



Manuel d'utilisation et notice de garantie du cycle

**Lisez attentivement ce manuel avant d'utiliser votre cycle.**

Conservez ce manuel dans un endroit sûr dans le cas où vous devriez le consulter à une date ultérieure.

Lisez aussi les notices complémentaires des composants spécifiques ainsi que la notice de l'assistance électrique, si votre cycle en est pourvu. Toutes ces notices sont disponibles dans votre espace client sur [www.amsterdair.fr](http://www.amsterdair.fr) ou **sur demande**

MADE IN EUROPE



#### 4 LEXIQUE

Vélo  
Biporteur  
Triporteur

#### 7 RÈGLES DE SÉCURITÉ

#### 8 MONTAGE

#### 9 REGLAGE ET DEMONTAGE

Régler la selle  
Régler le guidon et la potence  
Régler le cintre  
Visser ou dévisser les pédales  
Déposer les roues

#### 16 ENTRETIEN ET CONTRÔLE

Recommandations  
Nettoyage  
Réglage du changement de vitesses  
Réglage des freins  
Réglage des suspensions  
Contrôle et entretien de la chaîne  
Pneumatiques  
Cadre fourche et jantes  
Câbles  
Éclairage  
Direction  
Rayons  
Mécanisme de blocage rapide  
Porte-bagages  
Assistance électrique

#### 29 RECYCLAGE

#### 30 UTILISATION

Biporteur  
Triporteur

#### 35 LES POINTS A CONTROLER AVANT DE PARTIR

#### 36 NOTICE DE GARANTIE

#### 38 SAV ET PIECES DE RECHANGE

#### 38 CONTACT

# SOMMAIRE

# LEXIQUE

## ■ Vélo



4

## ■ Biporteur



5

## ■ Triporteur



## RÈGLES DE SÉCURITÉ

AFIN D'ASSURER UNE UTILISATION DU CYCLE EN TOUTE SÉCURITÉ IL EST INDISPENSABLE D'OBSERVER DES RÈGLES PRÉCISES :

- Rouler exclusivement sur la voie publique : votre cycle n'est pas conçu pour un usage tout-terrain ou pour la compétition.
- Il est obligatoire d'avoir sur le cycle des dispositifs d'éclairage et de signalisation ainsi qu'un appareil avertisseur, conformément aux exigences du code de la route du pays où vous circulez ; vérifiez avant chaque sortie que votre système d'éclairage fonctionne et que s'il est alimenté par piles vous disposez d'un jeu de piles de rechange ou que les piles sont suffisamment chargées
- Vous devez connaître les règles de circulation routière en tenant compte des lois spécifiques du pays où le cycle est utilisé
- Ne pas rouler sur les trottoirs et laisser la priorité aux piétons
- Rouler dans le sens normal de la circulation, en file indienne et en gardant sa ligne
- Faire attention aux véhicules qui s'insèrent dans la circulation et à l'ouverture des portières d'automobilistes
- S'assurer que les deux freins fonctionnent correctement et que le cycle est en parfait état
- Indiquer tout changement de direction en tendant le bras correspondant
- Garder les deux mains sur le guidon, sauf en cas d'indication de changement de direction
- S'assurer pour rouler la nuit que l'équipement de signalisation est conforme aux lois du pays et en parfait état de marche
- Rouler le plus près possible du bord de la chaussée
- Porter un casque de cycle marqué CE, correctement ajusté ; le port du casque est obligatoire en France pour les enfants de moins de 12 ans, qu'ils soient cycliste ou passager
- Le port d'un gilet de sécurité est obligatoire hors agglomération et vivement conseillé en ville de jour comme de nuit
- Gonflez vos pneumatiques au moins une fois par mois à une pression comprise dans la plage indiquée sur le flanc du pneu
- Contrôler régulièrement le bon fonctionnement et l'état des freins, des pneumatiques, de la direction et des jantes
- Être conscient que les distances de freinage s'allongent sous la pluie, par temps humide ou si la charge augmente ; il faut dans ce cas adapter sa vitesse et anticiper le freinage
- Si votre cycle est équipé d'un porte-bagage respecter la charge maximale indiquée sur celui-ci
- Ne pas excéder un poids total sur le cycle (cycliste + accessoires + bagages + passager) de 110 Kg sauf si le poids maximum est spécifiquement indiqué sur le cycle.

# MONTAGE

En France métropolitaine, le cycle est le plus souvent livré 100% monté et réglé.

Dans le cas où vous l'auriez souhaité ou dans les autres pays, le cycle peut être livré dans un emballage plus petit avec les pédales non montées et le guidon tourné à 90°.

Des outils sont alors livrés avec le cycle (clé de 15, clé Allen de 5 et 6) pour finaliser le montage ainsi qu'une notice pour finaliser le montage.

Veillez à **bien lire cette notice** avant de finaliser le montage du cycle et, si vous n'êtes pas familier avec ces opérations mécaniques, à faire appel à un mécanicien cycle.

Avant chaque sortie **vérifiez que les vis soient bien serrées** ( selle, potence du guidon, ...) et que les éléments de sécurité (freins, éclairage ...) fonctionnent. Voir en fin de ce guide les points à contrôler avant de partir.

# RÉGLAGES OU DÉMONTAGE

Au cas où vous seriez amenés à régler ou démonter certains composants des cycles, il est indispensable de suivre les règles suivantes pour les remonter :

Si vous n'êtes pas familier avec les opérations décrites ci-dessous confiez en la réalisation à un mécanicien cycles.

