENCE :

Les vérifications et les réglages des Cintre / potence sont décrits au Chapitre 1.

Avant chaque sortie, vous devez toujours inspecter votre vélo pour vous assurer que la potence est assez insérée dans le tube pivot de direction. Vérifiez, également, la présence, éventuelle, de traces d'usure sur le cintre et la potence. Le plongeur de potence et sa maselotte de serrage doivent être graissés tous les six mois.

Si vous n'êtes pas sûr des réglages de votre cintre ou potence, rendez visite à votre revendeur pour faire régler votre vélo par un professionnel.

SELLE ET TIGE DE SELLE :

L'inspection ou les réglages de hauteur, recul / angle de la selle et de la tige de selle sont abordés au Chapitre 1. Rappelez-vous : ne roulez jamais avec une tige de selle dépassant la limite d'insertion maximum (pour rappel la règle est une insertion égale à 2 fois le diamètre).

CHAPITRE 10 ROUES / PNEUS, PEDALES, MOYEUX & BOITIER DE PEDALIER

LES ROUES / PNEUS

(voir le Chapitre 2 « Démontage et montage des roues avant et arrière. »)

ENTRETIEN DU PNEU :

Négliger les pneumatiques est, souvent, la cause d'un véritable « casse tête » dans la maintenance du vélo. Il est normal que les chambres à air perdent de l'air avec le temps. Les pneus sont, bien sûr, sujets à l'usure.

GONFLAGE :

Vérifiez le gonflage des pneumatiques en pinçant le pneu entre le pouce et l'index – il doit sembler ferme. La forme du pneu ne change que très peu lorsque vous descendez de votre vélo. De temps en temps utilisez un manomètre pour vérifier votre perception de la pression.

Évitez l'utilisation des compresseurs haute pression des stations services. Ils peuvent facilement sur-gonfler les pneus et causer l'éclatement des chambres à air. Vous devez utiliser une pompe à vélo le plus souvent possible. La pression adaptée est marquée sur le flanc du pneu. Si deux pressions sont marquées, la plus haute est pour l'utilisation sur route et la basse est pour le roulage en tout-terrain.

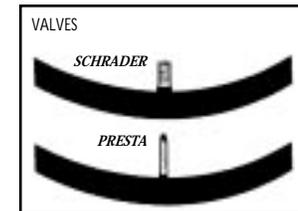
Notez : pour convertir une pression indiquée en mesure anglo-saxonne (psi) en pression européenne, en bar (ou kilo), multipliez la mesure américaine par 0,07.

QUELQUES MOTS SUR LES VALVES DE GONFLAGE :

Il y a deux types de valve utilisés pour les chambres à air des vélos Marin. L'une est similaire à celle que vous trouvez sur votre automobile, elle est appelée « Schrader » ou « Valve américaine ». L'autre type est connu sous le nom de « Presta » ou « Valve française ». Les Presta sont de minces valves en métal et sont, le plus souvent, utilisées

sur les vélos avec des jantes étroites.

Vérifiez quel type de valve est sur votre vélo. Cela sera la première question que le vendeur vous posera lorsque vous voudrez acheter une chambre de rechange. La plupart des pompes à vélo de qualité sont prévues pour s'adapter aux deux types de valve. Lisez les instructions, jointes avec votre pompe, pour savoir si vous pouvez l'utiliser avec les deux valves.



VERIFICATION DES ROUES :

Vérifiez les jantes de votre bicyclette avant chaque sortie, avec une attention particulière pour les bosses. Une jante avec des bosses importantes ou des fentes doit être changée au plus vite. Vérifiez, également, le voile des roues : faites tourner chaque roue et contrôlez qu'elles tournent droit, sans saut et vibration. Périodiquement vérifiez qu'aucun rayon n'est cassé. Laissez votre revendeur Marin dévoiler vos roues et remplacer les rayons cassés.

Évidemment, vous devrez, régulièrement, vérifier vos pneus, pour adapter leur pression au temps ou pour déceler des objets incrustés comme : des épines, graviers, verre ou clous.

CREVAISONS :

Les crevaisons peuvent arriver à n'importe quel moment. Dès les premiers kilomètres que vous faites sur votre nouveau Marin, vous risquez une crevaison. Les crevaisons sont considérées comme une usure normale de la même façon qu'une coupure. Elles ne sont donc pas couvertes par la garantie Marin ou celle de votre revendeur. S'il vous plaît, soyez responsable et transportez le matériel adapté au réparation d'une crevaison. Apprenez comment effectuer cette réparation simple.

COMMENT REPARER UNE CREVAISON :

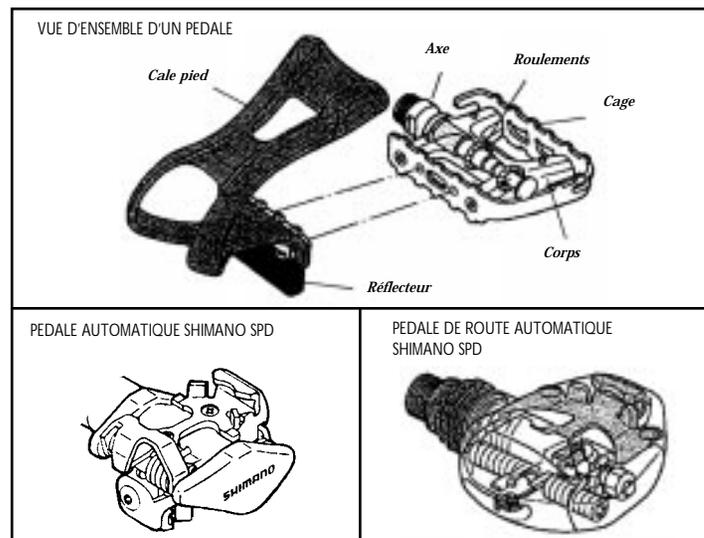
Après avoir démontage de la roue, sortez, un des flancs du pneu, de la jante. Vous devez être capable de faire cela avec les mains, mais, si vous avez besoin d'outils, utilisez des démontes pneus, n'utilisez pas de tournevis ou d'autres objets coupants car ceux-ci pourraient endommager, un peu plus, la chambre à air.

Tirez, entièrement, le pneu hors de la jante, sortez complètement la chambre à air de son pneu tout en prenant soin de ne pas endommager la valve. Si la crevaison est bénigne, vous pourrez coller une rustine, suivez les instructions livrées avec le kit de réparation. Beaucoup de cyclistes transportent une chambre à air de rechange, ainsi, ils peuvent pauser les rustines chez eux plutôt que durant leur sortie. C'est aussi le moment idéal pour examiner la carcasse du pneu – pour déceler la gravité de la crevaison et de la nécessité de remplacer la chambre. Si vous devez remplacer la chambre à air au bord du chemin, emmenez toujours, avec vous, la chambre crevée pour la jeter, ultérieurement, dans une poubelle.

