

chike

the cargobike

Mode d'emploi



I.Édition, 2017

©2017 chike GmbH & Co.KG Druckfehler, sous réserve d'erreurs d'impression, de fautes ou de modifications techniques

Toutes les désignations de produits citées dans ce manuel sont des marques de fabrique ou des marques déposées appartenant aux détenteurs respectifs.

La version actuelle de ce guide peut être téléchargée, à des fins d'usage personnel, au format PDF sur <http://chike.de>

Imprimé sur un papier blanchi sans chlore

Structure du manuel

Instructions générales p.1

Avant la première sortie p.5

Avant toute sortie p.11

Après la dernière sortie p.15

Fonctionnement p.17

Entretien et maintenance p.29

Annexes p.47

A

B

C

D

E

F

G

Table des matières

A. Instructions générales	I	Accrocher les caisses	22
chïke	1	Enlever les caisses	22
chïke kids	1	Potence	23
chïke cargo	1	Système électrique de transmission 	23
Avant-propos	2	Composants	24
Utilisation dans la circulation rou-		Insérer et retirer l'ordinateur de bord	24
tière (Allemagne)	3	Allumer le système de transmission .	24
Charge autorisée	3	Recharger la batterie	24
Utilisation conforme	3	Choix du mode d'assistance	27
		Choix des vitesses	27
B. Avant la première sortie	5	Assistance à la marche	27
Réglages de la position assise	5	L'autonomie	27
Comprendre la technique de conduite	6	Éclairage 	28
Première acquisition	9	Éclairage 	28
		Divers	28
C. Avant toute sortie	11	Garde-boue	28
Contrôle visuel et contrôle de fonc-		F. Entretien et maintenance	29
tionnement	11	Système de freinage	29
Chargement	12	Vitesses	31
D. Après la dernière sortie	15	Châssis	31
Batterie 	15	Roues	35
Composants du cadre et du vélo 	15	Cabine 	35
		Plateforme de transport 	36
E. Fonctionnement	17	Chaîne	36
Freins	17	Éclairage	38
Blocage de l'inclinaison	18	Pièces d'usure	38
Changement de vitesse 	19	Pièces de rechange	38
Changement de vitesse 	19	Nettoyage	39
Cabine 	20	Modèle pedelec 	39
Ajuster le système de ceintures	20	Check-list entretien	40
Attacher les enfants	20	Passeport de votre chïke	42
Fermer la cabine	20	Attestations d'inspection	43
Plateforme de transport 	21	G. Annexes	47
Répartition et fixation de la charge .	21	Couple de serrage des vis	47
Paroi	21	Détails techniques	48
Système de caisses systainer	22	Déclaration CE de conformité 	50
Caisses Eurobox pour le cadre	22		
Montage	22		

A

Instructions générales

chike

chike est un vélo cargo compact et moderne agréable à conduire et qui vous simplifie la vie. L'espace disponible est optimisé au maximum grâce à un design innovant. D'une longueur inférieure à 2 m et d'une largeur de seulement 73 cm, le chike accède aux chemins les plus étroits et passe les portes standard tout en offrant un grand espace de chargement pour transporter tout ce que vous souhaitez. Son châssis inclinable suspendu rend le chike extrêmement manœuvrable, ce qui se révèle être un avantage indéniable en ville.

chike kids

Que ce soit pour déposer vos enfants tous les jours à l'école, faire les courses avec eux ou se balader en pleine nature le week-end, le chike kids deviendra le meilleur ami de toute la famille ! Malgré une largeur totale de seulement 73 cm, le chike offre une surface de 70 cm suffisante pour deux grands enfants assis sans qu'ils aient à se disputer chaque centimètre de banquette.

La cabine en Cordura abrite vos enfants par tous les temps. Les grandes fenêtres de la cabine offrent à vos enfants une vue panoramique incroyable et la petite fenêtre de toit vous permet de toujours garder un œil sur eux. Les ceintures de sécurité en 5 points garantissent une sé-

curité maximale et sont facilement réglables pour attacher un enfant au milieu de la cabine ou deux enfants côte à côte.

chike cargo

Que ce soit pour un usage privé ou professionnel, le chike cargo vous emmènera toujours rapidement à destination avec votre chargement. Plus besoin de voiture et finies les heures perdues à chercher une place de parking ! En dépit d'un design compact, le chike dispose d'une grande capacité de chargement. Sa plateforme de transport de 90 cm de long pour 72 cm de large vous permet de déplacer tout ce que vous voulez. La plateforme est équipée de trois rails d'armage Airline, des sangles de bridage vous permettent d'y fixer facilement votre chargement. Une paroi amovible disponible en option transforme votre plateforme de transport en un espace de chargement de 35 cm de hauteur, soit une capacité de 200 litres de stockage. Vous pouvez la fixer ou l'enlever en quelques secondes. Avant chaque départ, vous adaptez ainsi en un tour de main votre chike à chaque situation pour une utilisation optimale.

Avec sa structure modulable, il est toujours possible de transformer votre chike ultérieurement. Que vous passiez d'un kids à un cargo ou inversement, chike s'adapte pour avoir un vélo en accord avec vos attentes.

A

Avant-propos

Ce guide d'utilisation doit vous permettre d'utiliser votre chike en toute sécurité. Il a été rédigé avec le plus grand soin et aborde tous les sujets importants. En plus de ce guide, viennent s'ajouter les modes d'emploi fournis par les fabricants des différents composants tels que les freins, les vitesses ou le système de transmission. Lisez-les donc attentivement, car le fonctionnement et l'entretien desdits composants y sont explicités en détail.

Si après lecture de ce guide des questions restaient en suspens ou si vous avez des doutes ou rencontrez des problèmes qui ne sont pas expliqués dans ce guide, merci de vous adresser à votre vélociste revendeur de chike ou directement à notre équipe.

Soyez attentifs aux points suivants :

➔ Lisez attentivement ce guide avant d'utiliser votre chike pour la première fois. Le chike étant équipé d'une technologie innovante, même des cyclistes aguerris trouveront ici des informations importantes.

➔ Différentes sections de ce guide ne concernent qu'un modèle de chike bien spécifique. Ces sections sont identifiables grâce aux symboles suivants au niveau de chaque titre :

: Uniquement modèle pedelec

: Uniquement modèle non électrique

: Uniquement modèle kids

: Uniquement modèle cargo

Vous pouvez vous contenter de ne lire que les sections qui concernent le modèle de chike que vous possédez.

➔ Conservez ce guide d'utilisation, afin de le consulter si besoin.

➔ Mettez ce guide à la disposition de toute personne susceptible d'utiliser votre chike .

➔ Utilisez la section *Attestations d'inspection* à partir de la page 43 comme preuve des entretiens effectués.

➔ Si jamais vous veniez à revendre votre chike , transmettez ce guide à l'acheteur.

➔ La société chike GmbH & Co.KG décline toute responsabilité pour tout dommage occasionné en raison du non-respect de ce guide.

➔ La version actuelle de ce guide se trouve sur la page <http://chike.de> dans la section de téléchargement.

Pour vous aider à identifier les informations particulièrement importantes et les potentiels dangers, vous trouverez différents symboles dans ce guide :



Ce symbole indique une information utile qui vous permettra de tirer le meilleur profit de votre chike tout en vous amusant.



Ce symbole est une mise en garde. Si vous l'ignorez, vous pourriez légèrement endommager votre chike ou vous blesser.



Ce symbole décrit un danger. En cas de non-respect de cette consigne, votre

chîke pourrait être gravement endommagé, le conducteur ou les passagers pourraient être grièvement ou mortellement blessés.



Même s'il n'est pas obligatoire, nous vous conseillons, pour votre

propre sécurité, de toujours porter un casque lorsque vous utilisez votre chîke .

Utilisation dans la circulation routière (Allemagne)

Le modèle pedelec est équipé d'un système d'éclairage fixe conforme au règlement relatif à l'admission des véhicules à la circulation routière qui est alimenté par la batterie du moteur. Le modèle non motorisé est quant à lui livré sans système d'éclairage. Pour utiliser votre chîke non motorisé de nuit dans la circulation routière, vous devez l'équiper d'un système d'éclairage. Nous vous conseillons un phare avant et un feu arrière à pile. N'hésitez pas à demander conseil à votre vélociste revendeur de chîke .

Selon la norme NF EN 15194, votre modèle chîke à assistance électrique est un pedelec (performance moyenne du moteur <250W, assistance électrique maximale jusqu'à 25 km/h). Il peut donc être utilisé dans la circulation routière sans permis et assurance, le port du casque n'est pas obligatoire conformément aux règles du Code de la route s'appliquant aux vélos. Il remplit toutes les directives requises pour les pedelecs.

Charge autorisée

Votre chîke est conçu pour supporter les charges maximales suivantes :

Poids total maximal	200kg
Poids cabine	60kg
Poids caisse de transport	80kg
Poids maximal du conducteur	100kg
Poids caisses Eurobox	12kg ¹
Poids à vide	à partir de 30kg

Attention, si vous atteignez la charge maximale et le poids maximal autorisé pour le conducteur, alors le poids total autorisé sera dépassé. Une telle charge n'est pas autorisée !



Un dépassement de la charge maximale autorisée peut entraîner des dommages à votre chîke et des chutes.

Veillez non seulement à toujours respecter les limites de chargement, mais également le poids total autorisé !

Utilisation conforme

Les vélos de transport chîke sont conçus pour être utilisés sur des routes

¹ respectivement à droite et à gauche

² selon l'équipement

ou des chemins aménagés. Conduire sur des terrains accidentés, emprunter des escaliers ou monter sur une haute bordure de trottoir peut endommager votre chïke .

La version kids de votre chïke est conçue pour transporter deux enfants maximum.

Assurez-vous lors de chaque déplacement que les enfants ou votre chargement sont correctement attachés.

Faites tout particulièrement attention à ce que vos enfants n'entrent pas en contact avec les parties mobiles de votre chïke pendant le trajet.

Ne jamais laissez un enfant sans surveillance dans votre chïke .

Le système de siège de votre chïke kids est adapté aux enfants qui savent s'asseoir tous seuls. Grâce au système de suspension et au châssis inclinable, les forces exercées sur les enfants transportés sont moins fortes qu'avec une remorque pour enfants attachée à l'arrière d'un vélo. Votre chïke peut être ultérieurement équipé de coussins réductions de siège conventionnels, de telle sorte que même de plus petits enfants puissent s'asseoir confortablement et en toute sécurité. chïke propose également un adaptateur pour fixer les sièges-bébé MaxiCosi. Si vous n'êtes pas sûr que votre bébé puisse déjà être transporté dans votre chïke , veuillez demander conseil à votre pédiatre.

Vérifiez régulièrement que vos enfants sont habillés en fonction de la température et qu'ils se sentent bien lors du trajet.

Faites attention lors de chaque déplacement à ne dépasser ni le poids maximal

de chargement ni le poids total maximal (cf. section *Charge autorisée* p.3)

Lorsque vous utilisez votre chïke dans la circulation routière, assurez-vous de respecter toutes les obligations légales qui s'appliquent.

