

# **ORBEA**

---

**MANUEL DE L'UTILISATEUR**

[www.orbea.com](http://www.orbea.com)

# INTRODUCTION

Ce mode d'emploi contient les informations nécessaires pour utiliser votre vélo Orbea de façon sûre et en tirer le meilleur parti. Le non-respect des indications ou des avertissements fournis ici relève de la responsabilité de l'utilisateur ou de son tuteur lorsque l'utilisateur est un mineur.

Dans tous les cas, la sécurité dépend également de facteurs extérieurs au vélo qui ne sont pas pris en compte dans le présent manuel. Par ex. : l'habileté de l'utilisateur, la connaissance et le respect du code de la route, l'état de la route, la situation personnelle, etc. Le contrôle de ces facteurs permet de réduire les risques, mais il convient de savoir que les probabilités d'une chute ou de tout autre dommage ne sont jamais nulles, ce qui signifie que le risque d'accident est inhérent à la pratique du cyclisme. Respecter toujours le code de la route en vigueur, porter en permanence un casque et des lunettes de protection lorsqu'on monte sur un vélo.

Pour obtenir davantage d'informations permettant de tirer le meilleur parti de chaque modèle ORBEA, consulter la rubrique d'assistance sur le site Web : <http://www.orbea.com/es-es/soporte/>

et notre canal youtube <https://www.youtube.com/user/OrbeaBicycles>.

Si le contenu du présent manuel n'est pas clair ou en l'absence des outils adéquats, il est conseillé de se rendre chez un distributeur ORBEA. Rendez-vous sur <http://www.orbea.com/es-es/distribuidores> pour trouver le distributeur ORBEA le plus proche.

Pour des questions relatives aux achats réalisés sur notre site Web [www.orbea.com](http://www.orbea.com), appeler le 902 04 29 29 (du lundi au vendredi)

Pour tout autre problème non résolu à travers les canaux précédents, veuillez nous contacter directement.

Orbea S.Coop.  
Poligono I. Goitondo 48269 Mallabia  
Tél. : +34 943171950  
e-mail : [Orbea@orbea.com](mailto:Orbea@orbea.com)

Le présent manuel est conforme aux dispositions des normes EN 14764, 14766 et 14781 et son contenu est la propriété d'Orbea S.Coop. Toute reproduction partielle ou totale sans une autorisation explicite est interdite.

## SYMBOLES

Prêtez attention aux symboles suivants dans le présent manuel.



Employé pour les informations supplémentaires qui ne concernent pas la sécurité et qui peuvent s'avérer utiles.



Indique des mesures nécessaires pour éviter un danger potentiel susceptible d'entraîner des dommages matériels.



Indique des actions nécessaires pour éviter un danger potentiel susceptible de mettre en danger l'intégrité physique, voire la vie de l'utilisateur, et de provoquer des dommages matériels.

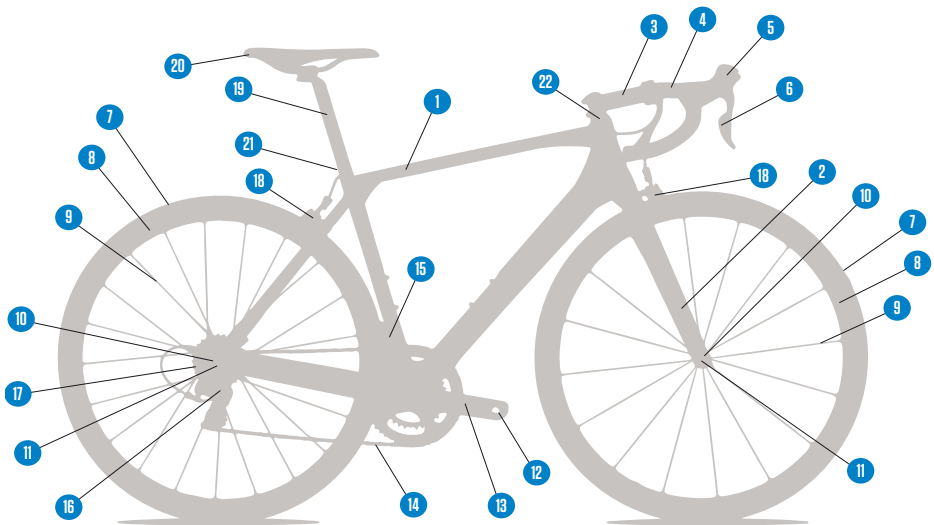
# SOMMAIRE

INTRODUCTION .....	2
SYMBOLES .....	2
SOMMAIRE .....	3
VUE ÉCLATÉE .....	4
ROUTE (Rim Brake) .....	4
ROUTE (Disc Brake) .....	5
VTT .....	6
ALL-USE .....	7
TRI .....	8
CONDITIONS D'UTILISATION .....	9
DURÉE DE VIE UTILE .....	10
AVANT LA PREMIÈRE UTILISATION .....	11
VÉRIFICATION DE LA TAILLE .....	11
RÉGLAGE DE LA SELLE .....	11
RÉGLAGE DU GUIDON .....	12
RÉGLAGE DES LEVIERS .....	15
RÉGLAGES DE LA SUSPENSION .....	15
ADAPTATION .....	16
VÉRIFICATIONS DE SÉCURITÉ .....	17
ROUES .....	17
FREINS .....	18
SELLE .....	21
GUIDON ET POTENCE .....	22
DIRECTION .....	22
SUSPENSION AVANT .....	23
SUSPENSION ARRIÈRE .....	24
PÉDALES .....	24
ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ .....	26
MAINTENANCE .....	27
NETTOYAGE .....	27
LUBRIFICATION .....	27
VÉLO NON UTILISÉ PENDANT UNE LONGUE PÉRIODE .....	29
MAINTENANCE .....	30
NETTOYAGE .....	30
LUBRIFICATION .....	30
VÉLO NON UTILISÉ PENDANT UNE LONGUE PÉRIODE .....	32
INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES .....	36

# VUE ÉCLATÉE

## ROUTE (Rim Brake)

L'image ci-dessous présente l'emplacement de chacun des composants d'un **vélo de route ORBEA à étrier de freins ou sur jante**. Même si le modèle de vélo présenté dans le schéma ne correspond pas exactement au modèle acheté, les principaux composants sont identiques pour les deux.



### 1. Cadre

#### 2. FOURCHE

3. Potence

4. GUIDON

5. Levier de frein

6. Manette de changement de vitesse

7. Pneu

8. Jante

9. Rayon

10. Moyeu

11. Blocage

12. Pédales

13. Bielles

14. Chaîne

15. Dérailleur avant

16. Dérailleur arrière

17. Pignons

18. Freins

19. Tige de selle

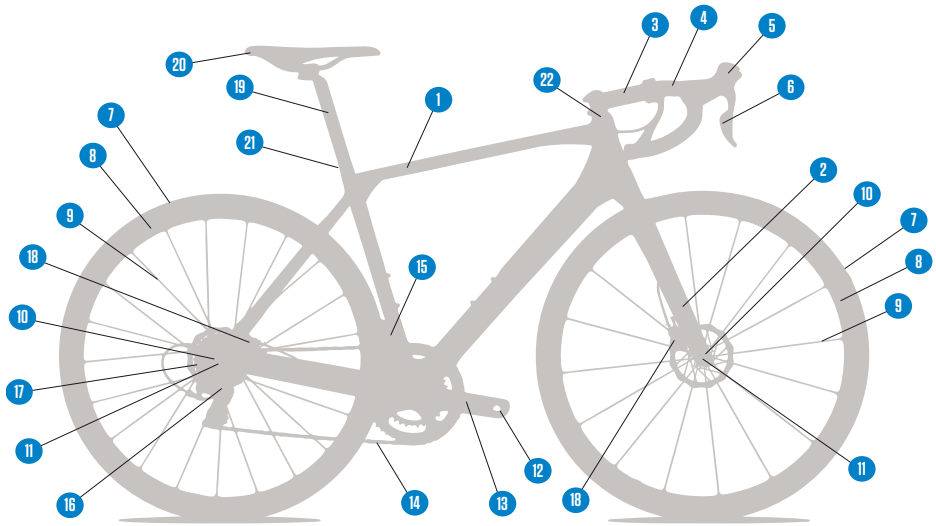
20. Selle

21. Collier de serrage de la selle

22. Adresse

## ROUTE (Disc Brake)

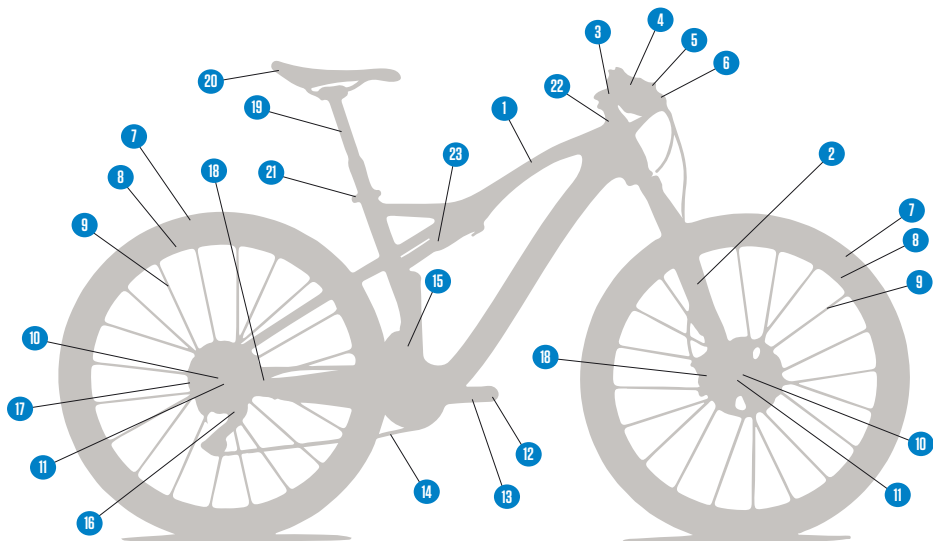
L'image ci-dessous présente l'emplacement de chacun des composants d'un **vélo de route ORBEA avec des freins à disque**. Même si le modèle de vélo présenté dans le schéma ne correspond pas exactement le modèle acheté, les principaux composants sont identiques pour les deux.