## ■ Régler la selle



La hauteur et l'assiette de la selle ont été réglées par nos soins en fonction de la taille que vous nous avez indiquée lors de la commande.

Vous pouvez cependant être amenés à modifier ce réglage. Une bonne position assise augmente le plaisir de rouler et vous évite une fatigue inutile.

- Si la jambe est trop pliée nous vous conseillons de remonter la selle
- Si vous avez le bassin qui penche vers la droite pour parvenir à poser le talon sur la pédale vous devez baisser la selle.

Si vous avez un siège enfant installé sur le cycle, ou une charge élevée, **assurez vous que vous pouvez poser pied à terre à l'arrêt tout en restant assis sur la selle** : baissez votre selle en fonction. Votre pédalage sera moins efficace mais vous gagnerez en sécurité à l'arrêt.

Pour effectuer un premier réglage de la selle **mettez la pédale de droite dans la position la plus basse** et **poser le talon sur la pédale**. La jambe doit alors être tendue (voir illustration ci-dessus)



Pour **modifier la hauteur de la selle**, dévissez la vis n° 2 (photo à gauche) à l'aide d'une clé standard de 13 ou d'une clé allen selon les modèles de cycle, réglez à la hauteur désirée puis resserrez bien la vis.

Pour **ajuster la selle en inclinaison**, dévissez la vis sous la selle (n° 1 sur la photo de gauche), réglez l'inclinaison puis resserrez bien la vis. Couple de serrage conseillé pour les vis 1 et 2 de la selle de 15 à 20 Nm ou au couple mesuré en Nm indiqué sur le collier.

Si la selle du cycliste est équipée de ressorts il est possible qu'un enfant installé dans un siège à l'arrière du cycle puisse se pincer les doigts dans les ressorts sous la selle. **Il est donc impératif de mettre sur les ressorts une protection spécialement conçue pour éviter que l'enfant ne se pince les doigts** (cf. photo ci-contre).

**Il ne faut jamais monter la tige de selle au dessus de la hauteur maximale** qui est gravée sur le tube : le repère minimum d'insertion « **MAX** » gravé sur la tige de selle ne doit pas être visible. La tige de la selle doit être introduite au minimum de 7,5 cm à l'intérieur du cadre.



## ■ Régler guidon et potence

### Cas 1

#### POTENCE AVEC PLONGEUR

Les cycles traditionnels hollandais sont équipés d'une potence à plongeur. Le diamètre du tube vertical de la potence est de 22.2 mm ou 25.4 mm. Une tige filetée vient prendre un expandeur en partie basse, ce qui permet d'augmenter ce diamètre et de bloquer ainsi la potence dans le tube de fourche pour rendre la fourche et le cintre solidaire.

La vis verticale de la potence (cf. photo de droite) se dévisse, à l'aide d'une clé allen de 6 fournie avec le cycle, pour tourner la potence et régler la potence en hauteur.

La vis au centre de la potence se serre à un couple de 20 Nm à l'aide d'une clé allen de 6.

Pour vérifier le serrage si vous n'avez pas de clé dynamométrique prenez la roue entre les jambes et essayez de tourner le cintre avec force par rapport à la roue. Si le cintre pivote par rapport à la roue la vis verticale doit être ressermée.



Si une fois la vis verticale desserrée, vous ne parvenez pas à régler en hauteur la potence tapez modérément avec un maillet en caoutchouc sur le haut de la potence pour décoller l'expandeur dans le tube de direction.

**Ne dévissez pas l'écrou-contre écrou** (voir lexique au début de cette notice) qui sert à régler le jeu de direction.

Une marque « **Max** » est gravée sur la potence ; elle ne doit pas être visible, sinon la potence est trop sortie et la hauteur du cintre doit être diminuée.

## Cas 2

### POTENCE AHEADSET

Dans un montage aheadset la fourche traverse le cadre et la potence vient prendre en étau le haut de la fourche. Des entretoises entre la potence et le cadre permettent de définir la hauteur de la potence. **Dans ce type de montage la vis verticale sert à régler le jeu de direction.**

Avec un montage aheadset il est possible de réduire la hauteur en retirant des entretoises et en recoupant la fourche ; mais cette opération délicate est à confier à un mécanicien cycle.

Si la potence est réglable en inclinaison il est possible d'augmenter (ou de réduire) la hauteur du cintre tout en le rapprochant (ou en l'éloignant) du buste du cycliste. Se référer au mode d'emploi de la potence réglable en inclinaison pour ce réglage.

Pour finaliser le montage, ou réduire l'encombrement du cycle, lors d'un transport il est possible de tourner la potence à 90° : on desserre les deux vis qui prennent en étau la potence sur le tube de la fourche à l'aide d'un clé allen de 4 ou 5 comme indiqué sur

la photo ci-dessous. Resserrer ensuite les vis au couple indiqué sur la potence en Nm (valeur comprise entre 8 à 14 Nm). Il faut serrer alternativement et progressivement les 2 vis.

Pour vérifier le serrage, si vous n'avez pas de clé dynamométrique, prenez la roue entre les jambes et essayez de tourner le cintre par rapport à la roue. Si le cintre tourne, les vis latérales de la potence doivent être resserrées, l'une après l'autre par huitième de tour et avec modération, pour ne pas endommager le filetage.