En cas de mauvaise visibilité ou si vous roulez avec votre chïke dans l'obscurité, il est indispensable d'utiliser un système d'éclairage approprié.

N'apportez aucune modification à votre chïke . N'utilisez que des pièces de rechange ou des accessoires originaux.

Toutes les instructions d'utilisation et d'entretien données dans ce guide entrent dans le cadre de l'utilisation conforme.

La société chike GmbH & Co. KG décline toute responsabilité ou ne prend en charge aucune garantie, si vous n'utilisez pas votre chïke conformément aux prescriptions d'utilisation.

B

Avant la première sortie

Après avoir reçu votre chïke , vous devez sûrement être enthousiaste. Toutefois, avant de vous lancer dans la circulation, vous devriez tout d'abord vous familiariser avec la prise en main de votre vélo. Premièrement, votre chïke est plus lourd qu'un vélo classique et vous devez deuxièmement vous habituer à la conduite d'un triporteur qui s'incline dans les virages et dont la tenue de route ressemble à celle d'un vélo normal. Comme pour un vélo classique, vous devez trouver l'équilibre pour ne pas tomber. Après quelques minutes, vous devriez vous être habitué à ces nouvelles sensations de conduite et vous ne pourriez plus vous en passer.

Si vous respectez les conseils et instructions qui suivent, votre chïke vous procurera beaucoup de plaisir et vous facilitera le quotidien !



Faites si possible votre premier essai hors de la circulation. Ainsi vous éviterez de vous mettre en danger ainsi que les autres usagers. Tant que vous n'êtes pas complètement à l'aise avec votre chïke , ne transportez pas d'enfants dans votre chïke .

Réglages de la position assise

Votre chïke vous offre des possibilités de réglages qui vous permettront d'adap-

ter votre vélo à vos mensurations et à vos préférences. La bonne position assise est essentielle afin de vous déplacer sans vous fatiguer et de manière efficace. Vous pouvez régler la position assise en ajustant la hauteur de la selle et la position du guidon de votre chïke . Pour que plusieurs personnes puissent utiliser le chïke , la hauteur de la selle se règle grâce à l'attache rapide, pas besoin d'outil. Pour le réglage de la potence, vous aurez besoin d'une clé Allen appropriée. Pour des raisons de stabilité, il a été décidé de ne pas utiliser de potence à réglage rapide. Toutes les possibilités de réglages vous seront par la suite expliquées plus en détail.



Assurez-vous après réglage et avant d'utiliser votre chïke que l'attache rapide du collier de selle ainsi que le collier de serrage de la potence sont correctement fermés ! Vous pouvez vous en assurer en vérifiant que la selle et le guidon sont immobiles !

➔ Réglage de la position de la selle

Afin d'ajuster la hauteur de la selle, veuillez tout d'abord placer la pédale droite tout en bas et asseyez-vous le dos droit sur le vélo. Ensuite, placez votre talon sur la pédale. La hauteur de la selle est bonne si votre jambe est étirée dans cette position. Pour régler la hauteur de la selle, vous devez ouvrir l'attache rapide située au niveau du tube de selle et monter ou descendre la selle selon la

hauteur souhaitée. Puis vous devez refermer l'attache rapide. Faites attention à ce que la tige de selle ne soit pas sortie au-delà de la marque. Si vous ne voyez pas la marque, cela veut dire que la tige est enfoncée d'au moins 10 cm dans le cadre. Vérifiez après chaque réglage de la hauteur de la selle que la tige de selle est bien immobile. Pour cela, essayez de tourner la selle. Si la tige de selle a du mal à rentrer dans le tube de selle, alors que l'attache rapide est ouverte, essayez dans un premier temps de nettoyer la tige et le tube de selle. Si cela ne fonctionne pas, ne forcez pas et contactez plutôt votre vélociste.



La tige de selle doit au moins être enfoncée dans le tube de selle jusqu'à la marque, soit 10 cm, et l'attache rapide doit être fermée. Sinon la tige et le tube de selle peuvent casser.



Ne fixez aucun porte-bagages ou sacoches supplémentaires à la tige ou au tube de selle, car ils ne sont pas prévus pour et peuvent, dans le pire des cas, casser.

➔ Réglage du guidon

Votre chîke est équipé d'une potence à angle réglable. En réglant l'angle de la potence, vous pouvez ajuster l'écart entre la selle et le guidon (cf. section *Potence* p.23). À l'achat, la position du guidon est réglée pour convenir à la plupart des conducteurs. Toutes les positions ne sont pas autorisées : si la potence est trop inclinée vers l'avant, le guidon tapera contre la cabine lors de fortes

secousses.



Vérifier après chaque réglage que vous avez assez de place pour bouger le guidon ! Assurez-vous de pouvoir braquer le guidon à fond et que les câbles de vitesses et gaines de frein ne sont ni vrillés ni pliés ou tendus !

Comprendre la technique de conduite

La conduite de votre chîke correspond plutôt à la conduite en équilibre d'un vélo classique qu'à celle d'un triporteur rigide. Pour vos premiers essais, le mieux est de choisir une vaste surface où aucun autre usager ne circule, et ce, jusqu'à ce que vous maîtrisiez parfaitement votre chîke .

➔ Démarrer

Lorsque votre chîke est à l'arrêt, l'inclinaison est bloquée. Le blocage de l'inclinaison empêche votre chîke de tomber lorsque qu'il est à la verticale et remplace en pratique la béquille d'un vélo traditionnel. Il en va de même pour le frein de stationnement qui est activé. Il garantit que votre chîke reste immobile dans des terrains en pente lorsqu'il est à l'arrêt. Tout d'abord, desserrez le frein de stationnement (cf. section *Freins* p.17) et ensuite le blocage de l'inclinaison (cf. section *Blocage de l'inclinaison* p.18). Vérifiez que votre chîke s'incline bien en le penchant un peu vers la gauche et la droite.



Si vous n'équilibrez pas votre chîke lorsque le blocage de l'inclinaison est désactivé, il pourrait tomber sur le côté. Essayez autant que possible de le maintenir dans une position verticale et équilibrée. Si cette position n'est pas maintenue, vous devrez employer beaucoup de force pour redresser votre chîke en particulier lorsqu'il est chargé.

Pour démarrer, placez un pied sur la pédale qui est en avant (en règle générale, le pied droit) et poussez avec l'autre pied sur le sol. Ensuite pour accélérer, mettez-vous à pédaler. Tout comme pour un vélo classique, vous avez besoin d'atteindre une certaine vitesse pour pouvoir rouler en équilibre sur votre chîke. Plus la vitesse est élevée, plus il sera facile d'être à l'équilibre. Toutefois, pour vos premiers essais une vitesse modérée est préférable.

➔ S'arrêter

Gardez à l'esprit que votre chîke doit être à l'équilibre et qu'il peut tomber sur le côté à l'arrêt tout comme un vélo classique. Pour cela, stabilisez votre chîke à la verticale en ôtant à temps un ou les deux pieds des pédales et pour les poser à terre. Si vous devez rester debout pour un long moment, il peut être avantageux de bloquer l'inclinaison au niveau du guidon (cf. section *Blocage de l'inclinaison* p.18). Pour cela, votre chîke doit être en position verticale. Lorsque l'inclinaison est bloquée, vous ne devez plus constamment équilibrer votre chîke. Pensez cependant à désactiver le blocage de l'inclinaison avant de reprendre la route.

➔ Freiner

Votre chîke est équipé de freins à disque hydrauliques haut de gamme. Assurez-vous absolument de leur bon fonctionnement avant votre première sortie. Les deux freins avant sont actionnés grâce au levier de frein gauche, le frein arrière grâce au levier de frein droit. Familiarisez-vous à cette configuration. Vous trouverez de plus amples informations concernant les freins section *Freins* p.17 et section *Système de freinage* p.29.



La force de freinage de vos nouveaux freins à disque peut être bien plus grande que celle de vos freins actuels. Familiarisez-vous donc aux freins de votre chîke, et ce, absolument avant la première sortie.



Notez que la praticabilité du sol (mouillé, glissant, caillouteux, sablonneux ...) tout autant qu'un chargement important peuvent allonger considérablement la distance de freinage !



Lors du freinage, les disques et les étriers s'échauffent. Tout contact avec les disques chauds peut causer des brûlures.

➔ Garer

Pour se garer, bloquez l'inclinaison (cf. section *Blocage de l'inclinaison* p.18) et enclenchez le frein de stationnement (cf. section *Freins* p.17). Ainsi cela

empêchera votre chîke de tomber ou de se mettre à rouler tout seul. Garez si possible votre chîke dans un endroit protégé de la pluie et des intempéries. Accrochez votre chîke avec un cadenas haut de gamme que vous trouverez dans le commerce afin d'atteindre la protection optimale contre le vandalisme.

➔ **Garer**

Retirez également l'ordinateur de bord central de votre chîke (cf. section *Insérer et retirer l'ordinateur de bord* p.24). Vous éviterez ainsi de vous faire voler l'ordinateur de bord ou qu'une personne non autorisée utilise le moteur électrique.

➔ **Transporter des enfants**

Votre chîke est conçu pour transporter un ou deux enfants. Pour un transport en toute sécurité, les règles suivantes doivent être respectées :

- Attachez toujours vos enfants avec le système de harnais de sécurité fourni (cf. section *Attacher les enfants* p.20).
- Veillez à ce que votre chîke soit dans la mesure du possible toujours bien équilibré : si vous ne transportez qu'un enfant, utilisez dans ce cas la place assise du milieu, pour deux enfants utilisez le siège de droite et celui de gauche. L'ajustement de la ceinture de retenue est rapide et aisé (cf. section *Ajuster le système de ceintures* p.20)

➔ **Transporter un chargement**

Le modèle cargo de votre chîke est équipé d'une plateforme de transport qui offre plusieurs possibilités pour arrimer des charges en toute sécurité.

Utilisez-les pour attacher vos objets et éviter qu'ils ne glissent ou ne tombent. Vous pouvez rencontrer des difficultés de conduite lorsque le centre de gravité s'est déplacé à cause du glissement du chargement. Attachez les objets lourds le plus à l'arrière possible de la plateforme. Faites attention lors de la répartition du chargement à ce que votre chîke soit aussi équilibré que possible.

➔ **Rouler à vide**

Lorsque votre chîke n'est pas chargé la plus grande partie du poids se trouve sur la roue arrière en raison de la géométrie de conduite et donc le poids pesant sur les roues avant n'est que relativement peu élevé. Par conséquent, lorsque vous prenez des virages serrés à pleine vitesse, les roues avant peuvent perdre leur adhérence et votre chîke peut ne pas prendre le virage correctement. Dans le pire cas, les roues avant peuvent faire une embardée et entraîner la perte de contrôle du vélo. Voilà pourquoi vous devez rouler avec prudence, lorsque vous roulez à vide et adapter votre vitesse dans les virages.