- |                       |                 |                        |                                    |
|-----------------------|-----------------|------------------------|------------------------------------|
| 1. Cuadro             | ment de vitesse | 12. Pédale             | 18. Freins                         |
| 2. FOURCHE            | 7. Pneu         | 13. Bielles            | 19. Tige                           |
| 3. Potence            | 8. Jante        | 14. Chaîne             | 20. Selle                          |
| 4. GUIDON             | 9. Rayon        | 15. Dérailleur avant   | 21. Collier de serrage de la selle |
| 5. Levier de frein    | 10. Moyeu       | 16. Dérailleur arrière | 22. Adresse                        |
| 6. Manette de change- | 11. Blocage     | 17. Pignons            |                                    |

# VTT

L'image ci-dessous présente l'emplacement de chacun des composants d'un **vélo de montagne ORBEA**. Même si le modèle de vélo présenté dans le schéma ne correspond pas exactement le modèle acheté, les principaux composants sont identiques pour les deux.



## 1. Cuadro

2. FOURCHE

3. Potence

4. GUIDON

5. Levier de frein

6. Manette de  
changement de vitesse

7. Pneu

8. Jante

9. Rayon

10. Moyeu

11. Blocage

12. Pédale

13. Bielles

14. Chaîne

15. Dérailleur avant

16. Dérailleur arrière

17. Pignons

18. Freins

19. Tige

20. Selle

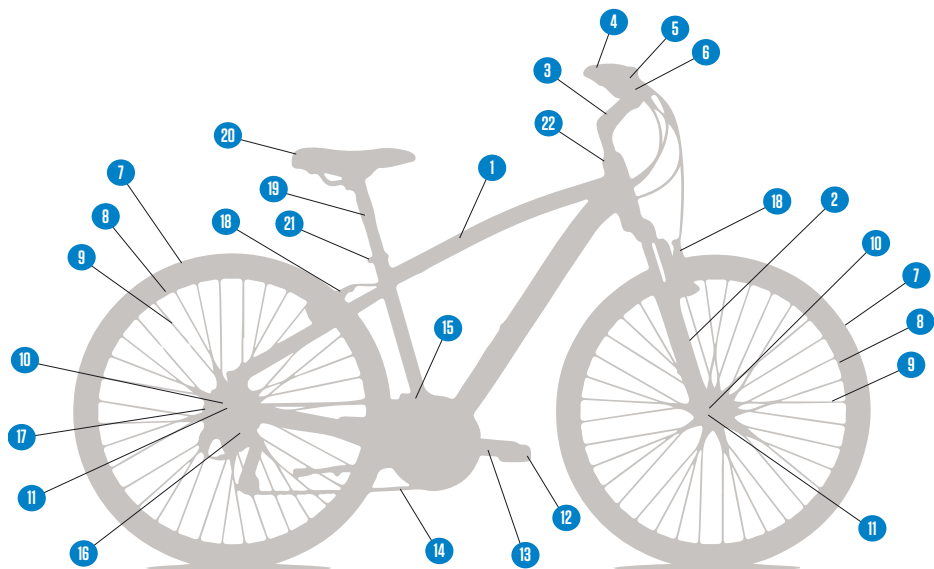
21. Collier de serrage  
de la selle

22. Adresse

23. Suspension

## ALL-USE

L'image ci-dessous présente l'emplacement de chacun des composants d'un **vélo polyvalent ORBEA**. Même si le modèle de vélo présenté dans le schéma ne correspond pas exactement le modèle acheté, les principaux composants sont identiques pour les deux.

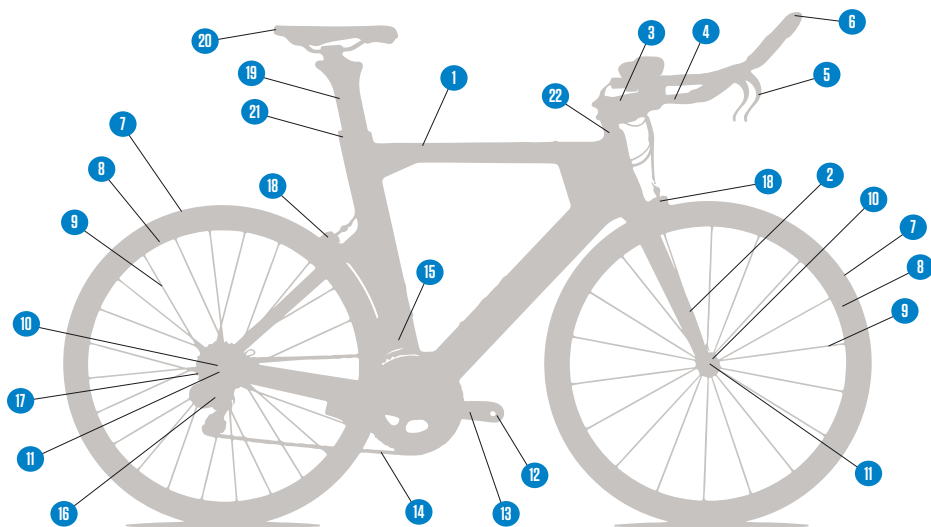


### 1. Cuadro

- |                                     |             |                        |                                    |
|-------------------------------------|-------------|------------------------|------------------------------------|
| 2. FOURCHE                          | 7. Pneu     | 13. Bielles            | 19. Tige                           |
| 3. Potence                          | 8. Jante    | 14. Chaîne             | 20. Selle                          |
| 4. GUIDON                           | 9. Rayon    | 15. Dérailleur avant   | 21. Collier de serrage de la selle |
| 5. Levier de frein                  | 10. Moyeu   | 16. Dérailleur arrière | 22. Adresse                        |
| 6. Manette de changement de vitesse | 11. Blocage | 17. Pignons            |                                    |
|                                     | 12. Pédale  | 18. Freins             |                                    |

## TRI

L'image ci-dessous présente l'emplacement de chacun des composants d'un **vélo de triathlon ORBEA**. Même si le modèle de vélo présenté dans le schéma ne correspond pas exactement le modèle acheté, les principaux composants sont identiques pour les deux.



- |                       |                 |                        |             |
|-----------------------|-----------------|------------------------|-------------|
| 1. Cuadro             | ment de vitesse | 14. Chaîne             | de la selle |
| 2. FOURCHE            | 7. Pneu         | 15. Dérailleur avant   | 22. Adresse |
| 3. Potence            | 8. Jante        | 16. Dérailleur arrière |             |
| 4. GUIDON             | 9. Rayon        | 17. Pignons            |             |
| 5. Levier de frein    | 10. Moyeu       | 18. Freins             |             |
| 6. Manette de change- | 11. Blocage     | 19. Tige               |             |
|                       | 12. Pédale      | 20. Selle              |             |
|                       | 13. Bielles     | 21. Collier de serrage |             |



# CONDITIONS D'UTILISATION



Chaque modèle de vélo est conçu et fabriqué pour une utilisation déterminée. Employer un vélo pour une utilisation non prévue peut s'avérer dangereux pour plusieurs raisons. Contacter un distributeur ORBEA pour identifier ou confirmer l'utilisation pour laquelle un modèle de vélo a été conçu.

La norme F-2043-13 ASTM International définit cinq catégories d'utilisation. Les caractéristiques de chaque niveau et la corrélation avec la gamme ORBEA sont présentées ci-dessous.

## CATÉGORIE 1



Circulation limitée à des routes et des chemins goudronnés. Les roues doivent être en contact permanent avec le sol. (catégorie 1 de la norme F-2043-13 ASTM).

Les vélos ne sont pas préparés pour installer un porte-bagages, un siège pour enfant ou des remorques.

Poids maximum du cycliste : 115 kg  
Modèles de vélos ORBEA : Orca, Avant et Ordu.

## CATÉGORIE 2



Circulation sur des routes goudronnées, de gravier ou des chemins de terre en bon état (catégorie 2 de la norme F-2043-13 ASTM, outre les conditions visées dans la catégorie 1).