## ■ Régler le guidon (appelé aussi cintre)

Dévissez les vis de fixation avec une clé allen de 5 ou 6 la ou les vis (1,2 ou 4 vis selon le modèles de potence) placées à l'avant de la potence du guidon.

Modifiez l'inclinaison du guidon pour que la main tombe naturellement sur le cintre sans "casser" le poignet.

Vérifier que le guidon est bien centré dans la potence et serrez au couple de 14 à 18 Nm , ou si le couple est gravé sur la potence prendre celui-ci comme référence.

Si vous n'avez pas de clé dynamométrique mettez-vous en appui sur le cintre avec tout le poids du haut du corps ; si celui-ci pivote il faut resserrer la vis.

Si le vélo est équipé d'une potence à réglage rapide sans outil, merci de vous référer à la notice technique de ce composant.

## ■ Visser ou dévisser les pédales

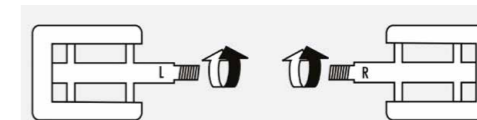
Pour visser les pédales vous avez besoin d'un clé plate de 15 ou d'une clé allen de 6 fournie avec le cycle si les pédales ne sont pas déjà montées.

**La pédale de droite** ( R pour Right ) a un filetage normal et **la pédale de gauche** ( L pour Left ) un filetage inversé. La pédale de droite se visse donc dans le sens normal "horaire" et la pédale de gauche dans le sens inverse "anti-horaire".

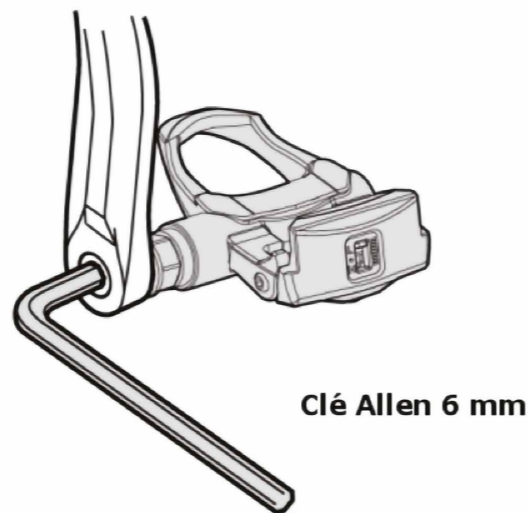
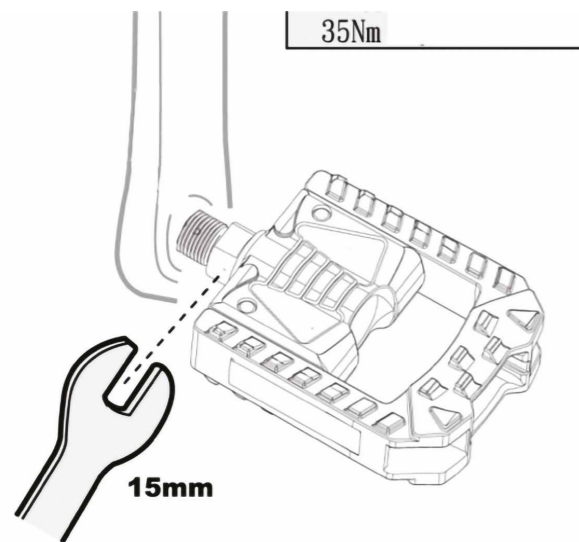
Mettre un peu de graisse facilite le vissage, et un dévissage ultérieur.

Engager les premiers filets en tournant à la main. Visser directement à l'outil serait destructeur pour le filetage si celui ci n'est pas bien engagé.

Serrer fermement les pédales avec un clé plate de 15 ou une clé allen de 6 à un couple de 35 Nm.



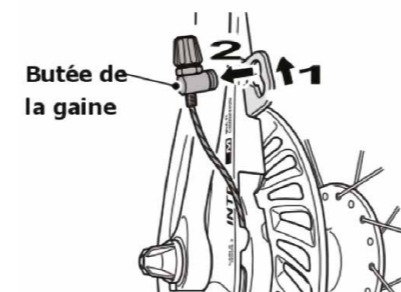
Si la pédale n'est pas suffisamment serrée elle aura du jeu et le filetage de la pédale finira par endommager le filetage de la manivelle.



## ■ Dépose des roues

Pour la dépose des roues voir la documentation technique livrée avec le cycle concernant le système de freinage et les moyeux avant et arrière.

Remettre une roue en place est une opération délicate et risquée. Aussi est-il préférable en cas de crevaison de ne pas démonter la roue ; si vous devez changer la chambre à air, car celle-ci ne peut être réparée avec une rustine, utiliser une chambre à air linéaire de dimension adaptée au pneumatique (en vente sur le site [www.amsterdamair.fr](http://www.amsterdamair.fr))



Si malgré la difficulté que cela représente vous décidez de démonter une roue **lisez bien au préalable les notices techniques du système de freinage et des moyeux avant ou arrière.**

### Notre conseil :

l'ordre des opérations est important. Pour une roue arrière par exemple il est préférable de commencer par dégager l'écrou à l'extrémité du câble de dérailleur du raccord de cassette. Lorsque vous

démonter roue, écrou et rondelle utilisez une boîte à œuf (de préférence pour 12 œufs) et posez y ces éléments dans l'ordre du démontage avec une rangée pour le côté droit et une pour le gauche.