➔ **Franchir les bordures de trottoirs et les escaliers**

Si vous franchissez de hautes bordures de trottoirs ou des marches avec votre chîke, il est possible que la partie inférieure du cadre frotte sur la bordure du trottoir. Vous devez éviter que cela ne se produise, car cette partie du cadre n'est pas conçue pour subir un tel frottement. Si le chargement est important, un éventuel contact serait d'autant plus grave, car d'une part la sollicitation sera plus grande lors du contact et d'autre part, car un contact a déjà lieu lorsque vous franchissez des marches plus basses à cause de l'amortissement. Cependant

votre chîke peut franchir les grandes bordures de trottoirs que l'on rencontre habituellement (jusqu'à 14 cm) sans danger. Les paliers d'arrêts de bus ou de tramways tout comme plusieurs marches à la suite (escaliers) sont les passages les plus délicats. En ce qui concerne les marches, le tube inférieur du cadre peut même toucher le bord supérieur des marches. Dans un premier temps, testez avec précaution la hauteur maximale des marches franchissable et idéalement évitez les hautes marches. Si vous n'avez pas d'autre choix que de franchir de tels obstacles, comme des escaliers dans un hall d'entrée, vous pouvez augmenter la hauteur au sol en soulevant la roue arrière.



Ne roulez jamais sans les mains et gardez toujours, si possible, vos deux mains sur le guidon. Même de petits obstacles ou aspérités peuvent, dans le pire des cas, entraîner le changement de direction ou de graves chutes.

posez, en cas de danger, de la puissance de freinage maximale dès le début.

➔ **Resserrer les vis**

À cause des sollicitations et des mouvements lorsque vous roulez, il se peut que certaines vis de votre chîke flam-bant neuf bougent et se desserrent. Lors de la première inspection, votre vélociste contrôle toutes les vis et les resserre si nécessaire au couple de serrage adéquat. Profitez de cette occasion pour faire valider l'inspection par écrit à la page 43. Par la suite, les vis ne devraient normalement plus se desserrer.

Première acquisition

Veuillez respecter les instructions suivantes afin de profiter de votre chîke le plus longtemps possible.

➔ **Roder les freins**

Afin que les plaquettes de frein fraîchement sorties de l'usine soient totalement efficaces, vous devez les roder. Pour ce faire, vous devez freiner à fond plusieurs fois. La procédure précise est décrite au section *Système de freinage* p.30. Veuillez suivre ces instructions pour que vous dis-

Contrôle visuel et contrôle de fonctionnement

Avant toute sortie, prenez rapidement le temps d'inspecter visuellement et de contrôler le bon fonctionnement de votre chïke . Ainsi vous évitez de rouler alors qu'il n'est pas sûr de l'utiliser et vous vous épargnez de potentiels dangers.



Beaucoup de pièces de votre chïke sont sujettes à l'usure et soumises à de fortes sollicitations. Les différents matériaux et composants réagissent différemment à l'usure et au poids d'une charge répétée. Si jamais la durée d'utilisation d'un composant est dépassée, alors ce composant peut soudainement dysfonctionner et peut-être même infliger des blessures au conducteur. Toute sorte de fissures, rayures ou changements de couleur à des endroits fortement sollicités sont signe du dépassement de la durée d'utilisation du composant, il doit par conséquent être remplacé.

➔ Système de freinage

Les câbles de freins sont-ils vrillés ou pliés ?

Y a-t-il une fuite au niveau des gaines de freins ?

Testez les freins en actionnant les leviers

de freins. Ils ne doivent pas complètement atteindre les poignées lorsque vous les actionnez ! Lorsque les leviers de freins sont actionnés, vous pouvez pousser votre chïke mais les roues avant et arrière sont bloquées !

➔ Pression des pneus

Est-ce que la pression des pneus avant et arrière est suffisante ?



Rouler avec des pneus sous-gonflés peut rendre la conduite dangereuse et les pneus de votre chïke peuvent être endommagés.

➔ Roues

Est-ce que les fixations des roues avant et arrière sont bien serrées ?

Y a-t-il des rayons cassés ou desserrés ?

Les pneus sont-ils intacts et ont-ils encore suffisamment de sculptures ?

➔ Tige de selle

Est-ce que la tige de selle est bien enfoncée dans le tube de selle au moins jusqu'à la marque, soit d'au moins 10 centimètres ?

Est-ce que l'attache rapide au niveau du tube de selle est correctement fermée (la selle ne doit pas non plus se tourner si l'on y exerce une force) ?

➔ Potence

Est-ce que le réglage de l'angle est bien serré ?

Est-ce que la potence est réglée de telle sorte qu'il y a encore assez de place pour bouger le guidon ? Pour le vérifier, bra-

quez à l'arrêt le guidon à fond à droite puis à gauche (voir aussi section *Potence* p.23) !

→ Blocage de l'inclinaison

Est-ce que tous les modes d'inclinaison de la poignée tournante fonctionnent ?



Avant de prendre la route, désactivez impérativement le blocage de l'inclinaison !

Rouler avec l'inclinaison bloquée peut endommager votre *chîke*, vous faire perdre le contrôle du vélo et provoquer des accidents graves !

→ Fixations

Vérifiez que toutes les vis sont bien serrées. Vous pouvez détecter des vis desserrées grâce à des bruits ou une tenue de route inhabituelle.

Dans un premier temps, les visseries peuvent bouger et se desserrer. Votre vélociste contrôle le serrage lors de la première inspection et resserre les vis au couple de serrage adéquat. Les visseries sont conçues de telle sorte qu'ils ne se desserreront plus par la suite. Toutefois, si après la phase de rodage, une visserie relevant de la sécurité venait à se desserrer, faites contrôler ceci par votre vélociste ! Concernant les visseries ne relevant pas de la sécurité, vous pouvez vous-même les resserer au couplage de serrage approprié. Veuillez à cet effet utiliser une clé dynamométrique.



Des vis desserrées ou mal serrées peuvent endommager votre *chîke* et provoquer des accidents graves !

→ Cadre et châssis

Faites attention à ce qu'aucune des pièces du cadre ou du châssis ne présente de fissures ou de coups ! Si vous constatez des dégâts, faites inspecter votre *chîke* par votre vélociste qui le réparera, le cas échéant, avant de reprendre vos déplacements.



Des composants déjà fragilisés peuvent soudainement se casser et provoquer des accidents graves !

→ Cabine

Est-ce que la toile de la cabine est intacte ?

Le système de harnais est-il bien fixé ? Les ceintures présentent-elles des dégâts ou signe d'usure ?

Chargement

Pour une conduite sûre et confortable, un chargement adéquat est essentiel. Premièrement, l'arrimage du chargement est important. Deuxièmement, il faut faire attention à, si possible, répartir les enfants et la charge de manière symétrique afin que le *chîke* ne penche pas trop d'un côté.



Maximum deux enfants peuvent monter à bord. Les enfants doivent toujours être attachés et porter un casque pendant le transport. L'âge limite est 7 ans.



Veillez à répartir symétriquement le chargement. Lorsque vous transportez un enfant, celui-ci doit être attaché au centre de la cabine.



Si vous transportez un chargement, il doit être fixé avec des sangles ou autre, de telle sorte que dans des situations extrêmes, exemple freinage d'urgence, il reste accroché au vélo.



L'utilisation de dispositifs de transport supplémentaires comme un porte-bagages arrière ou un siège enfant n'est pas autorisée, tout du moins pas explicitement autorisée par chike .



Respectez les charges autorisées, voir section *Charge autorisée* page 3

D

Après la dernière sortie

Votre chïke a été construit pour résister à l'épreuve du temps de sorte que s'il est bien entretenu il remplira ses fonctions pendant encore de nombreuses années. Cependant, le moment arrivera où une réparation ne sera plus possible ou intéressante d'un point de vue économique ou écologique. Ce sera le moment de mettre au repos et démanteler votre chïke et de le recycler de manière adéquate afin que les matériaux utilisés soient isolés et suivent une voie de recyclage appropriée.

Batterie

Selon la directive européenne 2006/66/EG, les batteries usagées doivent être triées, collectées et recyclées selon des procédés respectant l'environnement. Votre vélociste revendeur de chïke vous aidera à correctement recycler votre batterie.



Ne jetez en aucun cas la batterie usagée de votre pedelec avec les ordures ménagères.



L'envoi de batterie par colis postal est en principe interdit ! En cas de doute renseignez-vous auprès de votre prestataire d'expédition !

Composants du cadre et du vélo

Selon la directive européenne 2012/19/EU, les équipements électriques et électroniques doivent suivre un recyclage respectueux de l'environnement. Les composants électroniques en font partie comme l'unité motrice de votre chïke ainsi que le chargeur de la batterie. En Allemagne, vous pouvez amener votre chïke en fin de parcours à un point de dépôt communal où il sera recyclé comme il se doit.

A
B
C
D

Dans ce chapitre, le fonctionnement et l'utilisation des différents éléments de votre ch^hke vous seront expliqués en détail.

Freins

Les trois roues de votre ch^hke sont équipées de freins à disque hydrauliques haut de gamme. Les freins avant à disque droit et gauche sont tous les deux actionnés par le levier de vitesse situé à gauche du guidon (cf. ill. 1, p. 17). Les freins avant à disque disposent d'une fonction stationnement. Pour l'activer,



Illustration 1. : Frein de stationnement

① : Levier de frein ② : Levier de verrouillage

tirez sur le levier de frein ① aussi proche du guidon que possible, comme si vous vouliez freiner à fond. Ensuite, tirez sur le levier de verrouillage ② vers l'extérieur. Assurez-vous en poussant légèrement vers l'avant que les roues avant sont effectivement bloquées.



Utilisez toujours le frein de stationnement lorsque vous garez votre ch^hke .

Dans le cas contraire, sur des terrains en pente, il pourrait partir en avant ou en arrière tout seul et endommager ce qui l'entoure ou s'endommager au passage.

Pour enlever le frein de stationnement, tirez tout d'abord sur le levier de frein ① aussi proche du guidon que possible. En faisant cela, vous désenclenchez le levier de verrouillage ② et vous pouvez ainsi repousser le levier vers l'intérieur en exerçant une pression relativement faible.

Le frein à disque arrière est actionné par le levier de frein situé à droite du guidon.



Ce sont les freins des roues avant qui sont les plus puissants. Utilisez-les de préférence ! Toutefois, évitez de bloquer les roues avant, car vous pourriez avoir des difficultés à contrôler le véhicule.



Dans les longues descentes en pente raide avec un chargement important, vos freins peuvent s'échauffer à cause de la force de freinage constamment appliquée. L'échauffement peut entraîner un dysfonctionnement soudain et complet. Pour prévenir l'échauffement, n'actionnez pas les freins constamment, mais freinez plutôt par intermittence. Faites des arrêts pour permettre aux freins de refroidir.



Illustration 2. : Poignée tournante blocage de l'inclinaison

Blocage de l'inclinaison

Votre chaise est équipé d'un blocage de l'inclinaison qui dispose de trois modes. Vous pouvez choisir le mode grâce à la poignée tournante située à gauche du guidon (cf. ill. 2, p. 18). La poignée tournante dispose de 7 ou 8 positions dont seulement 3 ont une fonction. Les positions non fonctionnelles sont représentées par le symbole . Ce symbole n'est visible que très rapidement lorsque vous changez de modes. La transition entre chaque position ne peut se faire que si le chaise est perpendiculaire au sol (cf. ill. 3, p. 18). Si le sol est par exemple incliné vers la gauche alors vous devez aussi légèrement incliner votre chaise vers la gauche.