Avant de réinstaller le pneu, contrôlez l'intérieur et l'extérieur de sa carcasse pour déceler les épines, le verre ou tout autres objets coupants. Remontez le pneu sur la jante, poussez le pneu au niveau du trou de valve et placez la valve dans le trou. Introduisez la chambre à air à l'intérieur du pneu, assurez-vous que la valve est droite. Pompez un peu d'air dans la chambre et dégonflez là de nouveau pour vous assurer qu'elle n'est pas entortillée. Remontez le pneu sur la jante en utilisant, de préférence, les mains. Gonflez le pneu complètement et introduisez la roue dans le cadre. La majorité des cyclistes transporte un kit de réparation comprenant : une pompe, une boîte de rustines, des démontes pneus et une chambre à air de rechange. C'est une habitude que vous nous recommandons vivement !

PEDALES

Une pédale est composée d'un axe, de cônes, d'un écrou de blocage, d'une rondelle à ergot, de roulements et d'un corps. Contrôlez, fréquemment, que vos pédales ne sont pas desserrées, grippées ou bruyantes lorsque vous les bougez d'un côté et de l'autre ou les



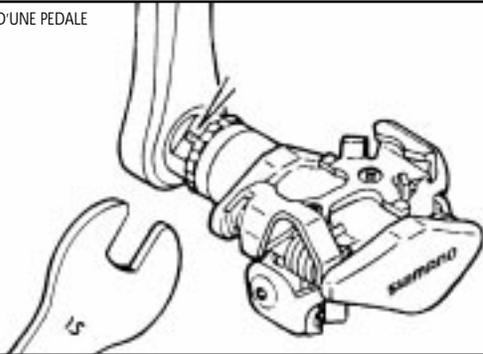
tournez. Cela pourrait provenir d'un axe faussé.

Les pédales droite et gauche ont des filetages inversés. C'est pour cette raison, qu'il est important d'installer la bonne pédale sur la manivelle de pédalier correspondante. Elles sont, le plus souvent, repérées, sur leur axe, d'un « L » pour gauche et d'un « R » pour droite. Les plus importantes opérations d'entretien des pédales ne sont pas traitées dans ce manuel et devront être pratiquées par votre revendeur Marin.

Les vélos équipés de pédales automatiques demandent une maintenance supplémentaire. Ces pédales doivent rester propres, libres de tout amas de boue ou poussière et être lubrifiées. Ce type d'entretien prolongera la vie de vos pédales et maintiendra leur fonctionnement au meilleur niveau.

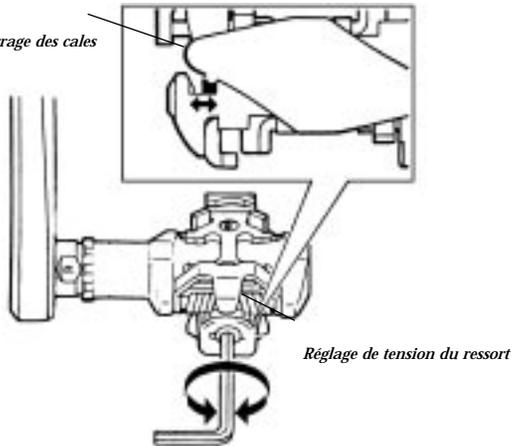
Attention : Utilisez, exclusivement, les cales fournies avec vos pédales. L'utilisation d'autres modèles de cales pourrait diminuer les performances de vos pédales et / ou provoquer des chutes.

MONTAGE D'UNE PEDALE



REPERE DE TENSION

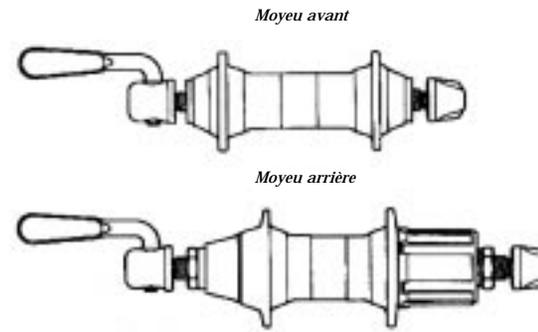
Repère de serrage des cales



REGLAGE DE TENSION DES PEDALES AUTOMATIQUES

La tension, est la force requise pour enclencher ou déclencher des pédales automatiques. Cette force se règle à l'aide d'une petite clé Allen. Tournez la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre si vous désirez un déclenchement plus dur. Prenez soin de ne pas tourner cette vis au-delà de sa limite ; faire cela rendrait votre pédale inopérante. Il y a, sur la plupart des pédales automatiques, deux vis de réglage de tension, soit : une par face d'appui. Un repère indique le niveau de tension du ressort et par conséquent la force nécessaire pour déclencher la cale.

MOYEUX

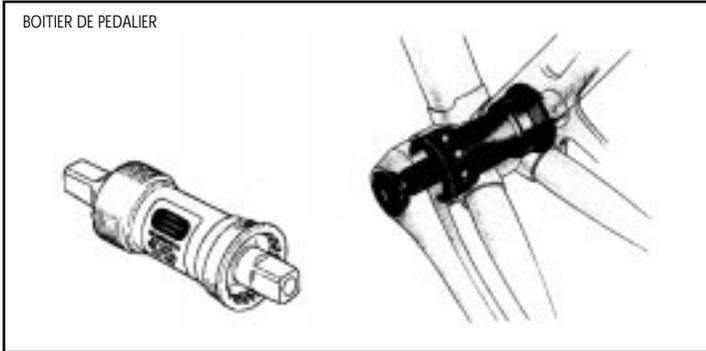


MOYEUX

Avant chaque sortie, vous devez vérifier le jeu dans les axes des moyeux. Lorsque vous essayez de remuer la roue de gauche à droite, vous ne devez pas sentir de desserrage. Si vous percevez quelques mouvements entre l'axe et son moyeu ou si vous entendez des grincements quand vous tournez la roue, les roulements de votre moyeu ont besoin d'être réglés.

Notez : L'entretien des moyeux demande des outils spécifiques et de l'expérience. Pour ces raisons, il sera, toujours, préférable de laisser, cet opération, au bon soin d'un mécanicien professionnel ou de votre revendeur Marin.

BOITIER DE PEDALIER



BOITIER DE PEDALIER

Tous les vélos Marin sont équipés de boîtiers de pédalier étanches. L'ensemble boîtier de pédalier se compose de roulements étanches et d'un axe sur lequel les manivelles sont fixées. Votre boîtier devra être remplacé lorsqu'il deviendra bruyant ou difficile à tourner.

Notez : Le montage d'un boîtier de pédalier impose l'usage d'outils spéciaux et une certaine expérience. Votre revendeur Marin ou un mécanicien expérimenté pourra effectuer ce travail.

CHAPITRE 11 SUSPENSION AVANT TOUT SUSPENDU

FOURCHE A SUSPENSION

La plupart des modèles Marin sont équipés de suspension avant qui ont pour fonction d'effacer les chocs des chemins et, en toute situation, maintenir votre pneu avant au sol pour le meilleur contrôle. Les suspensions avant qui équipent nos vélos, sont réglées pour des pilotes d'un poids moyens entre 64 et 82 kg. Les utilisateurs novices croient souvent que leurs fourches sont réglées trop souples. Rappelez-vous que les fourches sont conçues pour être confortables et absorber les chocs de la piste. Vous devez envisager un réglage plus dur, uniquement, lorsque votre fourche talonne plusieurs fois par sortie. Si vous n'êtes pas dans la fourchette de poids mentionnée ci-dessus, un réglage plus important peut être nécessaire avec l'aide de votre revendeur Marin le plus proche.