Si votre cycle est équipé d'un frein roller pour retirer la roue avant il faut retirer le câble de frein en soulevant la butée de la gaine<sup>(1)</sup> et en la poussant<sup>(2)</sup> puis dérouler le câble de façon à dégager l'écrou du frein. Il n'est donc pas nécessaire d'utiliser d'outils.



# ENTRETIEN ET CONTRÔLE

## ■ Recommandations

Comme tout composant mécanique, un cycle subit des contraintes élevées et s'use avec le temps.

Les différents matériaux et composants peuvent réagir différemment à l'usure ou à la fatigue. Si la durée de vie prévue pour un composant a été dépassée, celui-ci peut se rompre d'un seul coup, risquant alors d'entraîner des blessures pour le cycliste. Les fissures, égratignures et décolorations dans des zones soumises à des contraintes élevées indiquent que le composant a dépassé sa durée de vie et doit être remplacé.

### Contrôlez régulièrement les parties suivantes :

- La pression des pneumatiques : la première cause de crevaisson est le sous-gonflage des pneumatiques
- La tension des rayons
- etc ..

Voir en fin de ce manuel la liste des points à contrôler sur votre cycle avant de partir.

Faites contrôler votre cycle à environ 500 km et avant les 6 premiers mois d'utilisation en fonction de ce qui arrive en premier.

Faites réviser le cycle entièrement au moins une fois par an : lubrification avec une huile adaptée ou remplacement des pièces rotatives (roulements ou bille), lubrification ou remplacement de tous les câbles, contrôle des pièces mécaniques sujette à usure ( jeu de direction, jeu de pédalier, fourche, pneumatiques, garnitures de freins, chaîne...)

Mieux vaut prévenir que guérir : **un premier contrôle à 3 mois** par un vélociste permet de vérifier les serrages et le bon fonctionnement des organes de sécurité puis une révision complète du cycle **au moins une fois par an et à minima tous les 5 000 km** est à faire effectuer par un mécanicien cycle. Gardez une copie des factures de ces interventions pour la garantie.

**Attention :** si vous devez remplacer des pièces il est important d'utiliser des pièces d'origine. Elles peuvent être éventuellement remplacées par le réparateur de cycle par des pièces de qualité équivalent ou supérieure compatible avec votre cycle.

## ■ Nettoyage

Nettoyez les parties peintes avec une éponge trempée dans l'eau savonneuse puis essuyez à l'aide d'un chiffon sec. Pour les parties chromées passez un chiffon imbibé d'huile de vaseline. N'utilisez sinon que des produits spécialement conçus pour nettoyer des vélos.

## ■ Réglage du changement de vitesses

La boîte de vitesses ou le dérailleur qui équipe votre cycle a été réglé et testé avant la livraison du cycle.

Mais il est normal qu'après quelques utilisations un réglage soit à nouveau nécessaire ; en général, lorsque vous passez les vitesses, câbles et gaines de dérailleur sont soumis à des tensions, la gaine se tasse et il faut alors compenser le tassement de la gaine.

Sur une boîte de vitesses ( par exemple une boîte Nexus 8 vitesses) ce réglage peut être réalisé rapidement en suivant une procédure simple; le bon réglage est obtenu lorsque 2 témoins de couleurs sont alignés. Pour plus d'informations se référer à la notice

technique du fabricant disponible dans votre espace client sur [www.amsterdamair.fr](http://www.amsterdamair.fr).

Si votre vélo est équipé d'une boîte Nu Vinci ou Rohloff ce réglage n'est pas nécessaire.

Sur un dérailleur une molette permet de compenser le tassement de la gaine (pour plus d'informations se référer à la notice technique du fabricant disponible dans votre espace client [amsterdamair.fr](http://amsterdamair.fr).); si ce réglage ne vous permet pas d'obtenir un résultat satisfaisant nous vous conseillons de faire appel à un mécanicien cycle.

### Pour un fonctionnement efficace et pour éviter une usure prématurée de la transmission :

- Relâchez la pression exercée sur les pédales lorsque vous changez de rapport
- Si votre cycle est équipé de trois plateaux évitez de croiser la chaîne ; il faut idéalement associer le grand plateau avec les petits pignons, le petit plateau avec les grands pignons et le plateau intermédiaire avec les pignons intermédiaires
- Si votre cycle est équipé d'une boîte de vitesses vous pouvez changer de rapport à l'arrêt ; en revanche il ne faut surtout pas changer de rapport à l'arrêt si votre cycle est équipé d'un dérailleur

## ■ Réglage en entretien des freins



**Les freins sont l'élément principal de votre sécurité. Ils doivent être régulièrement vérifiés, entretenus et réglés.**

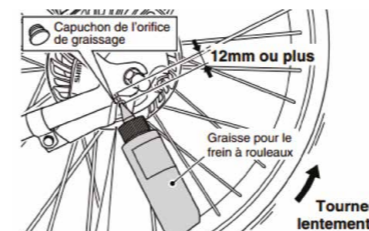
- Les gaines ne doivent pas être coudées ou pincées afin que les câbles coulisent avec un minimum de frottement
- Les câbles ne doivent pas être effilochés ou rouillés ; dans le cas contraire les remplacer
- Les poignées doivent être serrées afin de ne pas pivoter

Un réglage fin de la tension du câble de frein est possible en dévissant le contre-écrou (n° 1 sur la photo à gauche), en serrant ou en desserrant la vis (n°2 sur la photo à gauche) et en resserrant la vis contre-écrou (n°1 sur la photo ci-dessous).