Positionnez toujours votre chaise le plus perpendiculaire possible au sol avant d'activer le blocage de l'inclinaison. C'est la seule manière de changer de modes d'inclinaison sans exercer une trop grande force d'actionnement..

Si vous sentez une grande résistance au niveau de la poignée tournante lorsque vous changez de mode d'inclinaison, c'est très certainement que votre chaise n'est pas positionné correctement. Ne faites pas usage de la force dans ce cas, mais essayez plutôt de positionner correctement votre chaise en le faisant basculer doucement de droite à gauche tout en pivotant légèrement la poignée tournante. Une trop grande force exercée sur la poignée tournante réduit sa durée de vie et elle peut dans le pire des cas casser.



Illustration 3. : Position perpendiculaire pour bloquer l'inclinaison

«» signifie que l'inclinaison est tota-

lement libre. Le **chîke** s'incline sans couple de redressement jusqu'à une inclinaison maximale (environ $\pm 21^\circ$). Ce mode s'apparente plutôt à la conduite d'un deux roues.

⟨⟩ Pour ce mode-ci, le **chîke** peut toujours s'incliner à environ 21° de chaque côté, cependant plus l'inclinaison est élevée et plus le couple de redressement sera long. Ce mode convient tout particulièrement pour le transport de chargement lourd. Selon les personnes, les premiers tests de conduite du **chîke** sembleront plus faciles dans ce mode que lorsque l'inclinaison est complètement libre. Le choix entre l'inclinaison libre et l'inclinaison avec couple de redressement est souvent une affaire de goût.

P bloque l'inclinaison en position verticale. Ce dernier mode s'utilise lorsque vous poussez ou quand vous garez votre **chîke**. Vous pouvez également opter pour ce mode lors d'un arrêt prolongé, par exemple à un feu tricolore et vous ne devez donc pas constamment équilibrer votre **chîke**. Pour garer le **chîke**, réglez l'inclinaison sur **P** et mettez le frein de stationnement (cf. section *Freins* p.17)



Surtout ne rouler jamais avec l'inclinaison bloquée (Mode **P**). Si l'inclinaison est bloquée, votre **chîke** est incontrôlable dans les virages. De plus, cela peut endommager le cadre ou le châssis. C'est pourquoi, avant chaque sortie, vous devez vous assurer que votre **chîke** s'incline bien vers la droite et la gauche.

Changement de vitesse



Votre **chîke** est équipé de 8 vitesses Shimano intégrées dans le moyeu. Le passage des vitesses se fait grâce à la commande de changement de vitesse située à droite du guidon. Il s'agit du système de vitesses RapidFire de Shimano.

Pour changer de vitesse, poussez avec votre pouce vers l'extérieur sur la manette qui est orientée vers vous.

Pour passer à une vitesse inférieure, tirez de l'index vers vous la manette qui est orientée vers l'extérieur.

Changement de vitesse



Le modèle pedelec du **chîke** est équipé de 8 vitesses électroniques Shimano Alfine Di2 intégrées dans le moyeu. Elles fonctionnent grâce à des boutons situés à droite du guidon (5), ill. 8, p. 25 et ill. 4, p. 20. Il existe deux modes de changement de vitesse, *automatique* et *manuel*. Le changement entre les deux modes se fait en appuyant sur le bouton (1). Le mode sélectionné est affiché sur l'ordinateur de bord de votre système de transmission. En mode *automatique*, le choix de la vitesse adaptée se fait automatiquement grâce à la commande de votre transmission électrique en prenant en compte différents paramètres comme la vitesse ou la cadence. En mode *manuel*, comme pour un changement de vitesse conventionnel, c'est le cycliste qui choisit la vitesse. En mode automatique, le changement de vitesses peut quand même

se faire manuellement à n'importe quel moment. Pour passer à une plus petite vitesse, appuyez sur le bouton ③, pour une vitesse plus grande sur le bouton ②.

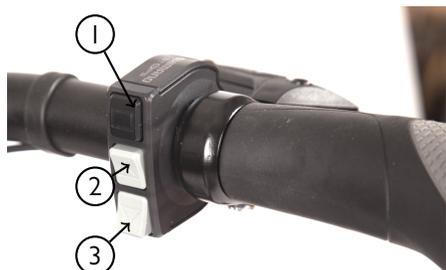


Illustration 4. : Système changement de vitesse Shimano STEPS Di2

- ①: Bouton choix mode
- ②: Bouton vitesse supérieure
- ③: Bouton vitesse inférieure

Cabine

La cabine de transport du modèle kids sert en premier lieu à transporter des enfants. Toutefois, paniers et sacs de courses ou caisses de boissons peuvent également être transportés dans l'espace de la cabine réservé aux pieds. Dans ce cas-ci, faites attention à ce que le chargement soit correctement attaché.

Ajuster le système de ceintures Pour avoir une tenue de route aussi équilibrée que possible, une répartition centrale du poids est primordiale. C'est pourquoi vous devez toujours transporter un enfant seul en position centrale dans la cabine. La cabine est équipée de ceintures cinq points (harnais trois points plus une ceinture). Elles sont fixées à la paroi arrière de la cabine au

moyen de fixations rapides. Utilisez ces fixations pour passer de la position centrale (un enfant) à la position gauche et droite (deux enfants).



Illustration 5. : Système de ceintures pour un enfant

Attacher les enfants La hauteur de la sangle d'épaule doit tout d'abord être ajustée à la taille de votre enfant. Pour cela, remontez la boucle supérieure de la sangle d'épaule environ 3 cm au-dessus de l'épaule de votre enfant. Ensuite placez la boucle 3 points de la sangle de jambes entre les jambes de votre enfant et clipsez-y la boucle de la sangle d'épaule correspondante. Puis tirez fermement sur la sangle d'épaule. Enfin il ne reste plus qu'à attacher la ceinture, qui se situe au niveau de la taille, devant le ventre de votre enfant et tirer fermement dessus pour l'ajuster.



Illustration 6. : Système de ceintures pour deux enfants

Fermer la cabine Pour fermer la cabine, il faut que les fermetures éclair de droite et de gauche de la capote soient tirées jusqu'en bas. Ensuite, la partie inférieure de la capote doit être attachée aux crochets de la cabine grâce aux bandes élastiques gauche et droite prévues à cet effet. La capote est équipée d'une fenêtre et d'une moustiquaire. Par temps chaud, vous pouvez ouvrir les fenêtres indépendamment et les attacher en les enroulant.



Si vous transportez des enfants dans la cabine, au moins la moustiquaire doit être fermée. Sinon de petits objets volants pourraient blesser les yeux de vos enfants.

Plateforme de transport



Le modèle cargo de votre chèque est équipé d'une plateforme de transport. Elle offre assez d'espace pour transporter 4 caisses Eurobox de 30cmx40cm soit deux caisses Eurobox de 30cmx40cm et une caisse Eurobox de 60cmx40cm. Afin de fixer correctement une cargaison, la plateforme de transport est équipée de rails Airline auxquels différents éléments de fixation peuvent être combinés. Une paroi amovible simple d'installation est également disponible comme accessoire. Enfin, il existe des fixations pour le transport de caisses systainer qui sont très couramment utilisées par les artisans.

Répartition et fixation de la charge

Pour une tenue de route la plus équilibrée possible, les charges lourdes doivent être si possible transportées au milieu, tout à l'arrière et au fond de la plateforme de transport. Il faut aussi s'assurer que tout objet transporté est bien fixé. Pour cela, il y a les sangles de bridage qui sont arrimées aux rails Airline.



Ne transportez jamais d'adultes ou d'enfants sur la plateforme de transport, car elle n'est pas prévue pour cela.

Paroi Pour transporter des choses en vrac comme des sacs de courses, une paroi amovible facile à monter sans outil est disponible comme accessoire. Elle se monte comme suit :

➔ Tout d'abord, assurez-vous que les

quatre verrous à fermeture rapide installés dans la plaque du fond sont ouverts.

- ➔ Ensuite, insérez la face avant et celle arrière, côté rugueux orienté vers l'intérieur, dans les rainures situées à l'avant et l'arrière de la plateforme. Placez les faces le plus au milieu possible.
- ➔ Puis insérez tout d'abord la face gauche, côté rugueux vers l'intérieur, dans l'encoche de la plateforme de transport. Tenez la planche légèrement inclinée vers l'extérieur et veillez à ce que les crochets latéraux de la face avant et arrière entrent bien dans les rainures correspondantes au niveau des coins de la paroi..
- ➔ Poussez sur la face de la paroi jusqu'à ce qu'elle soit bloquée dans les encoches et fermez les verrous situés à gauche de la plateforme de transport en les abaissant.
- ➔ La fixation de la face droite suit la même procédure.

Système de caisses systainer

Pour ce qui est du transport de caisses systainer, des supports en plastique, qui se clipsent sur la plateforme, sont disponibles. Ils empêchent les caisses systainer de glisser sur le côté. Les caisses systainer doivent être fixées à l'aide des sangles de bridages clipsées dans les rails Airline au fond contre la plateforme en bois.

Caisses Eurobox pour le cadre

Grâce aux caisses Eurobox disponibles en option au format 300mm x 400mm x 270mm vous disposez d'un espace de rangement supplémentaire d'environ 50l au niveau du cadre. Pour cela, des vis de fixation supplémentaires doivent être montées sur le cadre. Les caisses Eurobox peuvent par la suite être fixées et enlevées rapidement du châssis grâce à un système d'attaches.

Montage Si vous avez commandé les caisses Eurobox en même temps que votre châssis, votre vélociste les a déjà montées pour vous. Au cas où vous les achetez par la suite, veillez à respecter les instructions de montage qui suivent.

Accrocher les caisses Rapprochez les caisses du cadre de telle manière à ce que les quatre vis de fixation montées sur le cadre entrent dans les encoches des rails situés sur le côté de la caisse. Poussez ensuite la boîte dans le sens de la marche vers l'avant jusqu'à ce que la plaque métallique se verrouille. Vérifiez que la caisse est fixée en poussant la caisse dans le sens contraire de la marche donc vers l'arrière.

Veillez noter que les caisses pour le côté droit sont différentes de celles pour le côté gauche. La plaque métallique de verrouillage doit toujours être orientée vers l'arrière.

Enlever les caisses Appuyez sur la plaque métallique de verrouillage vers vous jusqu'au bout et poussez ensuite la boîte le plus possible vers l'arrière dans

le sens de la marche jusqu'à ce qu'elle s'enlève vers l'extérieur.

Potence

Votre chïke dispose d'une potence à angle réglable.