Durcir ou assouplir une fourche impose souvent le changement de pièces internes. Ces pièces doivent être commandées et ne sont pas incluses dans le prix de vente de votre vélo. Les modèles Marin possèdent une géométrie étudiée pour les suspensions et, ainsi, garder à la direction un comportement et un maniement au meilleure de ses performances. Certains modèles de fourches sont munis de réglages de compression comme d'amortissement en détente. Que vous permettent de faire ces réglages ? Ils adaptent les performances de la fourche au style de conduite et au poids du pilote. Demandez à votre revendeur ou reportez-vous au manuel de votre fourche pour avoir une explication des caractéristiques et de quelles façons elles influencent la conduite.

Les fourches à suspension montées sur certains modèles demandent une période de rodage de trois à quatre heures d'utilisation. Dans le magasin, leur fonctionnement peut sembler dur, mais après une

courte période de rodage, ces fourches fonctionneront plus progressivement. Le point le plus important pour garder toutes les performances, de votre fourche, est l'utilisation des graisseurs situés à l'extérieur des fourreaux.

Cela permet de lubrifier la fourche avec l'aide d'un pistolet graisseur. Vérifiez, le manuel de la fourche ou chez votre revendeur Marin, pour connaître le type de graisse recommandé. Sur les autres fourches, relevez les soufflets de protection, avec un chiffon, nettoyez les tubes et mettez une fine couche de graisse sur ceux-ci. Ensuite, descendez les soufflets en position et vérifiez qu'ils sont bien enclenchés pour éviter toutes intrusions de débris. Cela aidera au fonctionnement progressif de la fourche. Si un entretien supplémentaire est nécessaire, référez-vous au manuel de la fourche ou emmenez votre vélo chez votre revendeur spécialisé.

ATTENTION : Les bicyclettes équipées d'une suspension avant s'enfoncent et plongent sous l'effet des freinages importants. Cette tendance peut faire passer, le pilote, par l'avant. Avant d'aborder des descentes ou des passages à hautes vitesses, prenez le temps de vous habituez à ces caractéristiques de pilotage.

LES VELOS A SUSPENSION ARRIERE

Les vélos tout – suspendu Marin sont conçus pour procurer au pilote le maximum de performance et de plaisir. Nous avons développé, un design de vélos tout – suspendu à la maintenance facile, capable d'assurer des années de service sans entretien.

La plupart des opérations d'entretien sont exactement les mêmes que sur les vélos « Hardtail » rigides. Vous devez prendre le plus grand soin pour garantir le fonctionnement correcte des mécanismes de suspension arrière et avant.

INFORMATION SUR LA SUSPENSION ARRIERE

Les vélos tout – suspendu Marin sont montés avec deux types d'amortisseurs arrières, « à ressort » et « pneumatiques ». Les deux types d'amortisseur offrent différentes avantages. Avant de les régler, il est important de connaître quel type d'amortisseur équipe votre vélo.

Le premier type d'amortisseur abordé s'appelle amortisseur « à ressort acier ». Ce type d'amortisseur fait appel à un ressort acier type hélicoïdal pour supporter le poids du pilote et absorber les chocs du chemin. Les ressorts acier type hélicoïdal utilisent l'amortissement hydraulique en détente pour contrôler le mouvement de retour de l'amortisseur.

Si le ressort acier est très simple et facile à régler ou remplacer, il est important de se rappeler que l'amortisseur hydraulique est sous pression de gaz « nitrogen » et doit être entretenu uniquement en usine. Le second type d'amortisseur est appelé « pneumatique ». Ces amortisseurs très légers utilisent uniquement la pression d'une chambre d'air pour supporter le poids du pilote. Pour cette raison, il est essentiel de maintenir la pression d'air requise. Avant chaque utilisation, contrôlez la pression. Vous devez consulter le manuel d'utilisateur fourni par le fabricant de l'amortisseur ou consulter votre revendeur Marin, pour déterminer la pression d'air correspondant à un pilote de votre corpulence.

Il est important de connaître que les amortisseurs pneumatiques utilise un faible volume d'air sous une pression très importante. Pour cela, vous devez laisser, un mécanicien professionnel, ajouter de l'air ou acheter la pompe haute pression recommandée par le fabricant de l'amortisseur.

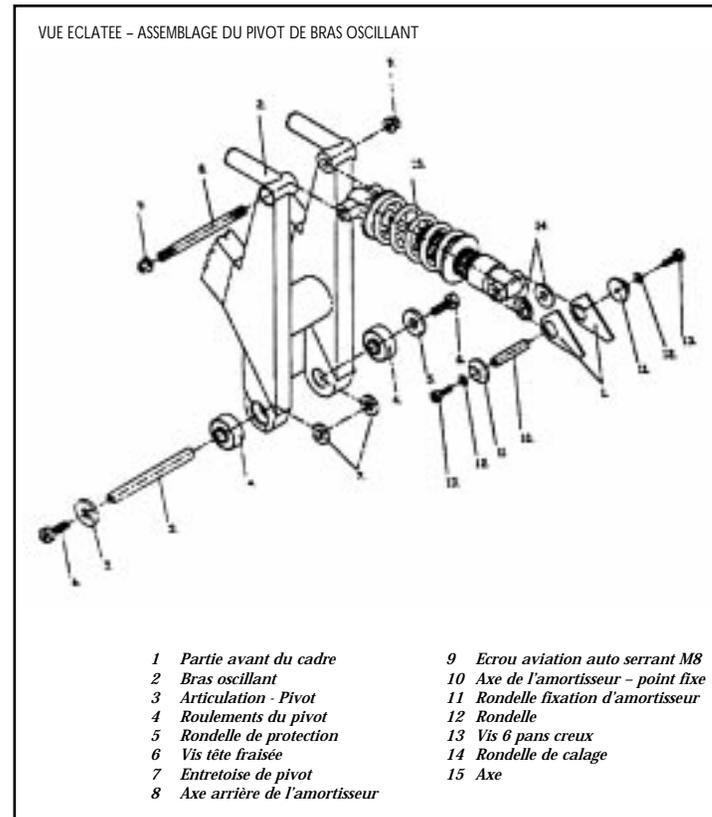
Avec le temps, les amortisseurs pneumatique peuvent perdre de la pression et donc demander un ajustement suivant votre pilotage.

SUSPENSION ARRIERE :

Cette catégorie comprend plusieurs modèles utilisant le même système de suspension, mais avec des valeurs de débattements différentes. Notre gamme de vélos tout – suspendu est conçue pour apporter au pilote le maximum de performance, un faible poids, une grande longévité et du confort.