Si vos freins sont moins efficaces après quelques mois ou quelques années d'utilisation nous vous conseillons de vérifier en premier **les câbles et les gaines**.

**Les freins chauffent lorsqu'ils sont sollicités.** Attendez que les freins et la jante refroidissent avant d'intervenir sur le système de freinage.

## CAS DES FREINS ROLLER



Si le cycle est équipé de freins tout temps **Shimano Roller**, on ne change pas les garnitures mais le frein complet qui est fixé à l'aide d'un écrou au moyeu (la durée de vie d'un frein Roller est d'environ 20.000 km).

Un bouchon caoutchouc sur le côté peut être retiré pour injecter une graisse spéciale destinée à améliorer le freinage.

**Pour plus d'informations se référer à la notice technique du frein disponible dans votre espace client [www.amsterdamair.fr](http://www.amsterdamair.fr).**

## CAS DES FREINS TAMBOURS ET À RÉTROPÉDALAGE

Le système de freinage est intégré au moyeu.

Si votre cycle est équipé sur la roue d'un frein à rétropédalage le frein est activé, comme son nom l'indique, en pédalant en arrière.

Pour éviter que le bloc frein ne pivote lorsqu'il est actionné, le frein est fixé au cadre par une patte sur le côté gauche. Il faut vérifier régulièrement le serrage de cette patte sur le cadre. On obtient la meilleure puissance de freinage lorsque les manivelles sont à l'horizontale; si vous rétropédalez avec les pédales au point mort (manivelles dans l'alignement du tube de selle), le freinage ne sera pas aussi efficace.

Pour les freins tambours ou à rétropédalage, il est possible de remplacer les garnitures si les freins fonctionnent moins bien. Cette opération doit être confiée à un vélociste. Si les freins couinent lorsque vous freinez, il est possible qu'une petite poussière en soit la cause ; un démontage et un nettoyage du tambour avec une soufflette à air comprimé peut suffire à éliminer ce bruit.

## CAS DES FREINS À PATINS V-BRAKE

### Le freinage se fait par le frottement du patin contre la jante.

Si la jante est mouillée, le freinage est moins efficace et il faut adapter votre conduite en fonction.

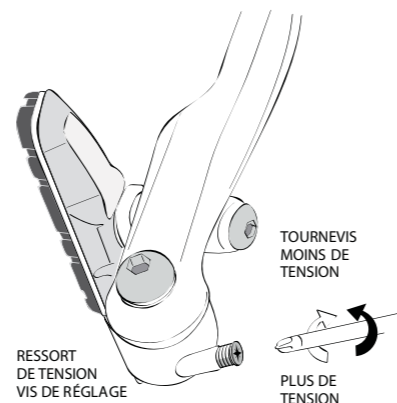
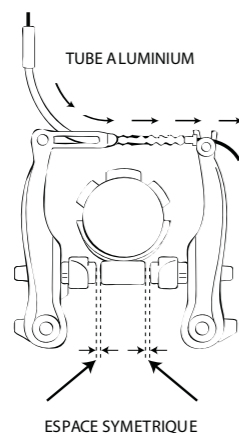
Le patin use la jante, il est donc important de contrôler l'usure de la jante (la plupart des jantes ou une petite rainure qui sert de témoin d'usure ; si la rainure n'est plus visible il faut changer la jante).

### Vérifier régulièrement que les rainures des patins sont visibles.

Dans le cas contraire les patins sont usés et doivent être remplacés.

L'angle entre le patin et la jante doit être de 3° (les patins dessinent un V vu d'en haut, d'où le nom V-Brake)

**La patin doit être parallèle à la jante**, l'écart entre pneumatique et patin doit être d'environ 1 mm et la distance entre le patin et la jante doit être de 1 mm à droite et 1 mm à gauche (voir illustrations ci-dessous). Comme le patin s'use lorsque vous freinez il est important de contrôler régulièrement cette distance et d'utiliser la vis de réglage au niveau du levier de frein (voir indications plus haut).



## CAS DES FREINS À PATINS MAGURA À COMMANDE HYDRAULIQUE

### Le freinage se fait par le frottement du patin contre la jante.

Lorsque vous serrez le levier de frein, vous poussez de l'huile minérale dans une durite et cette huile vient pousser les patins contre la jante.

Si la jante est mouillée, le freinage est moins efficace et il faut **adapter votre conduite** en fonction.

Le patin use la jante, il est donc important de contrôler l'usure de la jante (la plupart des jantes ou une petite rainure qui sert de témoin d'usure ; si la rainure n'est plus visible il faut changer la jante).

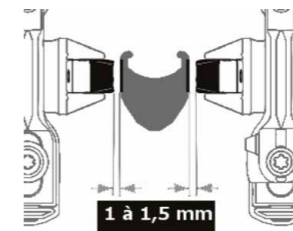
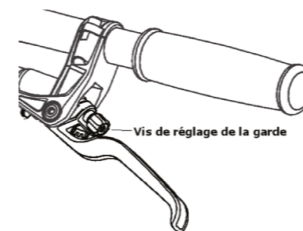
### Vérifier régulièrement que les rainures des patins sont visibles.

Dans le cas contraire les patins sont usés et doivent être remplacés.

Si vous constatez la présence d'huile au niveau des extrémités de la durite, côté levier ou étrier, il est possible qu'il y ait une fuite du circuit hydraulique. Dans ce cas faites contrôler **immédiatement** le circuit de freinage par un mécanicien cycle.