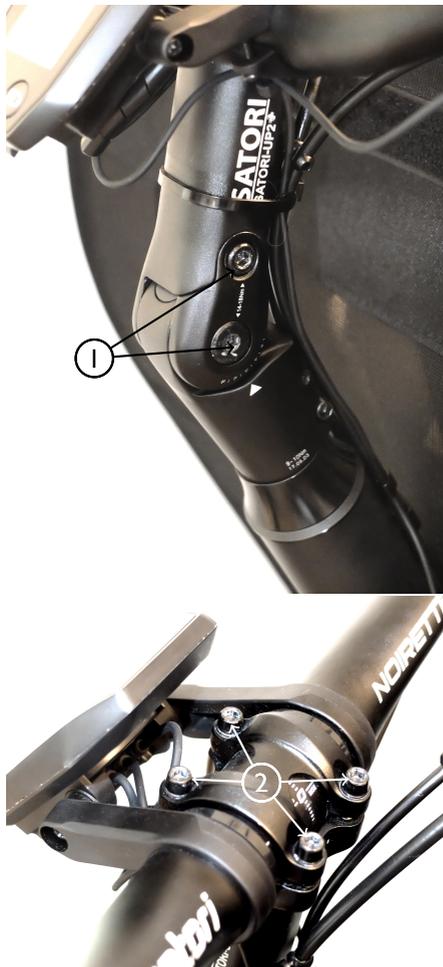


Illustration 7. : Potence

- ①: Vis angle réglable
- ②: Vis collier de serrage potence

C'est en desserrant les vis de l'angle ajustable ① de deux ou trois tours que l'angle de la potence peut être réglé. Vous pouvez adapter l'écart entre la selle et le guidon si nécessaire. Puis resserrez les deux vis ① à 14-15 Nm.

Dans la plupart des cas, si l'angle de la potence est modifié, alors l'angle du guidon doit l'être également. Pour cela, desserrez les vis du collier de serrage de la potence ② et pivotez le guidon dans la position souhaitée. Faites attention à ce que le guidon soit centré et que le collier de serrage de la potence se trouve au-dessus de la zone de serrage du guidon. Puis serrez les vis du collier de serrage ② à 5-6 Nm.

Vérifiez après le réglage de l'angle de la potence que le guidon se braque à fond à droite et à gauche (environ 40°). Pour cela, tenez le guidon avec les deux mains, comme dans la circulation, sur les poignées et les doigts sur les leviers de freins. En même temps, assurez-vous que vous avez assez de place pour vos mains lorsque vous tournez le guidon dans n'importe quelle position. Vérifiez également que les câbles de freins et de vitesses ainsi que le câble de connexion de la commande (modèle pedelec) ne sont ni vrillés ni pliés lorsque vous tournez le guidon dans n'importe quelle position.

Système électrique de transmission ⚡

Le modèle pedelec de votre chïke est équipé du système de transmission électrique STEPS de Shimano. Il a une puissance de 250 watts et vous assiste lorsque vous pédalez jusqu'à la vitesse

maximale de 25 km/h.

À la différence du modèle non électrique du **chïke** le moyeu de celui-ci est électrique. Dans les paragraphes suivants, vous trouverez un aperçu du système de transmission électrique.



Lisez impérativement les instructions détaillées fournies relatives à votre

système de transmission électrique Shimano STEPS E6000. Ce n'est qu'en lisant ces instructions que vous trouverez les informations indispensables pour utiliser votre pedelec **chïke**.

Composants Le système de transmission électrique est composé de plusieurs composants (ill. 8, p. 25).

L' **unité motrice**, ou le moteur est un moteur dit central (②, ill. 8, p. 25). Il se situe au niveau du pédalier.

L'**ordinateur de bord** (③, ill. 8, p. 25 et ill. 9, p. 26) est situé au centre de la potence. Il affiche différentes informations et permet d'allumer le système de transmission électrique ainsi que les lumières.

La **batterie** (①, ill. 8, p. 25 et ill. 10, p. 26) se situe au niveau du tube inférieur.

Les **boutons** (④ et ⑤, ill. 8, p. 25 et ill. 11, p. 26) se trouvent respectivement à gauche et à droite du guidon. L'unité de commande gauche sert à changer de mode d'assistance et à éteindre l'écran d'affichage. L'unité de commande droite sert à changer de vitesse et de mode de transmission (automatique ou manuel).

Insérer et retirer l'ordinateur de bord Pour placer l'ordinateur de bord, faites-le glisser à partir de l'avant sur le support au niveau du guidon jusqu'à ce qu'il se clipse. Pour retirer l'ordinateur de bord, appuyez tout d'abord sur le dispositif d'arrêt (①, ill. 12, p. 27 en douceur vers le bas et glissez l'ordinateur de bord vers l'avant hors du support.

Allumer le système de transmission Pour mettre en marche ou arrêter le système de transmission, appuyez sur le bouton (①, ill. 9, p. 26 au niveau de l'ordinateur de bord (③, ill. 8, p. 25 et maintenez-le appuyé pendant environ 2 secondes. Autre possibilité : vous pouvez également appuyer sur le bouton (③, ill. 10, p. 26 de la batterie (①, ill. 8, p. 25



Lors de la mise en marche, veillez à ce qu'aucune force ne soit exercée sur les pédales ou le moteur pourrait se mettre en marche et votre **chïke** se mettre à avancer.

Recharger la batterie Pour recharger la batterie, branchez le câble du chargeur fourni dans la prise pour la fiche du chargeur (①, ill. 10, p. 26. Si vous n'avez pas la possibilité de recharger la batterie directement sur votre **chïke**, vous pouvez l'enlever. Pour cela, enfoncez la clé dans la serrure du support de batterie (②, ill. 10, p. 26. Tournez la clé à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et tirez la batterie par la partie avant vers vous (dans le sens de la marche vers la gauche) jusqu'à ce qu'elle s'enlève du support inférieur.



Illustration 8. : Composants du pedelec

- | | | |
|---|--------------------------------|---------------------------|
| ①: Batterie | ④: Bouton mode de transmission | ⑥: Capteur de vitesse |
| ②: Moteur central | ⑤: Bouton changement vitesse | ⑦: Servomoteur Alfine Di2 |
| ③: Ordinateur de bord et unités de commande | | |



Notez le numéro de clé de serrure de la batterie dans la ligne prévue à cet effet du passeport de votre chike page 42. Le numéro est gravé dans la partie inférieure du panneton de la clé. Vous pourrez en cas de perte en recommander une nouvelle, pour cela prenez contact avec votre vélociste.

Quand elle est retirée du cadre, la batterie peut être rechargée en utilisant l'adaptateur et le chargeur fournis. Vous trouverez plus de détails dans les instructions ci-jointes des fabricants des composants de votre chike .

A
B
C
D
E



Illustration 9. : Tableau de bord

- ①: Bouton marche/arrêt
- ②: Bouton lumières
- ③: Écran d'affichage



Les batteries utilisées accumulent beaucoup d'énergie. Respectez les consignes

d'utilisation et les mises en garde décrites dans les instructions ci-jointes afin d'éviter toute situation dangereuse. Veuillez porter une attention toute particulière à l'étiquette du chargeur fourni.

La batterie est dotée de 5 voyants lumineux ④, ill. 10, p. 26. Si le système de transmission est allumé alors les voyants lumineux indiquent le niveau de charge de la batterie. Si le système de transmission est éteint ou que la batterie n'est pas sur le cadre, vous pouvez voir le niveau de charge de la batterie en ap-



Illustration 10. : Batterie

- ①: Prise pour chargeur
- ②: Serrure
- ③: Bouton marche/arrêt
- ④: Affichage du niveau de charge



Illustration 11. : Choix du mode d'assistance

- ①: Mode affichage
- ②: Assistance supérieure
- ③: Assistance inférieure

puyant sur le bouton ③, ill. 10, p. 26 :

Niveau de charge	Affichage
0-20%	○ ○ ○ ○ ○
20-40%	● ○ ○ ○ ○
40-60%	● ● ○ ○ ○
60-80%	● ● ● ○ ○
80-100%	● ● ● ● ○
100%	● ● ● ● ●

Différents clignotements et autres couleurs de voyant peuvent indiquer d'éventuels dysfonctionnements. Vous trouverez de plus amples informations à ce su-



Illustration 12. : Insérer l'ordinateur de bord

①: Dispositif d'arrêt

jet dans le guide d'utilisation du système de transmission.

Choix du mode d'assistance

Le système de transmission électrique dispose de 4 modes d'assistance *OFF*, *ECO*, *NORMAL* et *HIGH*. L'assistance fournie par le moteur électrique est la moins élevée en mode *ECO* et la plus élevée en mode *HIGH*. En mode *OFF*, l'assistance électrique est éteinte. Vous pouvez passer d'un mode à l'autre à l'aide de l'unité de commande située à gauche du guidon ④, ill. 8, p. 25. Appuyez brièvement sur le bouton ②, ill. 11, p. 26 pour passer au mode d'assistance supérieur et sur le bouton ③, ill. 11, p. 26 pour passer au mode d'assistance inférieur.

Choix des vitesses Le choix des vitesses se fait au moyen du bouton ⑤, ill. 8, p. 25 à droite du guidon. Vous trouverez plus de détails sur l'utilisation au section *Changement de vitesse* ⑦ p.19.

Assistance à la marche Le système de transmission est équipé d'un mode d'assistance à la marche. Pour ac-

tiver l'assistance à la marche, coupez d'abord l'assistance (Mode d'assistance *OFF*), puis en appuyant longtemps sur le bouton ③, ill. 11, p. 26, vous activez l'assistance à la marche. Dès que cela est fait, vous pouvez allumer le moteur en appuyant sur le bouton ③, ill. 11, p. 26 qui vous assiste avec une faible vitesse lorsque vous poussez. En appuyant sur le bouton ②, ill. 11, p. 26 vous désactivez l'assistance à la marche.

L'autonomie L'autonomie quand la batterie est pleinement chargée dépend de plusieurs facteurs :

Faible autonomie	Grande autonomie
Poids total élevé	Poids total faible
Arrêts et accélérations fréquents	Conduite régulière
Mode d'assistance supérieur	Mode d'assistance inférieur
Vent de face	Vent de dos
Sol irrégulier et mou	Route bitumée
Terrain montagneux	Terrain plat
Temps froid	Temps chaud
Vitesse élevée	Faible vitesse

Comme votre *chike* a un poids total et une résistance à l'air plus élevés qu'un vélo classique, les indications d'autonomie affichées sur l'ordinateur de bord sont à prendre avec réserve. En règle générale l'autonomie réelle correspond à ces indications.



Familiarisez-vous à l'autonomie maximale de votre chîke à l'occasion de petites sorties, de façon à éviter de vous faire surprendre par une batterie vide lorsque vous faites des promenades plus longues.

boue avant sont particulièrement soumis à d'énormes sollicitations en raison de leur fixation unilatérale. Veuillez ne pas y fixer de dispositifs d'éclairage, car leur poids augmenterait les sollicitations et pourrait endommager vos garde-boue ou leurs fixations.

Éclairage

Le modèle pedelec du chîke est équipé de manière standard d'un système d'éclairage de qualité qui est conforme au règlement relatif à l'admission des véhicules à la circulation routière. Il comprend un phare avant et une lumière arrière ainsi qu'un réflecteur à grande portée qui est obligatoire. Pour allumer et éteindre le système d'éclairage électrique appuyez brièvement sur le bouton , ill. 8, p. 25.