Même si la plupart des opérations de réglages et d'entretiens réguliers sont exactement identiques aux vélos rigides « Hardtail », certains contrôles supplémentaires de l'amortisseur sont à ajouter aux révisions habituelles de votre vélo. Comme indiqué dans le paragraphe sur la suspension avant, les utilisateurs règlent, très souvent, leur suspension arrière plus ferme qu'il le faudrait. Nos ingénieurs ont conçu nos vélos pour qu'ils absorbent efficacement les chocs des pistes et offrent le maximum d'adhérence dans les conditions les plus dures. Grâce au design des Marin tout – suspendu, la dureté de l'amortisseur n'a que peu d'action sur l'efficacité de pédalage ou le travail de la suspension arrière. Le design du vélo et l'emplacement du point de pivot sont étroitement liés. Il y a un emplacement qui, lorsque la suspension s'enfonce, utilise la tension de la chaîne pour durcir le bras oscillant lors des montées tout en restant active sur terrain défoncé. Cette caractéristique est plus sensible lorsqu'on est sur le petit plateau (de pédalier) et sur les trois derniers pignons. C'est pour cela, qu'il n'est pas nécessaire ni recommandé d'utiliser un système de blocage de suspension. Un appareillage de blocage soumettrait le cadre à des contraintes importantes qui pourraient entraîner des dommages non couverts par la garantie. Pour cela nous ne recommandons pas les suspensions munies de blocage. Pratiquer un pédalage souple et rapide, sera la meilleure et la plus efficace des armes dans le franchissement des montées.

Il est important d'obtenir un travail équilibré entre les suspensions avant et arrière. Comme avec la suspension avant, vous devrez avoir la compétence pour régler l'amortisseur en fonction : du poids du pilote, du style de pilotage ou le type d'utilisation. Ces ajustements sont obtenus par le réglage de la précontrainte, le contrôle d'amortissement en détente et la variation de compression qui est possible sur certains amortisseurs.



PRECONTRAINTE – REGLAGES DE SUSPENSION ARRIERE

Le mouvement de la roue arrière comprime la suspension via son ressort acier hélicoïdal situé autour du corps de l'amortisseur (ou la pression d'air sur certains amortisseurs). A l'extrémité du ressort vous trouverez la bague de réglage de compression qui est vissée sur le corps de l'amortisseur.

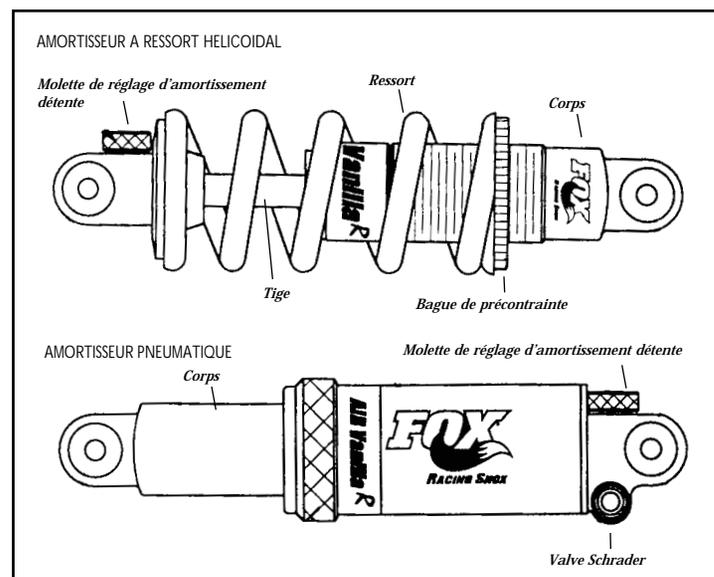
La précontrainte est la valeur de compression appliquée sur le ressort. L'augmentation ou la baisse de précontrainte fait varier la pression nécessaire à l'enfoncement de l'amortisseur. La précontrainte permet de contrôler la valeur d'enfoncement lorsque le pilote est assis sur le vélo. Cette valeur permet de déterminer l'adhérence et la performance optimum. Nous recommandons de régler une faible valeur de précontrainte avant et arrière. Cela permet, à la suspension, d'absorber les chocs mais aussi les creux en gardant les roues en contact pour le « maximum d'adhérence ». La valeur de précontrainte varie entre 15-30% de la course totale de l'amortisseur. La variation de précontrainte couvre toutes les utilisations avec, pour le cross-country une valeur de 15-25%, pour la descente habituellement plus de 25%. Pour faciliter cette opération, nous avons conçu des cartes ou jauges de précontraintes. Vous pourrez ainsi, rapidement régler la suspension arrière en fonction du poids du pilote et obtenir les performances maximum. Si vous n'avez pas eu cette jauge de précontrainte, demandez-la, à votre revendeur.

LE BON REGLAGE DE PRECONTRAINTE DE VOTRE TOUT-SUSPENDU

Sans poids sur la roue arrière, dévissez l'écrou de réglage du ressort. Cela libérera toute pression sur le ressort. Maintenant, tournez l'écrou de 2 tours pour, progressivement, compresser le ressort.

Sans poids sur le vélo, vérifiez que l'amortisseur est complètement détendu.

Asseyez-vous sur le vélo. Pour un vélo de la gamme ultra - légère FRS avec 100mm de débattement, l'amortisseur doit être compressé de 10mm. Pour un vélo de la gamme avec 125mm de débattement, l'amortisseur doit être compressé de 12mm. Pour les modèles à grand débattement, l'amortisseur doit être compressé de 15mm. Vérifiez ces valeurs avec la carte jauge fournie. Si la valeur de précontrainte est trop courte, tournez la bague pour compresser le ressort jusqu'à ce que la longueur correcte soit atteinte. Si c'est l'inverse, libérez le ressort jusqu'à la valeur adéquate. Sur les modèles à amortisseur pneu-



matique, diminuez ou augmentez la pression d'air en conséquence.

Le ressort monté d'origine sur nos vélos sont prévus pour des pilotes d'un poids entre 57kg et 86kg. Des ressorts plus durs ou plus souples sont disponibles, en pièce détachée, via votre revendeur.

REGLAGE DE LA SUSPENSION ARRIERE – AMORTISSEMENT DE LA DETENTE

La deuxième partie du réglage est l'amortissement de la détente. L'amortissement de la détente contrôle la vitesse (rapide ou lente) de retour de l'amortisseur à sa longueur initiale après avoir été compressé. Si l'amortisseur revient trop vite, il donnera un effet dynamique et sautillant au vélo, comme une lame de ressort. Trop doucement, on aura l'impression que le vélo n'a pas de suspension.

Certains amortisseurs équipant les vélos Marin possèdent un amortissement en détente interne, aussi vous pourrez, uniquement, régler la précontrainte comme vu au-dessus. Si vous avez un amortisseur avec amortissement en détente réglable, nous vous conseillons de, seulement, diminuer la vitesse de retour par petites touches, sans oublier que trop d'amortissement ne permettra pas à l'amortisseur de revenir assez vite pour le choc suivant. On obtient le réglage idéal en trouvant l'équilibre entre un amortisseur perdant de son débattement à chaque succession de choc et un amortisseur revenant trop vite à sa longueur initiale. Un faible contrôle en amortissement et votre vélo ressemblera à un yo-yo.

CONTROLE DE LA COMPRESSION

Le troisième réglage est le contrôle de la compression. C'est un réglage disponible uniquement sur certains amortisseurs. Ce réglage permet, au pilote, de faire varier la vitesse d'enfoncement de l'amortisseur. Cela travaille de la même façon que le contrôle de détente. Il est indispensable de l'utiliser avec modération sous peine d'avoir un amortisseur qui ne travaille pas de manière optimum.