Les vélos ne sont pas préparés pour installer un porte-bagages, un siège pour enfant ou des

remorques.

Poids maximum du cycliste : 115 kg  
Modèles de vélos ORBEA : Katu, Carpe, Urban,

Folding et Comfort.

## CATÉGORIE 3



Circulation sur des zones accidentées et escarpées, avec des sauts d'une hauteur maximale de 61 cm (catégorie 3 de la norme F-2043-13 ASTM, outre les conditions visées dans les catégories 1 et 2).

Les vélos ne sont pas préparés pour installer un porte-bagages, un siège pour enfant ou des remorques.

Poids maximum du cycliste : 115 kg  
Modèles de vélos ORBEA : Mx et Sport.

## CATÉGORIE 4



Circulation sur des zones techniquement difficiles, avec des sauts et extrêmement accidentées (catégorie 4 de la norme F-2043-13 ASTM, outre les conditions visées dans les catégories 1, 2 et 3).

Les vélos ne sont pas préparés pour installer un porte-bagages, un siège pour enfant ou des remorques.

Poids maximum du cycliste : 115 kg  
Modèles de vélos ORBEA : Alma, Oiz, Loki OccamTR.

## CATÉGORIE 5



Circulation dans des zones extrêmes à grande vitesse, la plus grande prudence est conseillée (ce vélo ne doit pas servir d'excuse pour tout tenter!).

Les vélos ne sont pas préparés pour installer un porte-bagages, un siège pour enfant ou des remorques.

**Poids maximum du cycliste :** 115 kg

**Modèles de vélos ORBEA :** Rallon et OccamAM.

Le fait de ne pas utiliser le vélo dans ces conditions d'utilisation spécifiques entraînerait des restrictions au niveau de la garantie.

Quelles que soient les conditions d'utilisation correspondant à chaque type de vélo, il est recommandé de ne jamais enfreindre le code de la route en vigueur, de porter un casque et des lunettes de protection, et de réaliser les vérifications préalables sur les freins, les roues et la direction, etc. indiquées dans le chapitre « Vérifications de sécurité ».



En ce qui concerne les vélos pour les enfants, les conditions d'utilisation exigent que l'enfant se trouve en permanence sous la surveillance d'un adulte, d'éviter de circuler à proximité de pentes, de bords de trottoirs, d'escalier, des piscines ou de zones fréquentées par des véhicules à moteur.



Si le vélo est fabriqué avec des matériaux composites (carbone), il ne doit pas être exposé à des températures supérieures à 50° C. Tant pendant l'utilisation qu'au repos.

## DURÉE DE VIE UTILE

Comme tout composant mécanique, le vélo est soumis à une usure et à un stress mécanique qui limitent sa durée de vie utile. La durée de vie utile est fonction de la conception, du matériau et de la fabrication, plus les conditions d'utilisation, notamment le poids du cycliste, la fréquence d'utilisation, l'agressivité de la conduite, le nettoyage et la maintenance, les conditions environnementales, etc. Sa limite ne peut donc pas être calculée avant l'utilisation. Par conséquent, et étant donné qu'au-delà de sa durée de vie utile le vélo peut subir une panne imprévue et provoquer

des lésions chez le cycliste, il est conseillé de réviser le vélo de façon régulière et de consulter un distributeur ORBEA dès qu'un doute surgit à cet égard. Des flexions excessives, des comportements anormaux, des fissures ou des variations au niveau des couleurs dans les parties soumises à un stress mécanique élevé peuvent indiquer que le vélo ou un composant spécifique a atteint la fin de sa vie utile et doit être remplacé.

# AVANT LA PREMIÈRE UTILISATION



Avant d'utiliser le vélo pour la première fois, les vérifications et les réglages suivants sont essentiels, ainsi qu'un processus d'adaptation. Les instructions ci-dessous sont également valables dans le cas où l'on utilise un vélo dont on ne connaît pas l'état.

Avant la première utilisation, outre les indications suivantes, réaliser toutes les vérifications indiquées dans le chapitre « Vérifications de sécurité ».



Les réglages ergonomiques affectent le contrôle, le confort et le rendement de l'ensemble cycliste-vélo. S'ils sont bien effectués, la sécurité et le plaisir peuvent être considérablement améliorés.

Les indications suivantes concernant les réglages constituent des notions de base à cet égard. Pour en savoir plus, consultez un distributeur ORBEA ou un spécialiste en biomécanique.



La réalisation des réglages implique un risque de happement.

## VÉRIFICATION DE LA TAILLE

Un vélo adapté aux dimensions de chaque cycliste est essentiel pour un confort, un rendement et une sécurité accrus. C'est pourquoi, sur la page Web suivante : <http://www.orbea.com/es-es/calcula-talla/tipo/> la taille la plus adaptée aux caractéristiques de chaque cycliste est fournie.



Si l'on veut tirer le meilleur parti des réglages du vélo, il est recommandé d'effectuer un fitting complet avec des spécialistes.

## RÉGLAGE DE LA SELLE

Le réglage de la selle est le plus important en termes de rendement et de confort.

Hauteur de la selle : pour régler la hauteur de la selle, il faut recourir à une autre personne ou à un rouleau pour maintenir le vélo pendant que l'utilisateur monte sur ce dernier. Une fois monté et assis sur la selle, appuyer les talons sur les pédales et pédaler en arrière. La hauteur de la selle conseillée est celle qui oblige à tendre complètement le genou pour atteindre la pédale à son niveau le plus bas. Si pour ce faire il faut balancer les hanches, c'est que la hauteur de la selle est excessive.



Si en pédalant à haute intensité une amélioration est ressentie en se déplaçant vers l'arrière sur la selle, elle est probablement trop basse. Si au contraire, on détecte le besoin de se déplacer vers la pointe de la selle pour pédaler, elle est probablement trop haute.

Pour débloquer et bloquer la tige de la selle, utiliser la fermeture rapide (instructions dans « Vérifications de sécurité/Roues ») ou en son absence, la ou les vis adéquates en appliquant le couple de serrage conseillé.



## RÉGLAGE DU GUIDON

La hauteur et l'inclinaison du guidon sont réglables, afin que l'utilisateur puisse obtenir un confort, une efficacité et un équilibre optimaux sur le vélo.

Pour modifier la hauteur et l'inclinaison du guidon, il faut agir sur la potence.

Il existe deux types de potence :

- **Potence traditionnelle** : elle comprend un tube fixé sur l'intérieur de la fourche au moyen d'un cône et une vis de serrage de potence.

- **Potence ahead** : elle se fixe à l'intérieur du tube de direction.



Lorsque la tige de la selle est montée, la marque d'insertion minimale de cette dernière doit toujours rester à l'intérieur du cadre.

Si la tige doit être extraite au-delà de la marque d'insertion minimale, il faut réviser la taille du cadre ou remplacer la tige par un modèle plus long sous la supervision d'un distributeur ORBEA.



On peut également remplacer la potence et le guidon par des éléments dotés de géométries différentes qui permettent d'adapter le vélo au cycliste.

Inclinaison de la selle : pour régler l'inclinaison de la selle, il faut agir sur le mécanisme de serrage situé dans la partie supérieure de la tige de la selle. Consulter le mode d'emploi du fournisseur de la tige et suivre les instructions de réglage.



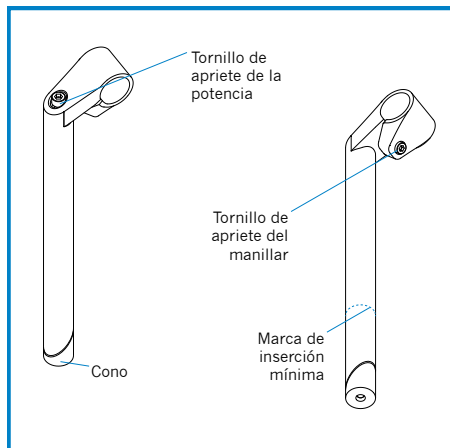
Une selle qui n'est pas réglée horizontalement (parallèlement au sol) entraîne une position de pédalage peu confortable. En aucun cas la selle ne doit être inclinée vers l'arrière.

Avancer/Reculer la selle : pour avancer/reculer la selle, il faut agir sur le mécanisme de serrage situé dans la partie supérieure de la tige de la selle. Consulter le mode d'emploi du fournisseur de la tige et suivre les instructions de réglage.



Ce réglage sert à se placer correctement sur le vélo et à obtenir un pédalage confortable et efficace. Nous vous conseillons de vous rendre chez un distributeur ORBEA pour réaliser un réglage précis.

Hauteur du guidon avec une potence traditionnelle :



Desserrer la vis de serrage de la potence en faisant deux tours dans le sens antihoraire.

Taper légèrement sur la vis avec un maillet en bois ou en plastique pour débloquer le cône de la potence. Situer ensuite la potence à la hauteur souhaitée.



! Lorsque la potence est montée, la marque d'insertion minimale de cette dernière doit toujours rester à l'intérieur du cadre.

Si la potence doit être extraite au-delà de la marque d'insertion minimale, il faut réviser la taille du cadre ou remplacer la potence par un modèle plus long sous la supervision d'un distributeur ORBEA.