Éclairage

Le modèle standard de votre chîke est livré sans système d'éclairage. Pour pouvoir circuler avec votre chîke (même dans l'obscurité) dans le trafic routier, vous devez l'équiper d'un système d'éclairage. Nous conseillons un phare avant à pile et une lumière arrière à pile. Veuillez à respecter les consignes d'utilisation du fabricant.

Divers

Garde-boue Votre chîke est équipé de manière standard de garde-boue à l'avant et à l'arrière. Les garde-

F

Entretien et maintenance

Pour garder votre **chîke** en bon état, il doit, comme tout autre produit, être entretenu. C'est la seule manière de pouvoir utiliser et profiter de votre vélo pendant de nombreuses années en toute sécurité.



Ne réalisez les travaux de maintenance que si vous avez les outils et les connaissances nécessaires ! En cas de doute, laissez votre vélociste s'en charger !



Avant de procéder à toute maintenance, retirez en premier lieu la batterie dans la mesure où elle n'est pas utile pour le travail de maintenance prévu !



Manipuler les commandes électriques peut rendre la conduite de votre **chîke** dangereuse. Rouler dans la circulation routière avec votre **chîke** électriquement modifié peut constituer un délit.

Système de freinage

Les freins sont soumis à de forts frottements à chaque freinage. Par conséquent,

des signes d'usure aussi bien au niveau des plaquettes de frein que des disques peuvent être observés. Voilà pourquoi vous devez contrôler régulièrement l'état des freins. Si la limite d'usure est atteinte, les plaquettes de frein et si nécessaire les disques de frein doivent impérativement être remplacés le plus vite possible. L'usure des plaquettes de frein doit être contrôlée en particulier quand la performance de freinage diminue ou si vous entendez des bruits de frottement lorsque vous freinez. Le cas échéant, celles-ci doivent être remplacées. Selon le style de conduite et la charge, le revêtement des disques de frein s'use à un rythme variable. Il est donc impossible de prévoir à l'avance de manière générale le nombre de kilomètres après lequel il faut impérativement contrôler l'usure. C'est pourquoi il vaut mieux contrôler l'état des plaquettes de frein trop souvent que trop peu.



Le dépassement de la limite d'usure peut conduire à l'arrêt complet de votre système de freinage.



Lisez impérativement le guide d'utilisation du fabricant de freins ! Si vous ne disposez pas de ce guide, veuillez contacter votre vélociste.

➔ **Remplacer les plaquettes de frein**

Référez-vous au guide du fabricant de frein lorsque vous changez les plaquettes de frein.



N'utilisez que des pièces de rechange originales du fabricant de freins. En cas de doute, laissez votre vélociste s'en charger.

➔ Remplacer les disques de frein

Si la limite d'usure d'un disque de frein est atteinte, merci de prendre contact avec votre vélociste qui se chargera du montage d'un nouveau disque de frein.



Pour ce qui est des travaux de maintenance approfondis du système de freinage, laissez les spécialistes s'en charger. Une maintenance non professionnelle peut causer des fuites ou la formation de bulles d'air et donc conduire au dysfonctionnement du système de freinage.

➔ Purger les freins

Si vos freins n'ont plus de pression ou semblent mous, il se peut que de l'air se trouve dans les câbles hydrauliques. Ils doivent donc être purgés. La procédure précise à suivre est décrite dans le manuel d'utilisation du fabricant de freins. En cas de doute, laissez votre vélociste s'en charger.



Faites attention à ce qu'aucun produit d'entretien ou huile n'entre en contact avec les plaquettes de frein ou les disques lors des travaux de maintenance. Cela peut considérablement réduire la force de freinage ou endommager le système de freinage et même conduire au dysfonctionnement complet des freins.

➔ Roder les freins

Après le remplacement de vos plaquettes ou disques de frein, le système de freinage doit être rodé afin de retrouver une force de freinage optimale. Veuillez procéder comme suit : roulez lentement pendant environ 50m avec les freins légèrement tirés. Ainsi, les plaquettes et les disques vont chauffer. Accélérez ensuite jusqu'à 25 km/h et freinez à fond jusqu'à l'arrêt complet. Lors du rodage faites attention à ne pas vous mettre en danger ni d'autres usagers. Répétez cette procédure 10 fois de suite. À partir de la troisième fois, vous devez sentir une nette amélioration du freinage.



Ne changez pas l'orientation du câblage hydraulique de votre système de freinage. Si les câbles sont mal posés, le câblage hydraulique peut se vriller ou se tendre, des fuites peuvent apparaître et entraîner le dysfonctionnement du système de freinage.



Vérifiez régulièrement que les gaines de freins ne fument pas ou ne sont pas pliées. Cela pourrait provoquer une perte de force de freinage et provoquer des accidents graves !



N'actionnez pas le levier de frein après avoir démonté une roue. Sinon vous ne pourriez pas replacer le disque de frein dans son étrier, car les plaquettes de frein seraient serrées l'une contre l'autre.

Vitesses

Votre chiké est équipé de 8 vitesses Shimano Alfine Di2 intégrées dans le moyeu. Le plus gros avantage du moyeu à vitesses intégrées est que la technique mouvante est enfermée dans le moyeu et largement protégée de la saleté. En comparaison à un dérailleur, une grosse partie des travaux d'entretien n'est plus nécessaire. Cependant, un moyeu à vitesses intégrées doit régulièrement être inspecté et entretenu. Si les vitesses ne passent plus correctement alors elles doivent être réglées. Si vous entendez des bruits inhabituels ou que la chaîne saute, alors faites vérifier vos vitesses par votre vélociste !



Veillez lire les consignes d'utilisation du fabricant de moyeux, livrées avec votre chiké .

➔ Régler

Passez la 4e vitesse. À cette vitesse, les deux marques au niveau du moyeu , ill. 13, p. 31 doivent être parfaitement alignées. Si ce n'était pas le cas, veuillez tourner la vis de réglage au niveau de la manette de vitesses. Une rotation dans le sens des aiguilles d'une montre fait bouger la marque extérieure vers l'avant, une rotation dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, vers l'arrière.

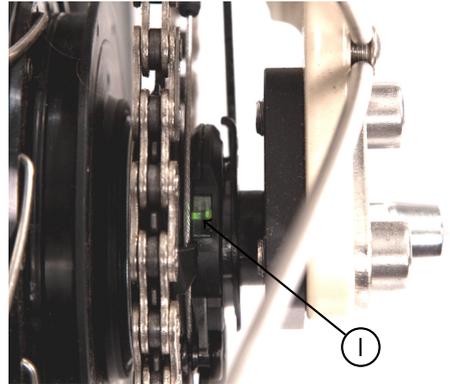


Illustration 13. : Régler les 8 vitesses Alfine intégrées dans le moyeu

 : Marque de réglage

➔ Maintenance

Des travaux de maintenance approfondis doivent être uniquement exécutés par votre spécialiste ou une personne compétente.

Châssis

➔ Vérifier le parallélisme

Le parallélisme est correct lorsque le cintre du guidon est en position droite et qu'en regardant d'en haut les deux

roues avant sont parallèles et orientées dans le sens de la marche. Un parallélisme normal et correctement réglé ne devrait en principe pas se dérégler de lui-même. Un dérèglement du parallélisme est donc signe que le châssis est endommagé. Dans ce cas, laissez votre vélociste contrôler votre chîke . Vérifiez le paral-

réajusté.



Un dérèglement soudain du parallélisme peut être signe que des pièces indispensables à la sécurité sont déformées et qu'elles dysfonctionneront bientôt. Si le parallélisme est dérégulé, faites impérativement inspecter votre chîke par votre vélociste avant toute autre utilisation.



Illustration 14. : Mesurer le parallélisme

lélisme en mesurant la distance entre les deux roues avant, à l'avant et à l'arrière, lorsqu'elles sont en position droite. Vous pouvez par exemple prendre les flancs des jantes comme points de référence (difficile à mesurer lorsque les pneus sont montés sur les jantes) ou une rainure du pneu. Veillez à prendre le même point de référence à l'avant et à l'arrière lorsque vous mesurez le parallélisme.

Si la distance mesurée à l'avant et à l'arrière est la même, alors c'est que le parallélisme est correct. Si elle diffère de plus de 2mm, alors le parallélisme doit être



Un mauvais parallélisme entraîne une résistance plus élevée au roulement et à une usure prématurée des pneus. Voilà pourquoi vous devez contrôler régulièrement que le parallélisme soit correctement réglé.

➔ Réajuster le parallélisme

Pour régler le parallélisme, veuillez tout

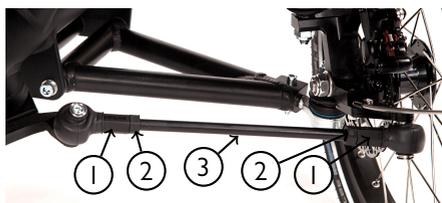


Illustration 15. : Réajuster le parallélisme

- ①: Rotule de direction
- ②: Contre-écrous
- ③: Barre d'accouplement

d'abord bloquer l'inclinaison (cf. section *Blocage de l'inclinaison* p.18) et immobiliser le guidon en position droite. Desserrez maintenant au niveau de la barre d'accouplement droite ill. 15, p. 32 les deux contre-écrous ② de la rotule ①. Tournez ensuite la barre d'accouplement ③

jusqu'à ce que la roue avant droite soit positionnée dans le sens de la marche. Une rotation vers l'extérieur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre fait pivoter la roue vers l'intérieur, une rotation dans le sens des aiguilles d'une montre fait pivoter la roue vers l'extérieur. Dès que la roue est bien positionnée, il faut bloquer le réglage. Pour cela, serrez tout d'abord les contre-écrous extérieurs ② (couple de serrage 3 nm). Faites attention à ce que la barre d'accouplement ne tourne pas dans la rotule car cela dérèglerait à nouveau le parallélisme. Si la rotule

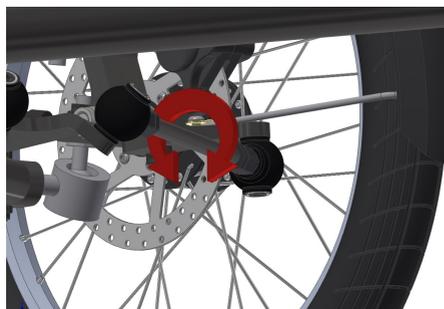


Illustration 16. : Réglage correct de l'angle entre les rotules de direction

extérieure est immobile, tournez la barre d'accouplement sur elle-même de l'avant vers l'arrière jusqu'à ce que la rotule soit immobile ill. 16, p. 33. Ainsi vous serez sûr que les articulations gauche et droite de la rotule ont le bon angle l'une par rapport à l'autre (environ 30°). Fixez ensuite la rotule intérieure en serrant le contre-écrou (couple de serrage 3 nm). Faites ici attention à ce que l'angle entre les deux rotules ne se dérègle pas à nouveau.