Une fois ces réglages fait, vous n'aurez que peu à faire suivant les types de terrains.

ENTRETIEN GENERAL

Périodiquement, vérifiez toutes les articulations de votre vélo tout – suspendu Marin. Assurez-vous que les axes de l'amortisseur arrière et les points de pivot principaux sont serrés au couple adéquat (voir page 40).

C'est le peu d'entretien que vous aurez à faire sur votre cadre tout – suspendu car son design est étudié pour offrir une longévité identique à un cadre rigide. L'axe pivot du bras oscillant est articulé sur un jeu de roulements étanches sans entretien, qualité aviation. Bien que ces roulements soient à double joints et puissent résister toute la vie du vélo, il se peut que soit nécessaire de les remplacer. Cette opération nécessite un outillage spécial et doit être pratiquée par un revendeur Marin.

CHAPITRE 12 LAVAGE, GRAISSAGE ET STOCKAGE

LAVAGE:

De part leur utilisation, les vélos tout – terrain emmagasinent beaucoup de terre ! Garder son vélo propre est une part intégrante de l'entretien régulier. La terre et le sable sont particulièrement agressifs pour les pièces en mouvement du vélo comme : la chaîne, les jantes, les vitesses et les dérailleurs. Si vous roulez souvent dans la boue, vous aurez, sûrement, besoin de nettoyer votre « bike » après chaque sortie.

N'amenez pas, votre vélo, dans une laverie libre service, le jet haute pression peut pénétrer les roulements étanches et enlever ou polluer la graisse. Il est toujours préférable de nettoyer votre vélo à la main. N'essayez jamais un vélo sale sans l'avoir, préalablement, rincé de toute sa terre, avec de l'eau – dans le cas contraire, la terre agira comme un véritable abrasif et abîmera la peinture de votre vélo.

Voilà une paire d'astuces pour le nettoyage de votre vélo :

Pour enlever la terre et la boue sur votre vélo, premièrement, utilisez un tuyau d'arrosage pour laver le plus gros. Ensuite, prenez une brosse souple avec de l'eau chaude savonneuse pour le reste du vélo. Rincez doucement. Évitez l'utilisation de jet haute pression pour nettoyer votre vélo. Cela peut pénétrer dans les roulements.

Pour nettoyer la chaîne et les transmissions grasses et sales. Premièrement, pulvériser ou appliquez un dégraissant comme du Finish Line Eco Tech, par exemple. Laissez agir pendant 10 minutes environ. Ensuite, prenez une vieille brosse ou une brosse étroite pour pignons et, nettoyez tous les endroits sales. En dernier, pulvériser légèrement, les résidus avec le tuyau. Laissez le vélo sécher avant de lubrifier la chaîne et les pièces de transmission.

Le nettoyage de votre vélo est le moment idéal pour faire une inspection complète – utilisez cette opportunité pour contrôler les composants principaux – freinage, changement de vitesse et assurez-vous que tous les boulons et écrous sont correctement serrés.

GRAISSAGE :

Portez une grande attention à toutes les pièces en mouvement de votre vélo, en particulier, la chaîne et lubrifiez conformément au préconisation du Chapitre 12. Faites le plus fréquemment, si vous utilisez votre vélo dans des conditions très difficiles ou en terrains humides. Les lubrifiants conçus pour l'automobile ou la moto ne sont pas recommandés.

Lors du graissage de la chaîne, l'important est de disposer l'huile à l'intérieur de ses pièces, rouleaux, axes et bagues. Le soir est le meilleur moment pour lubrifier votre chaîne. Cela permet d'en mettre trop tout en ayant encore une grande période pour l'égoutage. Cette technique offre le meilleur graissage et évite au lubrifiant de se souiller de poussière.

Ne lubrifiez pas trop les dérailleurs, car l'excès de graisse garde la crasse. Périodiquement posez une goutte d'huile sur les différentes articulations.

N'huilez pas les freins. Ne mettez pas de lubrifiant sur les pneus, les jantes et les patins de frein. Néanmoins, occasionnellement, déposez une goutte d'huile sur l'articulation du bras support de frein.

Vous devez ôter les câbles ,de dérailleur et de freins, de leur gaines pour les lubrifier. Il est, néanmoins, recommandé de laisser votre revendeur Marin s'acquitter de cet opération d'entretien. C'est, également, vrai pour les moyeux, le jeu de direction, le boîtier de pédalier et les pédales. Pour les lubrifier, ils doivent être démontés, nettoyés, remontés et réglés. Il est préférable de laisser votre revendeur Marin faire ces entretiens pour vous.

OUTILLAGE NECESSAIRE :

Vous pourrez avoir besoin des outils suivants pour effectuer les réparations de base. Les réparations plus compliquées entraînent l'utilisation d'outillage plus spécifique que le cycliste moyen n'a probablement pas envi d'acheter. Vous aurez besoin de votre revendeur Marin pour faire ce type de maintenance.

Vous pourrez, probablement, acheter :

Une clé dynamométrique graduée en N/m

Des clés plates de : 9mm, 10mm

Une clé à pipe de 14mm

Une clé à pédales de 15mm

Des clés Allen : 4mm, 5mm, 6mm

Un tournevis cruciforme #2

Une pince troisième main ou une courroie de cale pieds (réglage des freins)

Un kit de réparation pour crevaison

Des démontes pneus

Une pompe à vélo et un manomètre

QUELQUES MOTS SUR LE COUPLE DE SERRAGE :

Le serrage des écrous et des boulons de votre vélo Marin s'exprime en « couple », un mot qui décrit la mesure de la force de rotation autour d'un axe, donc lorsque vous serrez un écrou. Les valeurs de couple (exprimée en Newton par mètre) sont listées ci-dessous. Il est important de se souvenir qu'il est facile de trop serrer ou, au contraire, pas assez – c'est pour cela que vous devrez porter une attention particulière aux valeurs de couple. Vous devrez, une fois par an, serrer et régler tous les écrous et boulons de votre vélo. Plus fréquemment si vous roulez souvent.