Serrer à nouveau la vis en s'assurant que le guidon est perpendiculaire à la roue avant.



Éviter de trop serrer la vis, car elle pourrait se casser et mettre en danger votre sécurité.

Pour s'assurer que le montage a été correctement réalisé, consulter le chapitre « Vérifications de sécurité ».

Inclinaison du guidon avec une potence traditionnelle : Desserrer la vis de serrage du guidon qui se trouve sur la potence pour pouvoir le faire tourner.

Situer le guidon selon l'angle souhaité, en le centrant par rapport à la potence avant de serrer à nouveau la vis de serrage du guidon qui se trouve sur la potence.



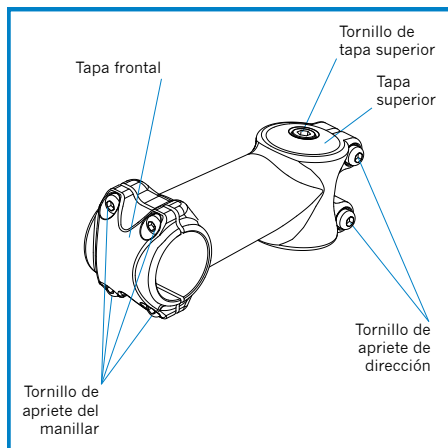
Éviter de trop serrer la vis, car elle pourrait se casser et mettre en danger votre sécurité.



Si la potence dispose d'une vis de réglage de l'inclinaison, celle-ci permet de réaliser le réglage du guidon et de gagner en précision.

Pour s'assurer que le montage a été correctement réalisé, consulter le chapitre « Vérifications de sécurité ».

Hauteur du guidon avec une potence ahead : Pour régler la hauteur du guidon dans ce cas, on peut inverser la potence ou déplacer les bagues de direction.



Pour inverser la potence, séparer le guidon de cette dernière en démontant son cache frontal.

Démonter ensuite le cache supérieur de la potence et retirer les vis de cette dernière qui le fixent au tube de direction.

Tirer la potence vers le haut pour la séparer du tube de direction, pour ensuite la faire tourner sur son axe et la remettre à nouveau dans ce dernier, tout en maintenant les bagues de direction dans la même position.

Remettre la potence en place et le guidon dans l'ordre suivant : 1.-Monter le cache supérieur et serrer la vis jusqu'à éliminer le jeu de la direction. 2.-Fixer le guidon centré sur la potence et selon l'angle souhaité. 3.-Placer le guidon perpendiculairement à la roue antérieure. 4.-Fixer la potence sur le tube de direction.

Pour élever ou abaisser le guidon en déplaçant les bagues, démonter d'abord le cache supérieur et retirer les vis de la potence qui la fixent au tube de direction, pour ensuite séparer ces deux éléments. Si l'on veut abaisser le guidon, faire passer les bagues de direction de la partie inférieure de la potence vers sa partie supérieure. Si l'on veut élever le guidon, passer les bagues de direction de la partie supérieure de la potence vers sa partie inférieure. Si l'on ne coupe pas le tube de direction,

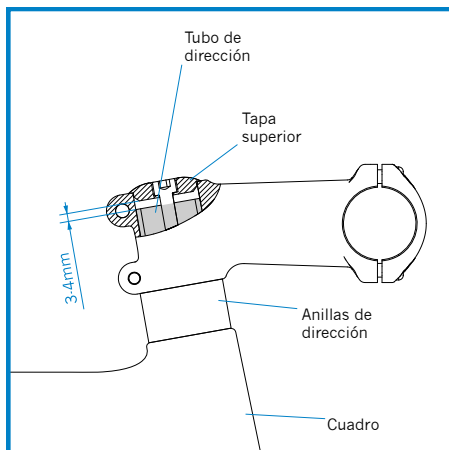
il faut impérativement conserver toutes les bagues dans le montage initial.



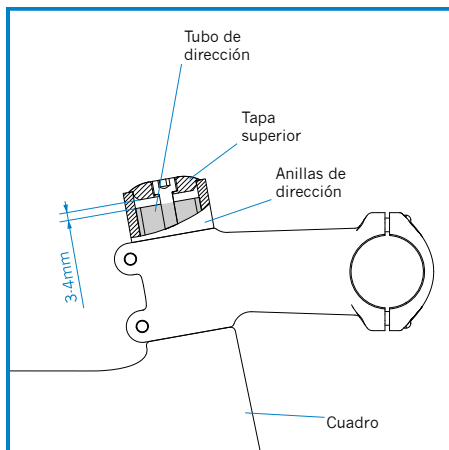
Ne jamais serrer excessivement les vis, car elles pourraient se casser et mettre en danger votre sécurité.



S'assurer que le cache supérieur ne touche jamais le tube de direction, ce qui signifie que les bagues doivent ressortir au moins 3 mm au-dessus de la fin du tube de direction.



Si toutes les bagues se trouvent sous la potence, celle-ci doit ressortir de 3 à 4 mm au-dessus de la fin du tube de direction.



Si l'on monte davantage de bagues sous la potence pour l'élever et qu'elle ressort plus de 3 à 4 mm au-dessus de la fin du tube de direction, il faut réviser la taille du cadre ou remplacer la potence par un modèle doté d'une inclinaison plus importante, sous la supervision d'un distributeur ORBEA.



En augmentant la distance des bagues, on augmente la flexion du tube de direction, ce qui entraîne une perte de rendement et un risque de rupture par fatigue accru. Plus la flexion est importante sur une pièce, plus sa durée de vie est courte. Ainsi, il ne faut JAMAIS aller au-delà de 30 mm de bagues de direction entre potence et cadre.

Pour s'assurer que le montage a été correctement réalisé, consulter le chapitre « Vérifications de sécurité ».

Inclinaison du guidon avec une potence ahead : Desserrer la vis de serrage du guidon qui se trouve sur la potence pour pouvoir le faire tourner. Situer le guidon selon l'angle souhaité, en le centrant par rapport à la potence avant de serrer à nouveau la vis de serrage du guidon qui se trouve sur la potence.



Ne jamais serrer excessivement les vis, car elles pourraient se casser et mettre en danger votre sécurité.

Pour s'assurer que le montage a été correctement réalisé, consulter le chapitre « Vérifications de sécurité ».

## RÉGLAGE DES LEVIERS



L'emplacement des leviers de frein avant et arrière sur le guidon peut varier d'un côté à l'autre en fonction du pays. Il est important d'identifier chaque levier avant la première utilisation.

Pour des raisons de sécurité, les index de chaque main doivent atteindre facilement les leviers de frein. C'est pourquoi de nombreux fabricants de leviers de frein ajoutent une vis de réglage à cet effet. Consulter s'il le faut le mode d'emploi du modèle de levier en question ou consulter un distributeur ORBEA.



## RÉGLAGES DE LA SUSPENSION

Toutes les suspensions, indépendamment de leur technologie ou qu'il s'agisse d'une suspension avant ou arrière, sont dotées d'un mécanisme de résistance à la compression (bleu) et d'un mécanisme de rebond (rouge) dont le but est de maintenir le plus grand contact possible entre le pneu et le terrain.

Le mécanisme de compression se charge d'absorber l'impact. Si son réglage est trop rigide, la suspension n'absorbe pas les irrégularités du terrain. Dans le cas contraire, la suspension atteint sa fin de course trop rapidement et perd ainsi de son efficacité.

Le rebond est le mécanisme chargé de renvoyer la suspension à sa position d'origine. Si le réglage du rebond est trop lent, la suspension risque de ne pas atteindre sa position d'origine à cause d'une irrégularité du terrain, ce qui signifie qu'elle ne pourra pas effectuer toute sa course pour l'irrégularité suivante. Si le réglage du rebond est au contraire trop rapide, les roues peuvent « sauter » et perdre le contact avec le sol.

Pour en savoir plus sur ces réglages, consulter le mode d'emploi du modèle de suspension en question ou un distributeur ORBEA.

## ADAPTATION

Avant d'utiliser le vélo dans le but pour lequel il a été acheté, il est conseillé de ménager une période d'adaptation et de test de tous les réglages réalisés. Sélectionner un grand espace sans obstacles et en évitant tout type de facteur externe potentiellement dangereux. Monter sur le vélo et tester la conduite, l'efficacité des freins, le fonctionnement des changements de vitesse et des suspensions (le cas échéant). Réaliser les tests de façon progressive, en augmentant la vitesse et la difficulté au fur et à mesure.



Si le test d'adaptation au vélo n'est pas satisfaisant, et si l'on ne sait pas comment résoudre le problème, contacter un distributeur ORBEA.



# VÉRIFICATIONS DE SÉCURITÉ

Avant chaque sortie, il faut vérifier rapidement les systèmes de sécurité et les fixations du vélo. Ils pourraient s'être desserrés lors de la sortie précédente ou avoir été mal fixés lors du montage. Chaque vis et écrou du vélo possède un couple de serrage spécifique, nous ne pouvons donc pas fournir une valeur générique à cet égard. En général, le couple de serrage de chaque filet est indiqué sur le composant en question. Dans le cas contraire, consulter le mode d'emploi du composant en question ou le chapitre « Couples de serrage » pour des couples concernant le cadre.