Maintenant c'est la barre gauche qui doit être réglée. Desserrez le contre-écrou de la rotule au niveau de la barre d'accou-

plement gauche. Pour régler convenablement le parallélisme, veuillez mesurer la distance entre la surface extérieure des jantes gauche et droite des deux roues avant une fois à l'avant dans le sens de la marche puis une fois à l'arrière. L'écart doit être de maximum 2mm, plus il est petit, mieux c'est. Vous pouvez rectifier de plus grands écarts en tournant la barre d'accouplement gauche. Une rotation vers l'extérieur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre réduit l'écart à l'avant et l'agrandit à l'arrière. Une rotation dans le sens des aiguilles d'une montre agrandit l'écart à l'avant et le réduit à l'arrière. Le parallélisme est correctement réglé lorsque les deux écarts sont identiques. Enfin, resserrez les contre-écrous en suivant la même procédure que pour la barre d'accouplement droite.



Comme l'ajustement du parallélisme demande un outillage et des connaissances appropriés, vous devez impérativement confier cette tâche à votre vélociste. Il vous sera impossible de faire tourner votre chîke, si les barres d'accouplement sont endommagées ou si les têtes de rotules sont trop inclinées, cela pourrait provoquer des accidents graves.

➔ Vérifier les rotules de direction

Vérifier régulièrement l'état des rotules de direction. Les rotules de direction ①, ill. 15, p. 32 bougent de bas en haut en direction de la vis de fixation en métal. Si l'articulation a du jeu de plus de 2 mm dans cette direction, elle doit être remplacée. Laissez votre vélociste de chîke

s'en charger.



Les rotules usées ont un effet négatif sur la conduite. C'est pourquoi vous devez les faire changer à temps en cas d'usure.

➔ Vérifier l'élément amortisseur

Votre chïke est équipé d'un élément amortisseur solide en élastomère qui ne nécessite pas d'entretien particulier et qui ne doit, en principe, pas être remplacé. Toutefois à intervalles réguliers vous devez contrôler qu'il n'y ait pas de fissures ou autres signes d'usure au niveau de l'élément amortisseur. Faites tout particulièrement attention à ce que la connexion entre l'élastomère et la plaque de métal ne se défasse pas. Le cas échéant, l'élément amortisseur doit être changé sans attendre.

➔ Remplacer l'élément amortisseur

L'élément amortisseur monté couvre tout type de chargement, à vide jusqu'à la charge maximale autorisée. En principe aucun réglage n'est nécessaire. Il ne doit être changé qu'en cas de détérioration. Pour ce faire, le mieux est de placer votre chïke dans un pied de montage et de bloquer l'inclinaison (cf. section *Blocage de l'inclinaison* p.18).

Dévissez les deux vis à droite ①, ill. 17, p. 34 et les deux vis à gauche qui fixent l'élément amortisseur au niveau de la patte supérieure du cadre. Pendant que vous dévissez la deuxième vis de chaque côté, veuillez tenir la roue qui se trouve de ce côté et laissez-la doucement glisser jusqu'en bas. Vous pouvez désormais enlever l'élément amortisseur. Pour cela, tirez vers le haut sur la partie droite

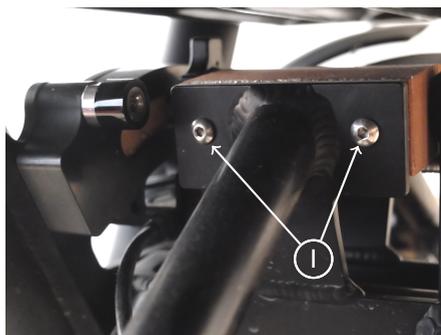


Illustration 17. : Remplacer élément amortisseur

①: Vis de fixation élément amortisseur

et gauche de l'élément amortisseur de telle sorte qu'il se plie au milieu et que vous puissiez l'enlever en le triant vers le haut. L'espace au-dessus de l'élément amortisseur est particulièrement réduit pour le modèle kids. Ici, il est donc utile de débloquer l'inclinaison et de tourner vers le côté l'élément amortisseur avec le support central. Ainsi vous avez plus de place pour retirer l'élément amortisseur. Le montage du nouvel élément amortisseur suit la même procédure, mais dans le sens inverse. Resserrez les vis au couple de serrage d'environ 2 Nm.



Faites attention à ce qu'aucune pression ne soit exercée sur la patte de cadre lorsque vous travaillez dans la zone de l'élément amortisseur, car il y a un risque d'écrasement si la patte bouge. Comme le remplacement de l'élément amortisseur nécessite un outillage spécial et des connaissances techniques, laissez votre vélociste se charger de cette tâche.

Roues

Votre chaise est équipé de roues de qualité supérieure qui ne nécessitent pas d'entretien, si elles sont utilisées de manière appropriée. Veillez néanmoins à contrôler régulièrement que vos roues roulent correctement, qu'aucun rayon n'est endommagé et que leur tension est suffisante. Pour vérifier la tension des rayons, comprimez les rayons de chaque roue par deux entre votre pouce et votre index. Si des rayons sont desserrés ou que vous constatez une tension de rayons très différente, alors faites contrôler vos roues par votre vélociste.



Des rayons endommagés doivent immédiatement être changés et la roue doit être centrée par la suite ! Des rayons endommagés peuvent provoquer le dysfonctionnement complet de la roue.

Contrôlez régulièrement l'état de la surface de roulement et des flancs des pneus. Si vous remarquez des détériorations, le pneu doit être remplacé sans attendre.

Dès que la bande de protection anti-crevaisson, verte ou bleue, est visible au niveau de la surface de roulement du pneu, alors c'est que la limite d'usure est atteinte. Le pneu doit être également remplacé.

Les types de pneus suivants sont autorisés :

Roue avant	Roue arrière
Schwalbe Big Apple 16x2.00, ETRTO 50-305	Schwalbe Big Apple Plus 20x2.15, ETRTO 55-406

Cabine

La cabine est faite d'une structure solide en aluminium qui est recouverte d'un textile de qualité supérieure et d'un bac en plastique pour la partie du fond et l'assise. Les matériaux ont été sélectionnés pour garantir une durée de vie longue, même sans entretien. Si du sable, des petits cailloux ou autres venaient à s'accumuler dans le bac ou dans les sièges, le plus simple est d'utiliser un aspirateur conventionnel pour les enlever. Quant aux salissures du revêtement en textile ou du bac en plastique, une éponge douce et de l'eau tiède vous suffisent pour les nettoyer.



Pour le nettoyage de la cabine, n'utilisez que de l'eau et si nécessaire du savon doux mais aucun produit détergent agressif, car cela pourrait détériorer le revêtement en textile.



Vérifiez régulièrement que le système de ceintures est correctement fixé à la cabine et en bon état. Toute ceinture ou boucle endommagée doit immédiatement être remplacée ! En cas d'impact, un système de ceintures mal fixé ou qui ne ferme pas correctement peut s'arracher ou se détacher et causer des blessures graves aux enfants !



Vérifiez régulièrement que le bac en plastique ne présente pas de fissures ou autres dégâts ! Un bac endommagé doit être remplacé très rapidement.

Vérifiez de temps en temps que les vis qui relient les tubes de la cabine ne se sont pas desserrées et resserrez-les le cas échéant au couple de serrage préconisé (cf. *Couple de serrage des vis* p. 47). Ne dépassez jamais le couple de serrage préconisé, sinon les tubes risquent de se déformer.

Plateforme de transport



La plateforme est en panneau contreplaqué antidérapant et hydrofuge. Au niveau des surfaces coupées, trouées et fraisées, le panneau nécessite une protection supplémentaire contre la pénétration de l'humidité. Lors de la livraison, une telle protection est déjà appliquée. Il se peut pourtant, en raison de l'action mécanique, que la protection perde de ses propriétés couvrantes avec le temps. C'est pourquoi vous devez contrôler de temps à autre que l'étanchéité des bords ne présente aucun défaut et, le cas échéant, y remédier.

Chaîne

La chaîne des vélos de transport est soumise à des forces particulièrement élevées en raison du poids total élevé. Elle doit donc être régulièrement entretenue. Les chaînes encrassées sont sujettes à

l'usure.

Une bonne tension de la chaîne est tout aussi importante qu'une chaîne bien nettoyée et lubrifiée. Une mauvaise tension de chaîne a des effets négatifs sur d'autres pièces d'usure comme les couronnes dentées ou le pignon et peut induire des dommages. De plus, une chaîne trop peu tendue peut dérailler de la couronne dentée ou du pignon. De même qu'une bonne tension de chaîne est importante pour un changement précis de vitesse du moyeu. Vérifiez donc régulièrement la tension de la chaîne et ajustez-la si nécessaire.

Avec le temps, la chaîne s'allonge en raison des sollicitations qui ont lieu lorsque l'on pédale. Comme les maillons étirés de la chaîne ne s'imbriquent plus correctement dans les dents du plateau et du pignon, ces pièces sont soumises à une usure plus élevée. C'est pourquoi la chaîne doit être changée à temps. Si le pignon et/ou le plateau sont déjà très usés, il est conseillé de les remplacer en même temps que la chaîne.

➔ Nettoyage

Pour nettoyer la chaîne, veuillez tout d'abord enlever la saleté et l'huile usagée à l'aide d'un chiffon sec. Puis appliquez un produit lubrifiant spécial pour chaîne et laissez agir quelques minutes. Vous pouvez enlever l'excédent de lubrifiant à l'aide d'un chiffon.



Faites attention, lorsque vous graissez la chaîne à ce que de l'huile n'entre pas en contact avec les plaquettes ou les disques de frein ou bien les pneus. L'effet de freinage et l'adhérence des pneus peuvent être considérablement réduits.



Lors de l'entretien de la chaîne, contrôlez également le plateau et le pignon et les nettoyer si nécessaire.

➔ Contrôle de la tension de la chaîne

Pour contrôler la tension de la chaîne, tirez sur la chaîne au milieu vers le haut, ill. 18, p. 37. La déflexion de la chaîne, représentée par la flèche rouge doit être d'environ 1 à 1,5 cm, sinon la tension de la chaîne doit être réglée. Une tension de chaîne trop élevée est aussi mauvaise qu'une tension insuffisante !



Illustration 18. : Contrôle de la tension de la chaîne

➔ Régler la tension de la chaîne

Desserrez tout d'abord les deux vis qui

fixent la patte gauche et les deux vis qui fixent la patte droite au niveau du cadre. ①, ill. 19, p. 37 Ainsi, les pattes se déplacent horizontalement en même temps que la roue arrière. Si l'on tire la roue arrière vers l'arrière alors on augmente la tension de la chaîne. La tension de chaîne idéale est atteinte lorsque la chaîne se laisse comprimée d'au moins 2 cm en son milieu. Quand vous remontez la roue, veillez à ce qu'elle soit bien centrée.



Illustration 19. : Déplacement de la patte

①: Vis patte

➔ Contrôle de la longueur de la chaîne

Nous conseillons de vérifier la longueur de la chaîne tous les 1000 km. Vous pouvez mesurer la longueur de la chaîne à l'aide d'un pied à coulisse conventionnel (vernier). Pour cela, réglez-le à 118 mm et enfoncez les deux extrémités dans un espace entre deux maillons de la chaîne tendue, de préférence au niveau du brin supérieur de la chaîne ill. 20, p. 38. Poussez ensuite le pied à coulisse de part et d'autre jusqu'à ce qu'il se bloque au niveau des maillons. Relevez l'écart. La distance de 119,6 mm mesurée sur ill. 20,

p. 38 correspond aux valeurs d'une chaîne neuve. Une distance en dessous de 120,25 mm indique que l'allongement de la chaîne est encore dans la zone de tolérance. Si la distance est plus grande, c'est qu'il est temps de changer la chaîne. Dans le commerce, vous pouvez acheter des pieds à coulisse plus simples d'utilisation pour déterminer l'allongement de la chaîne. Si vous ne souhaitez pas effectuer cette opération, votre vélociste vous aidera avec grand plaisir à contrôler et éventuellement à remplacer votre chaîne.