Le patin doit être parallèle à la jante, l'écart entre pneumatique et patin doit être d'environ 1 mm et la distance entre le patin et la jante doit être de 1 mm à droite et 1 mm à gauche (voir illustrations

ci-dessous). Comme le patin s'use lorsque vous freinez, il est important de contrôler régulièrement cette distance et d'utiliser la vis de réglage au niveau du levier de frein.



**Ne pas mettre d'huile sur le disque ou sur les garnitures** car le frein ne fonctionnerait plus correctement.

Utiliser un produit de nettoyage spécial frein pour les dégraisser.

Votre cycle est équipé d'au moins 2 systèmes de freinage indépendants. **N'utilisez pas le cycle si un des 2 systèmes de freinage ne fonctionne pas.**

## ■ Réglage en entretien des suspensions (fourche suspendue)

**Ne jouez pas à tourner les boutons ou les vis de la fourche suspendue** sans vous référer aux instructions du mode d'emploi du fabricant disponible dans votre espace client ou sur demande. Vous pourriez desserrer un composant critique et rendre le cycle dangereux à utiliser. Les réglages de la fourche se font en règle générale au niveau des boutons marqués "+" ou "-" ou « open » et « close »

Si des composants de la fourche sont changés (un ressort par exemple), ils doivent l'être avec des pièces d'origine.

Le service après-vente des fourches est complexe. Aussi les fabricants ont-ils des centres de services dédiés à l'entretien et la réparation des fourches suspendues.

**Vous devez impérativement régler et entretenir votre fourche** en suivant les conseils du fabricant.

Il est important de nettoyer et lubrifier les plongeurs ou autres pièces en mouvements et de remplacer immédiatement le soufflet d'étanchéité situé entre le plongeur et le fourreau si celui-ci est endommagé.

**Ne jamais démonter la fourche.** Confiez cette opération à un mécanicien cycles

## ■ Contrôle et entretien de la chaîne

**Vérifiez régulièrement la tension et l'état de la chaîne.** Elle doit toujours être **lubrifiée** et **propre**. Utilisez une huile spécialement prévue pour les chaînes.

Lorsque vous roulez, la chaîne de votre cycle s'allonge. Si votre cycle est équipé d'un dérailleur, d'un moteur pédalier ou si vous roulez avec une charge élevée votre chaîne va s'allonger plus rapidement. Il est conseillé de changer régulièrement sa chaîne ;

dans le cas contraire l'allongement de la chaîne provoque une usure plus rapide des plateaux et des pignons du cycle.

**Si le cycle est équipé d'un dérailleur**, la chaîne est automatiquement tendue. **Si votre cycle est équipé d'un seul plateau**, d'un seul pignon il n'est pas équipé de tendeur de chaîne qui compense l'allongement de la chaîne et il est possible de dérailer si la chaîne n'est plus assez tendue.

**Une chaîne usée peut casser brutalement**, par exemple lorsque vous montez une côte. **Vous risquez alors un grave accident.** Le contrôle de la chaîne est effectuée lors de la révision annuelle du cycle mais si vous roulez plus de 2 500 km entre chaque révision **pensez à faire contrôler plus régulièrement la chaîne.**



1) **Démonter le carrossage intégral** en dévissant à l'aide d'un tournevis cruciforme les vis 1 et 2 sur la photo à gauche

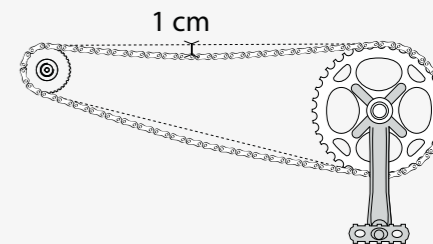


2) **Écarter les deux flancs du carrossage** de part et d'autre de la chaîne et le retirer en le tirant vers le bas



3) **Appuyer sur la chaîne vers le bas** à un point médian entre le pédalier et l'axe de la roue arrière : le débattement de la chaîne ne doit pas excéder 10 mm (distance A sur la photo de droite)

4) Si la chaîne est bien tendue **remonter le carrossage** en procédant dans l'ordre inverse





**Si la tension de la chaîne doit être réglée, nous vous conseillons de faire appel à un mécanicien cycle.**

Il convient de desserrer à l'aide d'une clé de 15 les écrous de la roue arrière sans retirer la roue.

Si votre vélo est équipé d'un frein roller ou d'un rétropédalage, desserrez avec 2 clés de 10 la patte de fixation du frein au cadre.

Régler avec une clé de 10 la tension de la

chaîne avec l'écrou 1 puis le centrage de la roue dans le cadre avec l'écrou 2. Une fois la roue correctement alignée au milieu du cadre et avec la roue avant, et la tension de la chaîne réglée comme indiquée ci-dessus resserrer les écrous des roues (couple de serrage conseillé de 30 Nm).

**La chaîne ne doit pas être tendue comme une corde de guitare** ; une chaîne trop tendue risque endommager la roue libre, les roulements ou les cages à bille du moyeu arrière.

## ■ Pneumatiques

**Il est important que les pneus soient gonflés à la bonne pression.** Une pression trop basse augmente la résistance, et vous fait pédaler inutilement plus fort ; elle provoque également une usure prématurée du pneumatique. La pression de gonflage est indiquée sur le flanc du pneu.

Contrôler l'absence de coupures, d'une usure excessive ou d'autres dommages sur les pneumatiques. Les changer si nécessaire.