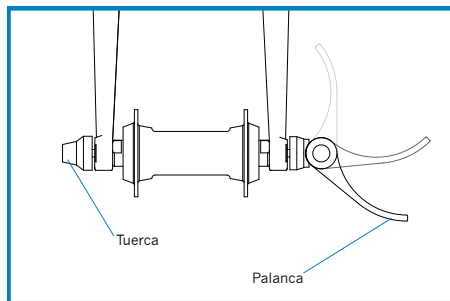


Si l'inspection révèle un défaut de fonctionnement au niveau de l'une des pièces, il ne faut pas utiliser le vélo avant de résoudre le problème ou d'effectuer le remplacement par un distributeur ORBEA.

## ROUES

Fixation : (Fréquence : avant chaque utilisation)  
Avant tout, il faut vérifier que la roue est correctement fixée.

La majorité des vélos possèdent des serrages rapides pour chaque roue.



Les serrages rapides incluent un écrou du côté opposé au levier. Cet écrou peut être indépendant ou solidaire du cadre ou de la fourche, et il s'emploie pour appliquer une tension initiale au système. Pour ce faire, avant de fermer le levier qui fixe complètement la roue, il faut visser l'axe dans cet écrou ou vice-versa. Visser jusqu'à ce qu'une

certaine force doit être exercée pour fermer le levier (la force est suffisante lorsque la marque du levier reste sur la main après la fermeture). Le levier ne doit jamais être légèrement serré, et on ne doit jamais le visser comme s'il s'agissait d'un simple mécanisme écrou/vis.



Si le vélo ne possède pas de serrages rapides, il faut fixer la roue en serrant les deux côtés du système écrou/vis dans le sens horaire.



Le couple de serrage pour les roues avant et arrière avec un serrage écrou/vis doit être de 12-15 Nm



Dans les deux cas, il convient de s'assurer que l'axe de la roue est bien inséré dans le cadre avant de la fixer, et que les serrages sont totalement fermés, afin que la roue soit fixée au cadre et à la fourche.

**Alignement :** (Fréquence : avant chaque utilisation)  
Vérifier l'alignement des roues en levant le vélo et en faisant tourner chaque roue avec la main. Il faut vérifier que la roue réalise un mouvement circulaire uniforme, sans aucune déviation latérale ou verticale. Il est également essentiel de vérifier avec la main la tension des rayons et qu'aucun n'est cassé, tordu ou desserré.

**Jeu :** (Fréquence : avant chaque utilisation)  
En déplaçant avec force les deux roues, perpendiculairement au sens de la marche, on vérifie l'existence d'un jeu au niveau du moyeu.

**Pression:**(Fréquence:avant chaque utilisation)Il faut s'assurer que la pression des pneus est adéquate. Elle est indiquée sur la partie latérale de chaque pneu.



La pression maximale d'un pneu

conventionnel ou tubulaire doit être la plus petite des valeurs maximales de pression recommandées sur la jante et le pneu. Si la pression maximale recommandée est dépassée, le pneu peut sortir de la jante.

**État des pneus :** (Fréquence : avant chaque utilisation) Il faut inspecter les pneus pour détecter l'usure ou des dommages sur ces derniers. Ils ne doivent présenter aucune coupure, aucune fissure, et le tissu du pneu sous la couche en caoutchouc ne doit pas être visible.

**Usure des jantes :** (Fréquence : deux fois par an)  
Pour vérifier l'usure des jantes, il faut examiner les témoins d'usure situés des deux côtés de la jante. Lorsque ces deux témoins en forme d'encoche unique ou linéaire ne présentent plus de profondeur, c'est que la jante a atteint la fin de sa durée de vie utile et doit être remplacée.



Pour les jantes en composites (carbone) l'évaluation de l'usure est plus difficile. Rendez-vous chez un distributeur ORBEA pour évaluer correctement l'état des jantes.



Les vélos du catalogue d'ORBEA ne permettent pas de montage avec des jantes tubulaires. Si l'on monte une jante tubulaire, nous conseillons de consulter un distributeur ORBEA.

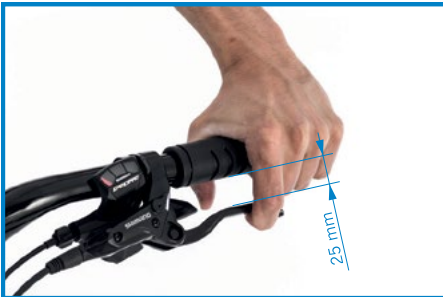
## FREINS



Pour les vélos de route avec des extensions aérodynamiques sur le guidon, l'utilisateur doit

savoir que le freinage peut être retardé et affecté de manière négative par l'utilisation de ces extensions sur le guidon.

Pour vérifier l'état du système de freinage : (Fréquence : avant chaque utilisation) Il faut actionner les deux leviers à fond avec le vélo à l'arrêt. Ensuite, il faut s'assurer que dans cette position, la distance minimale entre le levier de frein et le guidon est supérieure à 25 mm.



Tenter de déplacer le vélo avec les freins appliqués. Les deux roues doivent être bloquées.



La vérification régulière de l'état des freins est d'une importance vitale.

## FREINS CALIPER

Gaines, câbles et mécanisme de serrage : (Fréquence : deux fois par an) Les câbles et les gaines des freins ne doivent pas être usés, pliés ou coupés.

Les câbles du frein doivent être fixés à l'encoche prévue à cet effet et totalement insérés.

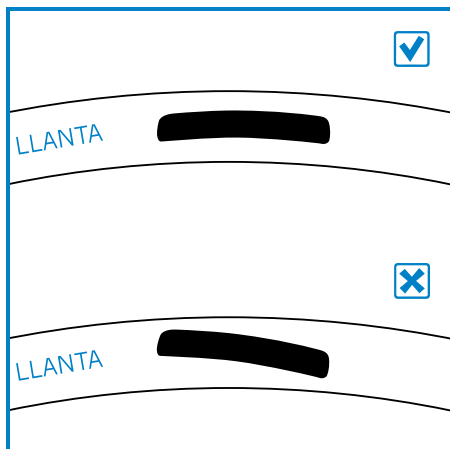



Fixation correcte du système des freins : (Fréquence : deux fois par an) En tirant sur les freins avec la main, vers l'avant pour le frein avant et vers l'arrière pour le frein arrière, on s'assure qu'ils sont correctement fixés.

Les freins ne doivent pas bouger et le point de fixation ne doit présenter aucun jeu.

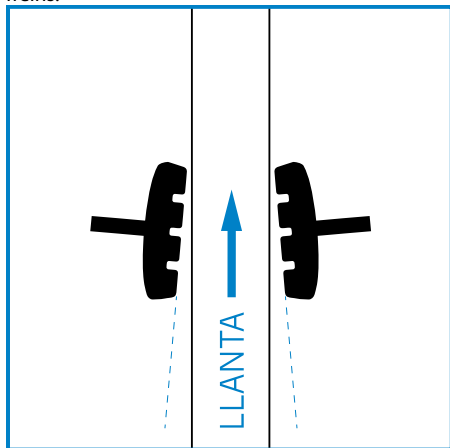


Position des patins : (Fréquence : lors du changement du patin) Les patins doivent être alignés au centre du côté de la jante, à environ 1-2 mm du bord supérieur de cette dernière.



 Les patins de frein ne doivent jamais toucher le pneu, y compris lorsque le frein est appliqué. Si les patins frottent contre le pneu, celui-ci pourrait éclater en raison de l'usure ou de la surchauffe.

Le patin doit être légèrement incliné dans le sens de rotation de la roue. Dans le cas contraire, le freinage pourrait être déficient et des bruits gênants pourraient se produire en actionnant les freins.




Usure des patins : (Fréquence : une fois par mois)  
Les patins de frein présentent des fentes qui doivent toujours être visibles.

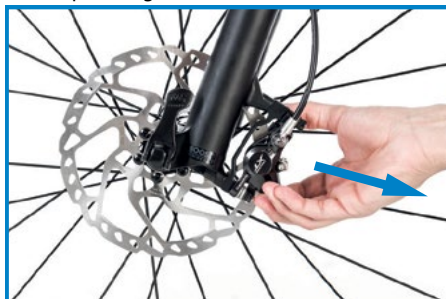


Symétrie entre les deux patins : (deux fois par an)  
Les patins de frein doivent se trouver à la même distance de la jante des deux côtés.

#### FREINS À DISQUE

 Avec les freins à disque, il faut prendre soin de ne pas endommager le disque, les étriers et les plaquettes lors du montage/démontage de la roue. Dans le cas d'un frein hydraulique, il ne faut jamais actionner le levier du frein sans que la roue soit montée.

Fixation correcte du système des freins : (Fréquence : deux fois par an) En tirant avec la main dans toutes les directions de l'étrier de frein, il ne devrait pas bouger.



Gaines, câbles et leur mécanisme de serrage : (Fréquence : deux fois par an) Les câbles et les gaines des freins ne doivent pas être usés, pliés ou coupés.