VALEURS DE COUPLE :

Si vous cassez un boulon, c'est que vous l'avez serré au-dessus de son couple recommandé. Par conséquent, il est conseillé de suivre au plus juste les valeurs suivantes :

Boulons de cocotte de frein	2,8-4,6 N/m
Ecrous d'axe de levier de frein	2,8-4,0 N/m
Boulons d'étrier de frein	3,4-5,7 N/m
Boulons de patin de frein	7,9-8,9 N/m
Boulons de câble de liaison	4,6-6,8 N/m
Boulons de porte bagage	3,9-4,6 N/m
Boulons de fixation de câble de frein	5,7-7,9 N/m
Boulons de fixation de câble de dérailleur	4,0-5,7 N/m
Boulons de collier de dérailleur avant	2,3-4,0 N/m
Boulons de fixation du dérailleur arrière	6,8-8,5 N/m
Boulons de collier de manettes dérailleur	2,8-4,7 N/m
Axes de manettes dérailleur	2,5-3,4 N/m
Boulons de blocage du guidon	9,0-11,5 N/m
Boulon d'expandeur de potence	20,0-22,5 N/m
Contre écrou jeu de direction	23,0-25,0 N/m
Vis de blocage d'embout de guidon	10,0-14,0 N/m
Boulons de fixation des manivelles	22,5-27,0 N/m
Pédales	39,0 N/m
Vis de cale pieds	2,8-3,4 N/m
Boulons de couronne	7,9-10,7 N/m
Boulons de serrage de selle	15,8-20,0 N/m
Vis de chariot de selle	18,0-22,0 N/m

VALEURS DE COUPLE POUR FR5 (TOUT SUSPENDU)

Ecrous de fixation d'amortisseur arrière
Ecrou Aviation Auto serrant M8 (#9) 20,0 N/m
Ecrous fixe (sur cadre) d'amortisseur
Ecrou épaulé (#13) 6,8 N/m

Vis d'axe pivot principal
Vis tête fraisée (#6) 13,6 N/m

STOCKAGE :

Ne stockez pas votre vélo à l'extérieur. Il doit être protégé de la pluie et de la neige comme du soleil. Si vous devez entreposer longtemps votre vélo, il faudra le suspendre pour que son poids ne soit pas supporté par les pneus. Vous pouvez, aussi, les dégonfler.

Si vous habitez en bord de mer, l'air salin vous obligera à prendre des précautions supplémentaires pour protéger votre vélo de la corrosion et de l'oxydation.

Lorsque vous ne roulez pas, ne laissez pas votre vélo posé du côté droit car cela pourrait endommager les dérailleurs.

Notez s'il vous plaît : Si vous ne comprenez pas complètement certaines parties du Manuel, n'hésitez pas à contacter votre revendeur.

CHAPITRE 13 TYPES & FREQUENCES D'ENTRETIEN

Après un mois d'utilisation de votre nouveau Mountain Bike Marin, vous devrez le faire réviser par votre revendeur Marin pour qu'il vérifie le bon fonctionnement de tous les composants. Nous recommandons le programme d'entretien suivant. Si vous roulez fréquemment ou utilisez votre vélo dans la boue et sur des terrains difficiles, vous aménagerez ce programme en proportion.

FREQUENCE DES REVISIONS

A CHAQUE SORTIE – UTILISATION

Contrôle rapide des serrages rapides et du réglage des freins

CHAQUE SEMAINE

Vérification de la pression des pneus au manomètre
Lubrification de la chaîne

CHAQUE MOIS

Lavage & séchage du vélo
Vérification et légère lubrification des axes des leviers de frein
Graissage des articulations des freins
Lubrification des articulations des dérailleurs avant & arrière
Lubrification et contrôle des câbles au passage des gaines
Vérification du serrage rapide ou boulon de tige de selle

CHAQUE TRIMESTRE

Contrôle des couples de serrage de l'ensemble des boulons & écrous
Re-graissage de la tige de selle

TOUS LES 6 MOIS

Votre Revendeur devra réviser votre bicyclette
Les roues devront être dévoilées par votre revendeur
Les câbles de frein seront graissés et réglés par votre revendeur
Remplacement des patins de freins si nécessaire
Graissage et réglage des câbles de dérailleurs (par votre revendeur)
Re-graissage des roulements des moyeux (par votre revendeur)
Re-graissage des axes pivot des freins
Re-graissage du plongeur de potence
Re-graissage des roulements du jeu de direction
Re-graissage des roulements de pédalier
Re-graissage des carrés de manivelle
Remplacement de la chaîne (si nécessaire)
(Quand on remplace la chaîne, on peut avoir besoin de remplacer les couronnes de pédalier et les pignons de roue libre ou cassette)

CHAQUE ANNÉE

Re-graissage des roulements des pédales

INFORMATION SUR LA DUREE DE GARANTIE DES CADRES & PIECES MARIN

Tous les cadres et composants Marin ont une durée de garantie limitée non cessible (réservée au premier propriétaire). La durée de vie d'un cadre ou d'une pièce sera variable et dépend, de sa fabrication, des matériaux utilisés autant que de l'entretien qui lui sera prodigué. Par l'achat de vélos ou de pièces de conception ultra légère, on privilégie, plutôt, la performance à une longévité sans limites. Lors de l'utilisation des cadres et pièces aux performances haut de gamme, les contrôles réguliers doivent devenir une habitude pour détecter, d'éventuelles, fêlures naissantes et éviter, ainsi, des casses plus graves. Marin ne garantit pas les pièces ou les cadres qui ont été utilisés en compétition, sauts, acrobaties, sur des vélos laissés aux intempéries, utilisés avec des charges excessives, les vélos montés avec des portes bébé, tous les types d'usages extrêmes et d'utilisations inhabituelles.

Vous êtes seul responsable des dommages découlant de l'utilisation dangereuse de votre vélo, pour vous et autrui. Même si votre vélo est conçu pour l'utilisation tout-terrain, nous ne pouvons pas être tenus pour responsable des erreurs de pilotage qui pourraient être à l'origine de blessures graves ou mortelles.

Vous êtes responsable de la vérification de votre équipement avant chaque sortie et utilisation pour s'assurer que le cadre et l'ensemble des pièces ne sont pas cassés ou endommagés. Les pièces et les cadres ne font pas que casser, ils sont conçus pour donner des signes d'usure ou de détérioration laissant à l'utilisateur la responsabilité et la latitude de vérifier son matériel avant chaque sortie. On peut, ainsi, découvrir si quelque chose est fendu ou cassé. Si vous choisissez d'ignorer ce type de contrôle, votre responsabilité sera seule engagée face à l'apparition de casses ou fentes.

Soyez prudent, vérifiez votre équipement avant et après chaque utilisation.

TERMES DE GARANTIE

Soumis aux termes, conditions et limites décrits ci-après, Marin Mountain Bikes, Inc. (Société californienne) située à Novato, Californie garantie, à l'acheteur initial de chaque nouvelle bicyclette Marin que cette bicyclette est sans défauts de matière et de fabrication, à condition de qu'il soit acheté chez un Revendeur Officiel Marin.

Cette Garantie Limitée couvre les cadres et fourches rigides des Bicyclettes Marin tant qu'ils sont possession du propriétaire initial et ce pour des durées de : - cinq ans pour les cadres acier – trois ans pour les cadres alu et tout suspendu.

De la même façon, Marin garantit, toutes les pièces d'origine y compris la peinture et les stickers, pour une durée d'un an à partir de la date d'achat.

Les fourches à suspension seront couvertes par la garantie officielle de leurs fabricants.

Tous les composants Shimano sont garantis, un an, à compter de la date d'achat et sera assurée par Shimano ou un Centre de Garantie Officiel Shimano.

Cette garantie est, strictement, limitée aux réparations ou remplacements des cadres, fourches ou pièces défectueux, ceci étant la seule fonction de la garantie.

Cette garantie couvre seulement le premier propriétaire et n'est pas transférable. Les réclamations ou demandes sous garantie sont à transmettre via un revendeur officiel Marin. Une preuve d'achat est indispensable.