Les cycles hollandais sont équipés généralement d'une valve Dunlop, qui fonctionne comme une valve Auto mais qui est plus fine.

Pour gonfler le pneumatique il faut **dévisser le capuchon plastique de la valve**, sans dévisser la bague métallique qui se trouve en dessous.

Utiliser l'embout caoutchouc prévu pour la valve fine française pour gonfler.

Il est indispensable d'utiliser une pompe avec **un manomètre** pour gonfler à la pression gravée sur le flanc du pneu.

Si vous souhaitez gonfler une valve Dunlop dans une station service, il existe des adaptateurs qui se vissent sur la valve Dunlop et la transforment ainsi en valve Auto..

**Une chambre à air est poreuse et la pression du pneumatique diminue. Il est donc important de gonfler les pneumatiques au moins une fois par mois. Si la charge est élevée contrôler la pression des pneumatiques avant chaque sortie.**

## ■ Cadre, fourche et jantes

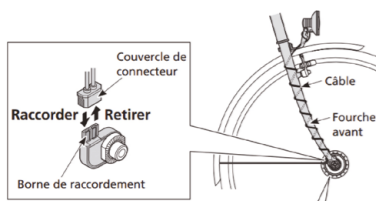
Contrôler l'absence de signes de fatigue ou d'endommagement (fissures sur la peinture, ...). **En cas de problème ne pas utiliser le cycle et faire appel à un réparateur de cycle.**

**Une fois par an ou tous les 3 000 km** la fourche devra être démontée et séchée (de la condensation se forme à l'intérieur de la fourche) et contrôlée par un vélociste.

## ■ Câbles

Contrôler les extrémités des câbles de freins ou de changement de vitesse et les changer s'ils sont abîmés. Lubrifier régulièrement les câbles.

## ■ Éclairage



### Contrôler régulièrement le bon fonctionnement de l'éclairage

Si votre cycle est équipé d'un éclairage à pile surveiller le voyant qui signale l'usure des piles ou munissez-vous d'un jeu de piles de rechange.

Si votre cycle est équipé d'une dynamo moyeu consulter la notice technique du fabricant pour le montage-démontage de la roue avant.

## ■ Direction

Assurez-vous qu'il n'y a pas de jeu au niveau de la direction en serrant le frein avant et en faisant avancer le cycle d'avant en arrière en ayant un doigt à l'intersection entre la fourche et le tube de direction ; la fourche ne doit pas bouger par rapport au tube de direction lorsque vous imprimez ce mouvement au cycle.

S'il y a du jeu celui-ci doit être corrigé rapidement par un mécanicien cycle.

## ■ Rayons

Si la tension des rayons n'est plus homogène, des rayons vont être plus sollicités que d'autres, s'user prématurément et casser. Si plus d'un rayon a cassé nous vous conseillons de faire rayonner de nouveau intégralement la roue avec des rayons neufs.

Si votre cycle est équipé de freins à patins et que vous entendez

lorsque vous roulez le frottement de la jante à un endroit précis à chaque tour de roue votre roue est voilée ; il faut rapidement demander à un mécanicien cycle de revoir la tension des rayons. Si le voile n'est pas consécutif à un choc et qu'il est corrigé rapidement, l'opération ne prendra que quelques minutes.

## ■ Mécanisme de blocage rapide

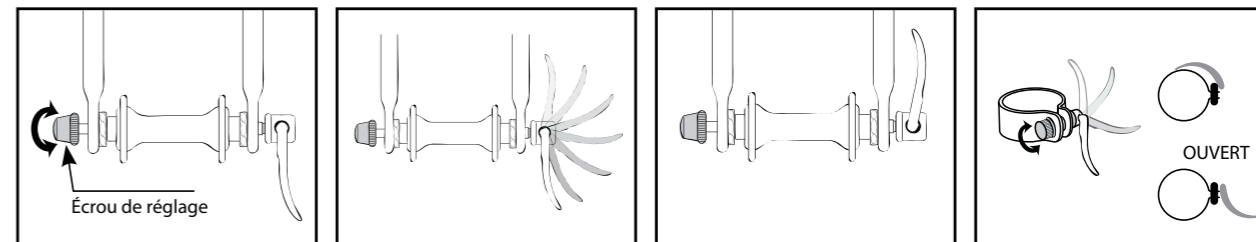
Sur des cycles hollandais les roues sont généralement fixées par des écrous serrés à un couple de 30 Nm mais elles peuvent parfois être fixées par un mécanisme de blocage rapide. Le levier de blocage rapide actionne une came interne permettant la fixation facile de la roue et son retrait rapide. Lorsque le levier de blocage rapide est amené à la position CLOSE (fermé), l'écrou du levier se déplace vers l'intérieur. Cette force serre la roue sur le cadre et maintient la roue en place.

La force de fixation est réglée en tournant l'écrou de réglage. Lorsque l'écrou est tourné dans le sens des aiguilles d'une montre,

la force de fixation augmente, et lorsqu'il est tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, elle diminue.

Appuyer fortement sur le levier de blocage rapide avec la paume de la main. Le serrage complet du levier doit exiger une force considérable.

Le côté du levier portant l'inscription « CLOSE » doit être orienté vers l'extérieur. Le levier doit se trouver devant et parallèle à la lame de fourche comme illustré ci-dessous.