Les câbles du frein doivent être fixés à l'encoche prévue à cet effet et totalement insérés.

Étanchéité du système hydraulique : (Fréquence :

avant chaque utilisation) Avec le vélo à l'arrêt, actionner le levier de frein sans le relâcher, pour s'assurer de l'absence de fuites du liquide frein sur tout le circuit hydraulique (depuis le levier de frein, jusqu'aux étriers, en passant par les gaines), et que la gaine n'est pas cassée ou tordue.

État des plaquettes de frein : (Fréquence : une fois par mois) En faisant tourner la roue, sans actionner les leviers, les plaquettes doivent ralentir la roue.



Les plaquettes de frein doivent être remplacées lorsqu'elles présentent une épaisseur inférieure à 1 mm.

État du disque de frein : (Fréquence : avant chaque utilisation) Pour que le frein à disque fonctionne correctement, il ne doit présenter aucune marque, cassure, éraflure profonde ou autres dommages mécaniques sur le disque.



Les disques de frein sales (huile, graisse ou saleté) peuvent réduire considérablement la puissance de freinage et parfois endommager de manière irréversible les plaquettes de frein.



Pour les nettoyer correctement, démonter la roue pour éliminer la saleté avec un savon dégraissant, rincer avec de beaucoup d'eau et sécher.

## SELLE

La selle est montée sur la partie supérieure de la tige de selle, laquelle est fixée au cadre du vélo par sa partie inférieure.

Fixation de la tige de selle sur le cadre : (Fréquence : une fois par an) Il faut vérifier que le mécanisme de fixation de la tige est bien fermé, soit au moyen du système de serrage rapide, soit avec la vis de fixation.

Pour s'assurer que la tige est bien fixée, tenter de faire tourner la selle avec la main. La selle et la tige ne doivent pas pivoter par rapport au cadre.



Pour en savoir plus sur le fonctionnement du système de serrage rapide, consulter le chapitre des « Vérifications de sécurité/Roues ».

Fixation de la selle sur la tige de selle : (Fréquence : une fois par an) Il faut également s'assurer que la selle est correctement fixée à la tige de selle. Pour ce faire, tenter de bouger la pointe de la selle avec la main, vers le haut et le bas, en s'assurant que le mécanisme de fixation situé sous la selle ne bouge pas.



Si la selle se déplace par rapport à la tige, suivre les instructions du mode d'emploi de la tige en question, pour la fixer correctement.



ORBEA n'utilise pas de selles avec des ressorts et recommande aux utilisateurs de faire de même s'ils ont prévu d'installer des sièges pour enfant, car il existe des risques de happement des doigts.

## GUIDON ET POTENCE

Le guidon et la potence est l'ensemble de composants le plus important en termes de sécurité, car le contrôle du vélo en dépend totalement.



Il est d'une importance vitale de les monter correctement et qu'ils ne présentent aucun coup, fissure ou tout autre signe de fatigue.

La potence doit être orientée parallèlement à la jante de la roue avant et le guidon centré par rapport à la potence.

Fixation de la potence sur le tube de direction : (Fréquence : deux fois par an) Coincer la roue avant entre les jambes, tenir le guidon par les extrémités et tenter de tirer et de pousser ces dernières en avant et en arrière. Il s'agit de vérifier que la potence ne bouge pas par rapport au tube de direction et qu'aucun bruit ou claquement ne se fait entendre.



Fixation du guidon sur la potence : (Fréquence : deux fois par an) Coincer la roue avant entre les jambes, tenir le guidon par les extrémités et tenter de faire pivoter ce dernier sur son axe dans les deux sens. Il s'agit de vérifier que le guidon ne tourne pas par rapport à la potence et qu'aucun bruit ou claquement ne se fait entendre.



Il convient de vérifier également que les composants fixés au guidon, notamment les leviers de frein, les manettes de changement de vitesse, les flexibles, les cornes ou les extensions de triathlon sont solidement fixés.

## DIRECTION

Le montage correct et le bon fonctionnement de l'ensemble de direction est presque aussi critique que la bonne disposition de l'ensemble guidon-potence.

Le guidon doit tourner vers les deux côtés sans aucune résistance et sans aucun jeu de la direction.

Jeu : (Fréquence : deux fois par an) Pour s'assurer de l'absence de jeu au niveau du montage de la direction, il faut tenir le vélo par le guidon avec les deux mains et avec la roue avant freinée, déplacer le vélo avec des mouvements brusques en avant et en arrière. La direction ne doit présenter aucun jeu entre la fourche et le cadre, et aucun bruit ne doit se produire, pas plus que des claquements, des grincements ou des frottements.



Si pendant cette vérification, un jeu est détecté entre les barres de la suspension avant, il faut se rendre chez un distributeur ORBEA.



## SUSPENSION AVANT

Pour le bon fonctionnement du système, les différents composants doivent être parfaitement montés et la fourche de suspension réglée en fonction du poids du cycliste, de sa façon de rouler et du type de terrain le plus fréquenté.



Pour en savoir plus sur le réglage, consulter le chapitre « Réglages de suspension » ou le mode d'emploi de la suspension en question.

**Serrage excessif :** (Fréquence : deux fois par an)  
Pour vérifier que le serrage de la direction n'est pas excessif, il faut suspendre le vélo de sorte que la roue arrière se trouve plus haut que la roue avant. Il faut déplacer le guidon d'un côté vers l'autre, puis le lâcher pour s'assurer que la roue avant et le guidon reviennent à leur position de départ sans opposer de résistance.



**Coulissement :** (Fréquence : une fois par mois)  
Pour vérifier que la fourche de suspension se contracte et se détend correctement, il faut actionner le frein avant, sans le relâcher, et appuyer de tout son poids sur le guidon, pour que la fourche de suspension se contracte et se détende. La fourche doit se déplacer en douceur vers le haut et vers le bas, sans qu'aucun claquement ou grincement ne se produise.



**Jeu :** (Fréquence : une fois par mois)  
Coincer la roue avant entre les jambes et essayer de lever le vélo par le guidon. Les barres verticales ne doivent ni se détacher ni se déplacer (outre le mouvement de contraction et de détente) des barres d'insertion ou de la plaque de la fourche.



Si la direction présente un jeu ou le serrage est excessif, il faut se rendre chez un distributeur ORBEA.



Si la fourche de suspension présente des jeux, ne coulisse pas bien ou présente une autre anomalie, rendez-vous chez un distributeur ORBEA.

## SUSPENSION ARRIÈRE

Pour le bon fonctionnement du système, les différents composants doivent être parfaitement montés et l'amortisseur arrière réglé en fonction du poids du cycliste, de sa façon de rouler et du type de terrain le plus fréquenté.



Pour en savoir plus sur le réglage, consulter le chapitre « Réglages de suspension » ou le mode d'emploi de la suspension en question.

Jeu : (Fréquence : une fois par mois) Assis sur le vélo et en faisant fonctionner l'amortissement de la partie arrière avec des mouvements forts, la suspension arrière doit se contracter et se détendre facilement, sans qu'aucun claquement ou grincement ne se produise, tant au niveau de l'amortisseur que des pivots du chariot postérieur du vélo.



Si la suspension arrière ou les pivots du chariot postérieur présentent un jeu, ne coulissent pas bien ou présentent tout autre problème, consulter le mode d'emploi du fournisseur de la suspension ou un distributeur ORBEA.

## PÉDALES

Les pédales sont le point de contact du vélo qui supporte le poids le plus important ; le contrôle et la sécurité sur le vélo dépendent également de la stabilité du

contact pied-pédale.

Les vélos ORBEA peuvent posséder différents types de pédales. Elles peuvent être classées dans deux grandes familles : Pédales automatiques, sur lesquelles vient se coupler mécaniquement une cale fixée sur la semelle de la chaussure du cyclisme à la pédale, et pédales conventionnelles, sans aucun type de fixation.

Vérifier l'état des pédales : (Fréquence : deux fois par an) S'assurer que les pédales sont correctement fixées sur les bielles, c'est-à-dire, totalement vissées sur ces dernières.



La pédale droite se visse avec un filetage vers la droite (conventionnelle) et la gauche avec un filetage vers la gauche (dans le sens antihoraire).

Pour s'assurer que les pédales tournent sans problème, il faut vérifier l'état des roulements internes. Pour ce faire, tourner les pédales comme si l'on pédalait en arrière et vérifier que rien n'est desserré ou trop rigide. Dans le cas contraire, consulter un distributeur ORBEA.



Il existe un risque de happement avec le système de transmission pendant la vérification, la maintenance ou l'utilisation normale du vélo.



Vérifier de façon régulière que les réflecteurs des pédales sont propres et correctement placés.

Pédales automatiques : avant toute utilisation, il faut bien nettoyer aussi bien les cales que les pédales, car la saleté pourrait empêcher le bon fonctionnement du mécanisme.





Compte tenu de l'usure à laquelle elles sont sujettes, les cales des pédales automatiques ont une durée de vie relativement courte, il faut donc vérifier fréquemment leur état. Consulter dans ce but le mode d'emploi du modèle de pédale en question ou consulter un distributeur ORBEA. Une cale utilisée au-delà de sa durée de vie utile peut provoquer une perte totale de contrôle du vélo.