Une carte officiel de garantie doit être remplie et reçue par Marin Mountain Bikes avant qu'une demande de garantie puisse être enregistrée. Indiquez, s'il vous plait, le numéro de série du vélo sur la carte de garantie.

La garantie ne couvre pas l'usure normale, le mauvais montage, les suites d'entretien, l'installation de pièces et des accessoires d'origine ou compatible avec le vélo vendu.

Cette garantie ne s'applique pas aux dommages ou casses ayant pour origine un accident, l'abus ou la négligence.

Marin ne pourra pas être tenu pour responsable des dommages conséquents ou incidents.

Les coûts de main d'œuvre pour remplacement de pièces ou les frais induits par le transport aller ou retour chez un revendeur pour réparation ou remplacement, de pièces ou accessoires défectueux, ne sont pas couverts par la garantie.

L'utilisateur assume seul le risque de blessures personnelles, de détérioration du vélo et autres dommages dans tous les cas d'utilisation de son vélo pour des cascades, sauts, acrobaties, concours de saut ou activités du même type, compétitions et utilisations avec l'assistance d'un moteur ou tout autres usages que l'utilisation normale. La garantie légale donne des droits propres et variables suivant les pays.

Marin ne permet et n'autorise pas quiconque, y compris ses revendeurs, de proposer d'autres types de garanties stipulant ou insinuant une participation de Marin.

Cette garantie s'applique seulement aux bicyclettes achetées aux USA. Si vous avez acheté un vélo Marin en dehors des USA, demandez à votre revendeur de vous confirmer la garantie en vigueur dans votre pays.

GÉOMÉTRIE ET SPÉCIFICATIONS DE TAILLE COMPLÈTE DES VÉLOS SUSPENSION AVANT MARIN

Vélos	Taille (pouces)	Angle de Direction (degrés)	Angle de Selle (degrés)	Tube Supérieur (pouces)	Bases (pouces)	BB Drop (pouces)	Hauteur Boitier (pouces)	Empattement (pouces)	Douille (mm)	Hauteur Utile (pouces)	Tige de Selle (mm)	Longeur de Potence (mm)
Hidden Canyon	11.5	70	73	16 1/2	15	9	34 1/4	90	23.0	26.4	80	
	Girls 11.5	70	73	16 1/2	15	9	34 1/4	90	19.9	26.4	80	
Bayview Trail	24 Wheel	71	73	18 7/8	15 3/4	11	37	90	25.9	27.0	80	
Bayview Trail 26 Wheel	11.5	70	73	20.5	16 3/4	11 3/8	40 1/2	80	27.2	27.0	80	
Bolinas Ridge	13	70	73	20.5	16 3/4	11 5/8	40 5/8	90	28.1	27.0	80	
	15	70	73	21	16 3/4	11 5/8	41	102	29.2	27.0	105	
	17	70	73	21.75	16 3/4	11 5/8	41 5/8	120	30.5	27.0	120	
	18.5	70	73	22.5	16 3/4	11 5/8	42 3/8	150	31.8	27.0	120	
	20	70	73	23	16 3/4	11 5/8	42 7/8	180	33.0	27.0	135	
	Women's 17	70	73	21.75	16 3/4	11 5/8	41 5/8	120	26.7	26.6	120	
Muirwoods	11.5	71	74	20.5	16 3/4	11 3/8	39 3/4	80	27.3	27.0	80	
	13	71	74	20.5	16 3/4	11 5/8	40	90	28.3	27.0	80	
	15	71	74	21	16 3/4	11 5/8	40 5/8	102	29.5	27.0	105	
	17	71	74	21.75	16 3/4	11 5/8	41 3/8	120	30.7	27.0	120	
	18.5	71	74	22.5	16 3/4	11 5/8	42 1/8	150	32.0	27.0	120	
	20	71	74	23	16 3/4	11 5/8	42 5/8	180	33.3	27.0	135	
	Women's 17	71	74	21.75	16 3/4	11 5/8	41 3/8	120	27.0	26.6	120	
Bear Valley	11.5	71	74	20.5	16 3/4	11 3/8	39 3/4	80	27.6	27.0	80	
	Eldridge Grade	13	71	74	20.5	16 3/4	40	90	28.6	27.0	80	
	Pine Mountain	15	71	74	22	16 3/4	11 5/8	41 3/4	102	29.7	27.0	105
		17	71	74	22.5	16 3/4	11 5/8	42 1/8	120	31.0	27.0	120
	Team Marin	18.5	71	74	23	16 3/4	11 5/8	42 5/8	150	32.3	27.0	120
		20	71	74	23.5	16 3/4	11 5/8	43 1/8	180	33.5	27.0	135
Bear Valley	Women's 17	71	74	21.75	16 3/4	11 5/8	41 3/8	120	27.2	26.6	120	
Bobcat Trail	11.5	70	73	20.5	16 3/4	11 1/2	40 1/4	80	27.3	27.0	80	
	Hawk Hill	13	70	73	20.5	16 3/4	11 5/8	40 1/2	90	28.3	27.0	80
		15	70	73	21	16 3/4	11 5/8	41	102	29.4	27.0	105
	17	70	73	21.75	16 3/4	11 5/8	41 5/8	120	30.7	27.0	120	
	18.5	70	73	22.5	16 3/4	11 5/8	42 1/2	150	32.0	27.0	120	
	20	70	73	23	16 3/4	11 5/8	43	180	33.2	27.0	135	
	Women's 17	70	73	21.75	16 3/4	11 5/8	41 5/8	120	26.7	27.0	120	
Palisades Trail	11.5	71	74	20.5	16 3/4	11 1/2	39 7/8	80	27.3	27.0	80	
	Nail Trail	13	71	74	20.5	16 3/4	40	90	28.6	27.0	80	
	Rocky Ridge	15	71	74	22	16 3/4	11 5/8	41 5/8	102	29.3	27.0	105
	Juniper Trail	17	71	74	22.5	16 3/4	11 5/8	42	120	31.0	27.0	120
	Indian Fire Trail	18.5	71	74	23	16 3/4	11 5/8	42 1/2	150	32.2	27.0	120
	20.5	71	74	23.5	16 3/4	11 5/8	43	180	33.5	27.0	135	
Palisades Trail	Women's 17	71	74	21.75	16 3/4	11 5/8	41 3/8	120	34.4	26.6	120	