Illustration 20. : Déterminer l'allongement de la chaîne



Le remplacement de la chaîne nécessite un outillage spécial et des

connaissances techniques, c'est pour cela qu'il doit être effectué par votre vélociste. Si nécessaire les couronnes dentées et les pignons usés doivent être remplacés par la même occasion.

Éclairage

Vérifiez régulièrement que votre phare avant ainsi que la lumière arrière de votre chiké fonctionnent. Contrôlez la hauteur de votre phare avant pour ne pas éblouir les véhicules et les piétons circulant en sens inverse.

Pièces d'usure

La plupart des composants de votre chiké tiennent toute la durée de vie du vélo. Certaines pièces sont toutefois soumises à l'usure en fonction des sollicitations et de l'utilisation et doivent donc être remplacées ou changées régulièrement. La durée de vie de ces pièces dépend de l'entretien et de l'utilisation de votre chiké. Les pièces suivantes sont des pièces d'usure :

- ➔ Pneus (gainés)
- ➔ Plaquettes de frein
- ➔ Chaîne, pignon et plateau
- ➔ Batterie 🔋
- ➔ Rotule de direction

Ces pièces doivent être remplacées dès qu'elles ont atteint la limite d'usure.

Pièces de rechange

Si un composant de votre chiké venait à dysfonctionner, vous trouverez des pièces de rechange adaptées chez votre vélociste.

Nettoyage

Nettoyez régulièrement votre chîke . Enlevez en particulier le sel de déneigement en hiver qui peut engendrer de la corrosion, s'il n'est pas enlevé rapidement. Un nettoyage en douceur à l'eau avec un chiffon doux une éponge est l'idéal. N'utilisez jamais de dispositif à haute pression, car de l'eau peut s'introduire dans les parties non résistantes à l'eau en raison de cette haute pression et les endommager. En principe vous n'avez besoin d'aucun autre produit nettoyant. Pour les résidus de graisse ou d'huile, vous pouvez utiliser un produit détergent vendu au rayon deux-roues. Faites attention à ce que ce produit n'attaque pas les surfaces.

Profitez de ce nettoyage pour inspecter votre chîke à la recherche d'éventuels dégâts, comme des griffes profondes, des coups, des fissures, etc. Si vous constatez des dégâts, veuillez consulter votre vélociste !

Après avoir nettoyé votre vélo et que l'eau restante s'est évaporée, nous vous conseillons de polir votre chîke . La cire dure vendue au rayon deux-roues s'y prête tout particulièrement. Pour les surfaces anodisées, vous pouvez recourir à un produit de nettoyage pour surface anodisée. Veuillez suivre les conseils d'utilisation de ce produit d'entretien.

Modèle pedelec  L'eau est un corps conducteur et provoque des courts-circuits, si elle entre en contact avec des parties non prévues à cet effet. Le système de transmission pedelec de votre chîke est certes prévu pour résister aux fortes pluies, cependant il n'est

pas complètement étanche. C'est pourquoi vous devez faire attention à ce que l'eau n'atteigne pas les composants du système de transmission en ruisselant lorsque vous nettoyez à l'eau. Par contre les éclaboussures sont inoffensives. Ne plongez pas votre chîke dans l'eau pour le nettoyer. Utilisez idéalement un chiffon humide au niveau des composants pedelec. Pour les autres parties de votre chîke , n'utilisez pas de produit détergent agressif, car cela pourrait attaquer l'isolation des câbles et provoquer des courts-circuits.

Check-list entretien

A

B

C

D

E

F

Les procédures de maintenance nécessaires de votre ch^oke sont reprises dans le tableau suivant. Bien évidemment vous pouvez confier à votre vélociste les travaux de maintenance, qui incombent en principe à l'utilisateur. Chaque procédure est décrite en détail au chapitre F.

Pièce	Maintenance	Intervalles	Par
Pneumatiques	Contrôler la pression des pneus	Avant chaque sortie	Utilisateur
	Vérifier l'état des surfaces de roulement et les flancs et qu'il reste encore assez de sculptures	Avant chaque sortie	Utilisateur
	Changer la gaine	Si nécessaire	Utilisateur
Freins	Contrôler l'état des gaines de freins, essai de frein	Avant chaque sortie	Utilisateur
	Contrôle de l'usure des plaquettes	cf. section <i>Système de freinage</i> p.29	Utilisateur
	Changer les plaquettes	Si nécessaire	Utilisateur
	Changer les disques de frein	Si nécessaire	Vélociste
	Purger les freins	Si nécessaire	Vélociste
Chaîne	Lubrifier et contrôler l'état	Une fois par mois	Utilisateur
	Remplacer	Si nécessaire	Vélociste
Châssis avant	Contrôler le parallélisme	cf. section <i>Châssis</i> p.31	Utilisateur
	Réajuster le parallélisme	Si nécessaire	Vélociste
	Voir s'il y a du jeu au niveau des rotules de direction	Avant chaque sortie	Utilisateur
	Remplacer les rotules de direction	Si nécessaire	Vélociste
Roues	Vérifier la tension des rayons et le centrage	Une fois par mois	Utilisateur
Jeu de direction	Vérifier qu'il n'y ait pas de jeu dans le jeu de direction	Avant chaque sortie	Utilisateur
	Vérifier l'état du jeu de direction	Avant chaque sortie	Utilisateur

Passeport de votre chike

Modèle :



Couleur du cadre :

noir ivoire bleu clair orange

vert clair couleur spéciale

Couleur des sièges  :

rouge orange vert clair

couleur spéciale

Numéro de cadre :

Numéro de clé  :

Date d'acquisition

Tampon et signature du vélociste

Attestations d'inspection

1. Inspection Au plus tard après 300 km ou trois mois après la date d'achat	Pièces remplacées ou réparées, remarques
Numéro de commande :	
Date :	
Tampon et signature du vélociste :	
2. Inspection Au plus tard après 2000 km ou un an après la date d'achat	Pièces remplacées ou réparées, remarques
Numéro de commande :	
Date :	
Tampon et signature du vélociste :	

A
B
C
D
E
F

Entretien et maintenance

A
B
C
D
E
F

3. Inspection

Au plus tard après 4000 km ou deux ans après la date d'achat

Pièces remplacées ou réparées, remarques

Numéro de commande :

Date :

Tampon et signature du vélociste :

4. Inspection

Au plus tard après 6000 km ou trois ans après la date d'achat

Pièces remplacées ou réparées, remarques

Numéro de commande :

Date :

Tampon et signature du vélociste :

5. Inspection Au plus tard après 8000 km ou quatre ans après la date d'achat	Pièces remplacées ou réparées, remarques
Numéro de commande :	
Date :	
Tampon et signature du vélociste :	

6. Inspection Au plus tard après 10000 km ou cinq ans après la date d'achat	Pièces remplacées ou réparées, remarques
Numéro de commande :	
Date :	
Tampon et signature du vélociste :	

Couple de serrage des vis

Les vis de votre ch^hike ont été serrées avec le couple de serrage approprié lors du montage du vélo. Cependant il peut arriver que certaines vis perdent leur force de précontrainte en raison des mouvements et elles doivent donc être resserrées. Votre vélociste s'en chargera lors de la première inspection. D'autres vis doivent être desserrées ou resserrées au moment des réglages et de la maintenance. Pour cela, veuillez toujours respecter les couples de serrage indiqués dans le tableau ci-dessous et ne les dépasser en aucun cas.

Pièce	Clé	Couple de serrage	Frein-filet
Écrou axe roues avant	18	50 Nm	-
Écrou axe roue arrière Alfine	15	40 Nm	-
Fixation axes bras de suspension intérieur	Allen 6	30 Nm	-
Rotule de suspension au niveau du support de roue	18	40 Nm	-
Rotule de suspension au niveau du bras de suspension	Allen 5	12 Nm	-
Fixation cabine cadre avant inférieure	Allen 6	20 Nm	-
Fixation cabine cadre latérale	Allen 5	12 Nm	-
Pédale sur manivelle	15	35-40 Nm	-
Angle réglable potence	Allen 5	14-15 Nm	-
Collier de serrage potence	Allen 4	5-6 Nm	-
Collier de serrage potence tube de direction	Allen 5	9-10 Nm	-
Boulon support charge	18	12 Nm	moyen
Contre-écrou rotule de direction	15	3 Nm	-
Vis amortisseur	Torx 25	3 Nm	-
Vis de connexion tube cabine	Allen 4	5 Nm	-
Rotule de direction au niveau du tube de direction et du support de roue	Allen 5	12 Nm	moyen
Patte de fixation arrière cadre	Allen 6	18 Nm	-

Détails techniques

Poids total	29 - 40kg ¹
Longueur	185cm - 192cm ¹
Largeur	74cm
Hauteur	110cm - 118cm ¹

A

B

C

D

E

F

G

Annexes

Déclaration CE de conformité

EG Konformitätserklärung



gemäß der Maschinenrichtlinie 2006/42/EG vom
17.05.2006, Anhang II A

Hiermit erklären wir, dass die nachstehend bezeichneten Produkte in ihrer Konzeption und Bauart sowie in den von uns in Verkehr gebrachten Ausführungen den Anforderungen der Maschinenrichtlinie 2006/42/EG entsprechen. Bei einer mit uns nicht abgestimmten Änderung des Produktes verliert diese Erklärung ihre Gültigkeit.

Hersteller

chike GmbH & Co.KG Tel.: +49 221 20464354
Neusserstr. 407 Fax: +49 221 94647113
50733 Köln e-mail: info@chike.de
Deutschland web: chike.de

Produkte

Produktnummer	Bezeichnung	Antriebssystem	Baujahr
CHKE-NF-0000-A0000M	chike e-kids	Shimano STEPS E6000	2017/2018
CHKE-NF-0001-A0000M	chike e-cargo	Akku Shimano KBTE6010LC Ladegerät Shimano KECE60001	2017/2018

Es wird Übereinstimmung mit folgenden Richtlinien/Bestimmungen erklärt:

2014/30/EU Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV)
2014/35/EU Niederspannungs-Richtlinie

Titel der angewandten harmonisierten Normen:

DIN EN 15194:2015-06 soweit anwendbar, insbesondere die Abschnitte 4.3.7.4, 4.3.7.5,
4.3.7.6, DIN EN ISO 4210

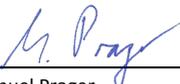
Ort/Datum

Köln, 01.02.2018

Bevollmächtigter zur Ausstellung dieser Erklärung:

Manuel Prager, Geschäftsführer chike GmbH & Co.KG
Neusserstr. 407, 50733 Köln

Unterschrift



Manuel Prager