Avec les vélos de route, il faut redoubler de précaution en modifiant les cales des pieds, les pneus, les bielles, car une interférence peut se produire une interférence entre la roue et le pied de l'utilisateur.

# ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ



Il incombe à l'utilisateur de connaître la réglementation en vigueur relative à l'utilisation du vélo. Il est obligé de la respecter et doit connaître les sanctions appliquées en cas de violation de cette dernière.

**Rélecteurs :** Les rélecteurs du vélo réfléchissent la lumière qu'ils reçoivent, pour que le cycliste soit visible pour les autres véhicules dans des conditions de faible visibilité. Il s'agit donc d'un élément essentiel du système de sécurité et il ne faut jamais les enlever.

Il convient de s'assurer régulièrement que tous les rélecteurs, avant, arrière, sur les pédales et les roues, sont correctement positionnés et fixés. Si un rélecteur est perdu, il faut le remplacer au plus vite.



**Feux :** Les rélecteurs ne remplacent les feux, mais les complètent. Rouler de nuit, avec du brouillard, de la pluie ou dans toute autre situation de visibilité réduite, est dangereux et il faut donc utiliser tant les feux que les rélecteurs.

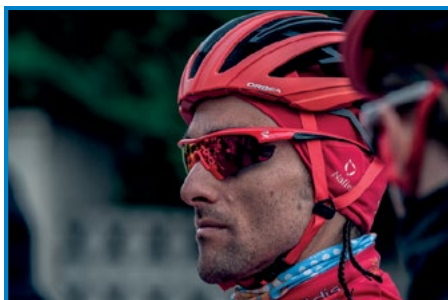


tous les cyclistes, quelle soit la modalité qu'ils pratiquent. Le casque est l'équipement de sécurité le plus important. Il faut le mettre correctement et s'assurer que la courroie est bien fermée.



Le port du casque permet d'éviter des lésions graves ou même la mort.

**Lunettes !** Le port de lunettes est recommandé pour rouler en vélo. Les yeux du cycliste sont exposés à l'air, ce qui peut causer de l'inconfort et parfois une perte de visibilité à des vitesses modérées. De plus, les lunettes nous protègent d'éventuels impacts d'insectes ou de particules solides en suspension, ce qui peut causer un accident aux conséquences fatales.



**Casque :** Le port du casque est recommandé à

# MAINTENANCE

La maintenance préventive de notre vélo est essentielle pour obtenir un rendement et une durabilité optimaux du vélo.



Une maintenance inadéquate peut provoquer la rupture ou des dommages sur les composants du vélo, ce qui peut avoir des conséquences graves.

Les informations fournies ci-dessous sont basées sur une utilisation normale. Si le vélo est utilisé dans des conditions extrêmes avec de la pluie, de la neige, une salinité élevée ou sur des circuits accidentés, la maintenance doit être réalisée de façon plus fréquente.

Dans tous les cas, il est conseillé de faire réviser annuellement son vélo par un distributeur ORBEA.



Si l'un des composants doit être remplacé, il faut toujours utiliser les pièces de rechange indiquées dans le présent manuel.



Les consommables comme les pneus, les chambres à air, les patins de frein, etc. doivent être ceux adaptés au modèle de vélo concret.

## NETTOYAGE

Il existe de nombreuses méthodes pour nettoyer un vélo. Celle proposée ci-dessous est pensée pour un vélo très sale.

Éliminer la saleté la plus incrustée, notamment la terre, le gravier, le sable, la boue, etc. avec un jet d'eau à faible puissance.

Pulvériser un détergent adapté sur tout le vélo et frotter avec une éponge.



Certains produits de nettoyage peuvent s'avérer trop agressifs et endommager le vélo (peinture, éléments en caoutchouc, plastique ou métal). Il est donc très important de respecter les indications fournies par chaque fabricant du

produit de nettoyage et utiliser uniquement les produits spécifiquement prévus pour les vélos.



Dans le cas de freins à disque, il faut redoubler de prudence pour que le détergent, le dégraissant ou les huiles n'atteignent pas les disques ni l'intérieur de l'étrier de frein, car la puissance de freinage peut en être considérablement réduite.

Pour la chaîne, les pignons et les vitesses, on peut employer un liquide dégraissant pour faciliter le nettoyage de la graisse accumulée.

Rincer avec un jet d'eau à faible puissance et laisser sécher.



Le rinçage et le séchage des composants sont essentiels pour améliorer l'effet et la durée du lubrifiant.



Ne pas utiliser d'eau sous pression et éviter que l'eau ne pénètre dans des parties comme la direction, les moyeux ou le boîtier du pédalier, car elle pourrait éliminer la graisse qui s'y trouve déposée.

## LUBRIFICATION

Pour que l'effet du lubrifiant soit le plus efficace possible, il est recommandé de nettoyer le vélo avant de le lubrifier. De plus, il est recommandé de lubrifier le vélo lorsqu'il est sec. Si l'on ne peut pas nettoyer le vélo, il vaut mieux le lubrifier.

La lubrification doit être proportionnelle à la fréquence d'utilisation, aux besoins de nettoyage et à la salinité de l'environnement. Il faut prêter une attention particulière à la lubrification et au nettoyage dans les zones côtières ou en cas de transpiration abondante.

La lubrification des composants suivants est essentielle pour :

- Prolonger la durée de vie utile.
- Garantir un fonctionnement correct.
- Garantir un rendement optimal.

Pour en savoir plus sur la typologie du lubrifiant conseillée, consulter le manuel du fabricant du

composant en question.

Pour des roulements internes qui demandent l'emploi de clés spécifiques et d'une main-d'œuvre qualifiée, il faut se rendre chez un distributeur ORBEA.

Fréquence de lubrification décroissante :

Chaîne : Il s'agit de l'élément qui demande la fréquence de lubrification la plus élevée. Il est conseillé d'employer des huiles lubrifiantes.

Utiliser un chiffon pour s'assurer que l'huile ne tombe pas sur d'autres composants, faire tourner les pédales et appliquer de l'huile sur toute la longueur de la chaîne. Pour finir, envelopper la chaîne avec le même chiffon et continuer à faire tourner les pédales pour que ce dernier absorbe l'excès d'huile.



Une chaîne avec une quantité d'huile excessive accumule davantage de saleté et peut salir, voire endommager, d'autres composants du vélo comme les patins de frein.

Suspensions : La superficie des barres de la fourche et de la suspension arrière doit toujours être propre et lubrifiée. Il est recommandé de lubrifier après chaque nettoyage, en appliquant quelques gouttes d'huile sur les barres, pour ensuite les étendre sur toute la superficie à l'aide d'un chiffon. Les barres doivent être lubrifiées, mais sans trop de lubrifiant susceptible de favoriser le dépôt de poussière ou de saleté.



Pour en savoir plus sur la lubrification et la maintenance des suspensions, consultez le manuel du fabricant de ces dernières.



Dérailleurs : Il faut lubrifier les pivots des dérailleurs au moins une fois par an en déposant quelques gouttes de lubrifiant sur chacun d'eux, puis en nettoyant l'huile en excès avec un chiffon.

Tube de selle et potence : Au moins une fois par an, pour éviter le grippage et augmenter la friction entre les composants, il est conseillé d'utiliser de la pâte antifriction au niveau du contact tube-cadre, potence-guidon et potence-tube de direction. Cela s'avère particulièrement important pour des composants en carbone, car la pâte antifriction permet d'utiliser des couples de serrage plus faibles, ce qui empêche d'endommager les pièces en carbone.



Bielles : Il est conseillé de leur appliquer un type de graisse antigrippage chaque fois qu'on les démonte, afin d'éviter le blocage, tant au niveau de la fixation à l'axe du pédalier que du filetage de fixation de la pédale.

Pédales : La lubrification de la pédale dépend du

modèle, car certains en ont besoin et pour d'autres, c'est déconseillé. Il est recommandé de consulter le mode d'emploi du modèle concerné.

## VÉLO NON UTILISÉ PENDANT UNE LONGUE PÉRIODE

Lorsque le vélo n'est pas utilisé, il doit rester à l'abri de la pluie, de la neige, du soleil ou du mauvais temps en général.



La neige et la pluie peuvent endommager les parties métalliques du vélo et le soleil les parties en plastique, la peinture, voire les composants dans des matériaux contenant notamment du carbone.

Pour conserver le vélo non utilisé pendant une longue période, il est recommandé de le graisser et de le recouvrir au préalable, avec les roues à moitié gonflées.

# GARANTIE

Orbea prépare de nouveaux services pour que nos utilisateurs se sentent en sécurité et sachent qu'ils peuvent compter sur nous. L'activation de la garantie fournira à l'utilisateur un accès facile et rapide à Orbea.

## GARANTIE ÉTENDUE

Orbea propose la garantie étendue sur le cadre et la fourche rigide que nous montons sur nos vélos (3 ans pour des défauts de peinture), après l'expiration de la garantie du pays.

Cette garantie est assujettie à l'enregistrement du numéro d'immatriculation du vélo dans les 30 jours qui suivent l'achat et à la présentation de la facture d'achat.