GÉOMÉTRIE ET SPÉCIFICATIONS DE TAILLE COMPLÈTE DES VÉLOS MARIN TOUS SUSPENDUS

Vélos	Taille (pouces)	Angle de Direction (degrés)	Angle de Selle (degrés)	Tube Supérieur (pouces)	Bases (pouces)	BB Drop (pouces)	Hauteur Boitier (pouces)	Empattement (pouces)	Douille (mm)	Hauteur Utile (pouces)	Tige de Selle (mm)	Longeur de Potence (mm)
Shoreline Trail FRS												
Alpine Trail FRS												
Rock Springs FRS	13.5	70	73	20 1/8	16 1/2	13 1/8	40 3/8	42 3/8	125	29.5	30.0	80
Wolf Ridge FRS	15.5	70	73	21 3/4	16 1/2	13 1/8	42 3/8	42 3/8	125	30.5	30.0	105
Attack Trail FRS	17.5	70	73	22 3/8	16 1/2	13 1/8	42 3/8	42 3/8	125	31.5	30.0	120
	19	70	73	23	16 1/2	13 1/8	42 5/8	42 5/8	125	32.2	30.0	120
East Peak FRS												
Rift Zone FRS												
Mount Vision FRS	13.5	71	74	20 1/4	16 1/2	13	40	41 5/8	120	29.3	30.0	80
Mount Vision Pro FRS	15.5	71	74	21 7/8	16 1/2	13	41 5/8	42	120	30.3	30.0	105
	17.5	71	74	22 3/8	16 1/2	13	42	42 5/8	120	31.4	30.0	120
	19	71	74	23	16 1/2	13	42 5/8	42 5/8	150	32.4	30.0	120
B-17 FRS												
	13.5	69	72	20 1/4	17	13 3/4	41 3/4	43 3/4	125	30.4	30.0	80
	15.5	69	72	22 1/4	17	13 3/4	43 3/4	44 3/8	125	31.4	30.0	80
	17.5	69	72	22 7/8	17	13 3/4	44 3/8	44 7/8	125	32.3	30.0	80
	19	69	72	23 5/8	17	13 3/4	44 7/8	44 7/8	125	32.9	30.0	80
Wildcat FRS												
Team DH FRS												
	15.5	68.5	71	22 1/4	17.5	13 3/4	43 3/4	44 3/8	125	31.4	30.0	80
	17.5	68.5	71	22 7/8	17.5	13 3/4	44 3/8	44 7/8	125	32.3	30.0	80
	19	68.5	71	23 5/8	17.5	13 3/4	44 7/8	44 7/8	125	32.9	30.0	80
Dual Slalom												
	Taille (pouces)	Angle de Direction (degrés)	Angle de Selle (degrés)	Tube Supérieur (pouces)	Bases (pouces)	BB Drop (pouces)	Hauteur Boitier (pouces)	Empattement (pouces)	Douille (mm)	Hauteur Utile (pouces)	Tige de Selle (mm)	Longeur de Potence (mm)
Quake 5.0	13.0	69.5	72	23	16 3/4	11 7/8	43 1/8	43 3/8	102	30	27.0	75
Quake 7.0	15.0	69.5	72	23.5	16 3/4	11 7/8	43 3/8	44	102	30.9	27.0	75
Quake 9.0	17.0	69.5	72	24	16 3/4	11 7/8	43 3/8	44	102	31.8	27.0	75
	18.5	69.5	72	24.5	16 3/4	11 7/8	43 3/8	43 3/8	120	32.7	27.0	75

GÉOMÉTRIE ET SPÉCIFICATIONS DE TAILLE COMPLÈTE DES VÉLOS DE ROUTE ET DES VÉLOS DE VILLE MARIN

Vélos de Route	Taille (cm)	Angle de Direction (degrés)	Angle de Selle (degrés)	Tube Supérieur (cm)	Bases (cm)	BB Drop (cm)	Hauteur Boitier (cm)	Deport de Fourche (cm)	Empattement (cm)	Tige de Selle (cm)	Longueur de Potence (cm)	Longueur de Guidons
Verona	48	72	74.5	51.5	41							
Vicenza	51	72	74.3	51.5	41.2	6.9	5	5	97.5	260 x 27.2	90	40
	53	72.3	74	53.2	41.3		7.3	5	97.4	260 x 27.2	90	40
	55	73	73.45	55	41.5		7.3	4.5	99	260 x 27.2	110	42
	57	73	73.3	56.5	41.6		7.3	4.5	99.3	260 x 27.2	110	42
	59	73	73	57.2	41.8		7.3	4.5	99.8	260 x 27.2	120	44
	61	73	73	58	41.9		7.3	4.5	99.8	260 x 27.2	120	44
San Marino	49	72	74.3	51.5	40.2	6.9	5	5	96.5	260 x 27.2	90	40
Treviso	52	72.3	74	53.2	40.3		7.3	5	96.4	260 x 27.2	90	40
	55	73	73.45	55	40.5		7.3	4.5	98	260 x 27.2	110	42
	57	73	73.3	56.5	40.6		7.3	4.5	98.3	260 x 27.2	110	42
	59	73	73	57.2	40.8		7.3	4.5	99.2	260 x 27.2	120	44
	61	73	73	58	40.9		7.3	4.5	99.6	260 x 27.2	120	44
Vélos de Ville	Taille (pouces)	Angle de Direction (degrés)	Angle de Selle (degrés)	Tube Supérieur (pouces)	Bases (pouces)	BB Drop (pouces)	Hauteur Boitier (pouces)	Empattement (pouces)	Douille (mm)	Hauteur Utile (pouces)	Tige de Selle (mm)	Longueur de Potenc (mm)
Kentfield												
Larkspur	13.5	71	73	20 1/2	17 1/3	11 5/8	40 1/2	90	27.9	27.0	80	
San Rafael	15.5	71	73	21	17 1/3	11 5/8	41	102	29.1	27.0	100	
	17.5	71	73	21 3/4	17 1/3	11 5/8	41 5/8	120	30.4	27.0	100	
	19	71	73	22.5	17 1/3	11 5/8	42 1/2	150	31.7	27.0	120	
	20.5	71	73	23	17 1/3	11 5/8	42 7/8	180	33.0	27.0	120	
Women's 15.5	71	73	73	21	17 1/3	11 5/8	41	102	25.3	27.0	100	
Women's 17.5	71	73	73	21 3/4	17 1/3	11 5/8	41 5/8	120	26.6	26.6	100	
Women's 19	71	73	73	22.5	17 1/3	11 5/8	42 1/2	150	27.9	26.6	100	
San Anselmo												
Sausalito	13.5	71	73	20.5	17 1/3	11 5/8	40 3/4	90	28.8	27.0	80	
Sausalito F.S.	15.5	71	73	21	17 1/3	11 5/8	41	102	30.0	27.0	100	
	17.5	71	73	21 3/4	17 1/3	11 5/8	41 7/8	120	31.3	27.0	100	
	19	71	73	22.5	17 1/3	11 5/8	42 3/4	150	32.6	27.0	120	
	20.5	71	73	23	17 1/3	11 5/8	43 1/4	180	33.9	27.0	120	
Women's 15.5	71	73	73	21	17 1/3	11 5/8	41	102	26.2	27.0	100	
Women's 17.5	71	73	73	21 3/4	17 1/3	11 5/8	41 5/8	120	27.5	26.6	100	
Women's 19	71	73	73	22.5	17 1/3	11 5/8	42 1/2	150	28.8	26.6	100	
Point Reyes												
	13.5	71	73	20.5	17 1/3	11 5/8	40 1/2	90	28.0	27.0	105	
	15.5	71	73	21	17 1/3	11 5/8	41	102	29.2	27.0	105	
	17.5	71	73	21 3/4	17 1/3	11 5/8	41 5/8	120	30.4	27.0	120	
	19	71	73	22.5	17 1/3	11 5/8	42 3/8	150	31.7	27.0	120	
	20.5	71	73	23	17 1/3	11 5/8	42 7/8	180	33.0	27.0	135	