Pour vous enregistrer et en savoir plus, rendez-vous sur : [www.orbea.com/warranties](http://www.orbea.com/warranties)

## UNE NOUVELLE POLITIQUE D'ACCIDENTS

En cas de fissure ou de cassure du cadre ou de la fourche rigide par accident non dû à un vice de fabrication, nous offrons une remise à l'utilisateur pour l'achat d'un nouveau cadre similaire selon les conditions suivantes :

- De 0 à 12 mois : 50 % de remise sur le PVP du pays.
- De 13 à 24 mois : 40 % de remise sur le PVP du pays.
- De 25 à 36 mois : 30 % de remise sur le PVP du pays.

Ce service est disponible pour les modèles ayant un cadre de la qualité OME, OMP, OMR et pour les modèles Rallon.

Cette garantie est assujettie à l'enregistrement du numéro d'immatriculation du vélo dans les 30 jours qui suivent l'achat et à la présentation de la facture d'achat.

Pour vous enregistrer et en savoir plus, rendez-vous sur : [www.orbea.com/warranties](http://www.orbea.com/warranties)

## CONDITIONS DES SERVICES

- Dans le cadre de la garantie étendue ou de l'option d'achat, le remplacement a lieu par un cadre similaire ou équivalent à celui cassé.
- La main d'œuvre pour le montage du cadre ou de la fourche sur le vélo est à la charge de l'utilisateur.
- Orbea prendra en charge le transport du cadre. S'il ne s'agit pas du distributeur original, Orbea se réserve le droit de couvrir le transport.
- L'option d'achat sera effective après le retour du cadre cassé.
- Les éléments périphériques ne sont pas couverts.
- La période de la politique d'accidents sera toujours fonction de la date d'achat du premier cadre. Orbea propose ce service 2 fois maximum pour le même cadre d'origine acheté.
- La période de couverture sera toujours fonction de la date d'achat du premier cadre. Orbea propose ce service 2 fois maximum pour le même cadre d'origine acheté.
- Pour profiter de la nouvelle couverture étendue, le paiement sera effectué en ligne, uniquement sur [www.orbea.com](http://www.orbea.com).

Tous les vélos ORBEA possèdent un numéro d'immatriculation ou un code de référence qui permet de les identifier en cas de vol.



Les vélos ORBEA sont conformes aux normes de sécurité suivantes :

ISO 4210-2 pour les vélos :

- de promenade
- adultes jeunes
- de montagne
- de route

EN 15194 pour des vélos à pédalage assisté. Vélo EPAC.

Depuis 1995, Orbea est en conformité avec la norme d'assurance de la qualité ISO 9001 et l'IQNET.



Depuis mars 2004, Orbea est en conformité avec la norme ISO 14001 sur l'environnement.



Pour en savoir plus sur les conditions de la garantie, veuillez consulter la rubrique correspondante sur [www.orbea.com/es-es/garantia](http://www.orbea.com/es-es/garantia) ou contacter un distributeur ORBEA.

# DÉCLARATION DE CONFORMITÉ CE



## Le fabricant :

Orbea S. Coop. Ltda  
Polígono Industrial Goitondo s/n  
48269 Mallabia (Biscaye), Espagne

## Déclare que les produits suivants :

Descripción/Description

Marca/Marque : ORBEA

Modelos/Modèles : GAIN, KATU, KERAM, OPTIMA et WILD

Año de construcción/Année de fabrication

EPAC : 2017 et 2018

## Les normes nationales suivantes et autres spécifications (ou une partie de ces dernières) ont été appliquées

- EN 15194
- EN 14764

## Personne autorisée à élaborer le dossier technique :

Nom : Aitor Juaristi (responsable de la qualité)

Adresse : Polígono Industrial Goitondo s/n  
48269 Mallabia (Biscaye), Espagne

## Sont conformes aux directives européennes suivantes :

- Directiva 2006/42/CE/Directive 2006142/CE
- Directiva 2004/108/CE/Directive 2004/108/CE
- Directiva 2011/65/CE/Directive 2011/65/CE

## Les normes harmonisées ci-dessous ont été complètement appliquées :

De acuerdo con la Directiva 2006/42/CE/Conformément à la directive 2006142/CE

- EN 12100

De acuerdo con la Directiva 2004/108/CE/Conformément à la directive 20041108/CE

- EN 61000-3-2
- EN 61000-3-3
- EN 61000-6-1
- EN 61000-6-3
- 61000-4-2

Orbea S. Coop. Ltda  
30/11/2017



## Aitor Juaristi

Responsable de la qualité



**Le fabricant :**

Orbea S. Coop. Ltda  
Polígono Industrial Goitondo s/n  
48269 Mallabia (Biscaye), Espagne

**Déclare que les produits suivants :**

Description : Vélo

Marque : ORBEA

Modèles : ALMA, AVANT, CARPE, COMFORT, DUDE,  
GROW, KATU, LOKI, MX, 012, ORCA, ORDU,  
OCCAM,  
RALLON et SPORT.

Année de fabrication : 2017 et 2018

**Sont conformes aux directives européennes suivantes :**

- Directive 2001/95/CE
- Décision de la Commission 2015/681/CE

**Conforme aux exigences du décret français N.0 95-937 du 24/08/1995****Conforme aux exigences du décret espagnol N. ° 339/2014 del 09/05/2014****En conformité avec les normes internationales suivantes :**

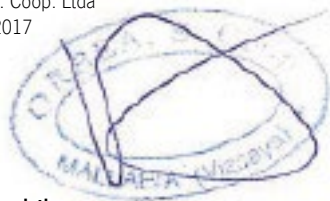
- EN ISO 4210 (1 à 9):2014

**Personne autorisée à élaborer le dossier technique :**

Nom : Aitor Juaristi (responsable de la qualité)

Adresse : Polígono Industrial Goitondo s/n  
48269 Mallabia (Biscaye), Espagne

Orbea S. Coop. Ltda  
30/11/2017

**Aitor Juaristi**

Responsable de la qualité

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

1. **Lubrification.** Tous les **1 000 km d'utilisation ou tous les six mois** (s'il a moins de 1 000 km d'utilisation), il est conseillé de graisser la chaîne, la couronne du plateau et les pignons. Il est conseillé d'utiliser des **lubrifiants spécifiques pour les vélos et les cyclo-moteurs**.
2. **Pièces de rechange.** Employer uniquement des **pièces de rechange originales et identiques** à celles présentes sur le vélo. Le remplacement de composants par d'autres similaires peut mettre en danger la sécurité de l'utilisateur. Ces pièces de rechange doivent être installées par du personnel formé dans ce but.
3. **Il est interdit d'installer une tige de selle avec ressort** sur ces vélos. L'utilisation de tiges de selle avec ressort implique le risque que des enfants y coincent leurs doigts si l'on installe un siège vélo enfant à l'arrière du vélo.
4. **Les porte-bagages, les porte-sacoques et les sièges pour enfant** doivent être montés selon les spécifications du fabricant et **ne doivent jamais supporter un poids supérieur à 15 kg**. Si l'on place plus d'un élément de ce type sur le vélo, par exemple, un porte-bagages et un porte-sacoques, le poids maximum chargé sur **chaque élément doit être de 7,5 kg**.
5. **Le manuel doit être lu et compris avant d'utiliser le vélo.** En cas de doute, demander des éclaircissements sur le point de vente du vélo ou dans le réseau de boutiques d'Orbea. L'utilisateur ne doit ni modifier le vélo ni remplacer des pièces par d'autres pièces similaires, car il risque de mettre sa sécurité en danger.
6. **Orbea décline toute responsabilité concernant les modifications apportées au vélo par l'utilisateur.**
7. Le niveau de pression acoustique d'émission pondérée A sur le conducteur est inférieur à 70 dB (A).
8. Suivre les instructions des chargeurs de batterie.



# INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

ORBEA est active sur Facebook et Twitter avec notre fabuleuse communauté globale de cyclistes. Vous recherchez des endroits pour pédaler ou passer des vacances cyclistes ? Il y a certainement quelqu'un qui a la solution :



[www.facebook.com/OrbeaBicycles](http://www.facebook.com/OrbeaBicycles)



[www.twitter.com/Orbea](http://www.twitter.com/Orbea)



Visitez notre canal ORBEA sur YouTube pour regarder de nombreuses vidéos très utiles sur les réglages et la technique.

[www.youtube.com/user/OrbeaBicycles](http://www.youtube.com/user/OrbeaBicycles)



[www.instagram.com/orbeabicycles](http://www.instagram.com/orbeabicycles)

## ORBEA CONTENT

Voir et télécharger des photos, des vidéos et des documents.

<http://content.orbea.com>

## VOTRE DISTRIBUTEUR ORBEA

Localisez votre distributeur ORBEA le plus proche et celui qui vous proposera toutes les solutions ORBEA dont vous avez besoin sur :

[www.orbea.com/distribuidores](http://www.orbea.com/distribuidores)

## SERVICE APRÈS-VENTE

Notre service technique est en mesure de répondre à toutes les questions que vous vous posez sur votre vélo ORBEA :

<mailto:Orbea@Orbea.com>