Si le levier à retrait rapide peut facilement être poussé vers la position CLOSE (fermé), cela signifie que la force de fixation est insuffisante. Ramener le levier de blocage rapide parallèle au moyeu (comme illustré ci-dessous) et tourner de nouveau l'écrou de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre d'un huitième de tour pour augmenter la force de fixation. Ramener le levier à retrait rapide vers la position CLOSE. **Répétez l'opération jusqu'à ce que le levier soit dur à pousser.**

Le levier ne doit pas interférer avec un composant en mouvement et être positionné en position fermé comme indiqué ci-dessous.



## ■ Porte-bagages

S'assurer régulièrement du bon serrage des vis qui fixent le porte-bagage au cycle (couple 8 Nm).

Ne pas dépasser la charge maximale indiquée sur le porte-bagage et ne pas dépasser la charge maximale autorisée pour le cycle.

## ■ Assistance électrique

Pour plus d'informations sur l'entretien de l'assistance électrique se référer au mode d'emploi de l'assistance électrique.

# RECYCLAGE

## RESPECTEZ LA RÉGLEMENTATION EN MATIÈRE DE RECYCLAGE

Les piles et accumulateurs, pour l'essentiel portables, utilisés par les ménages et les professionnels, peuvent contenir certaines substances dangereuses pour l'environnement et la santé. Par ailleurs, ils présentent un fort potentiel de recyclage des matières qui les composent (métaux, plastiques...).

Elles pourront être collectées par l'atelier Amsterdam Air ou déposées dans un espace de collecte autorisé pour les recycler.

# UTILISATION

**Votre cycle est conçu pour être utilisé exclusivement sur la voie publique (route, piste cyclable, chemin). Il n'est pas conçu pour un usage tout-terrain ou pour la compétition. Familiarisez-vous avec son utilisation sur une voie privée sans trafic (ou sur un parking de grande surface un dimanche) avant de prendre la route.**

Vérifiez que le sens de freinage des poignées correspond à vos habitudes (par exemple frein droit pour roue arrière et frein gauche pour roue avant). Si vous actionnez le frein avant en pensant actionner le frein arrière le cycle peut vous faire basculer vers l'avant.

Si le sens de freinage ne vous convient pas faites le changer par votre vélociste. La puissance des freins peut vous surprendre. Testez-les dans un espace dégagé avant de vous engager sur la voie publique.

Testez le changement de vitesses dans un premier temps sur le plat, dans un espace dégagé, sans circulation.

La selle et le guidon sont-ils réglés correctement ? Lorsque vous posez le talon sur la pédale et que vous mettez la pédale dans la position la plus basse votre talon doit

rester en contact avec la pédale et la jambe doit être presque tendue. Vérifiez ensuite si vous pouvez poser l'une des 2 pointes de pied à terre en restant assis sur la selle. Faites-vous aider par un vélociste pour parfaire les réglages si vous trouvez votre position assise dangereuse ou inconfortable.

**Veillez à ne pas dépasser la charge maximale autorisée.**

Si le cycle est équipé d'accessoires comme un siège bébé ou un panier, ceux-ci peuvent modifier le comportement du cycle. Assurez-vous que le guidon tourne librement. Assurez-vous que l'éclairage n'est pas occulté par un accessoire.

Les bagages doivent être solidement accrochés au cycle et aucune sangle ou

courroie, susceptible d'être prise dans les rayons, ne doit pendre. Le chargement doit être réparti de façon homogène pour ne pas déséquilibrer le cycle lorsque vous roulez ou lorsque vous freinez.

**Avant de partir, contrôler les points indiqués ci-après.**

## ■ Règles spécifiques - biporteur

### RÈGLES DE SECURITE

**Afin d'assurer une utilisation du cycle en toute sécurité il est indispensable d'observer des règles précises :**

- Le biporteur se conduit comme un vélo mais son comportement dans les virages est différent car le véhicule est plus long
- Familiarisez-vous donc avec la conduite de votre biporteur dans un premier temps sur un parcours sans circulation et sans passagers, ni charge dans le coffre avant
- Regardez l'horizon et non la roue avant lorsque vous vous élancez pour la première fois
- Commencez par une ligne droite puis tournez le guidon plus doucement qu'avec un vélo classique pour sentir comment le biporteur réagit
- Porter un casque de cycle marqué CE, correctement ajusté (cycliste et passagers) ; le port du casque est obligatoire en France pour les enfants de moins de 12 ans, qu'ils soient cyclistes ou passager.

### CONSEIL D'UTILISATION DU BIPORTEUR

Votre biporteur est conçu pour être utilisé **exclusivement sur la voie publique** (route, piste cyclable, chemin). Il n'est pas conçu pour un usage tout-terrain ou pour la compétition.

**Familiarisez-vous avec son utilisation sur une voie sans trafic avant de prendre la route.**

Vérifiez que le sens de freinage des poignées correspond à vos habitudes (par exemple frein droit pour roue arrière et frein gauche pour roue avant). Si vous actionnez le frein avant en pensant actionner le frein arrière le cycle peut vous faire basculer vers l'avant.

Si le sens de freinage ne vous convient pas faites le changer par votre vélociste. La

puissance des freins peut vous surprendre. Testez-les dans un espace dégagé avant de vous engager sur la voie publique.

Testez le changement de vitesses dans un premier temps sur le plat, dans un espace dégagé, sans circulation.

La selle et le guidon sont-ils réglés correctement ? Lorsque vous posez le talon sur la pédale et que vous mettez la pédale dans la position la plus basse votre talon doit rester en contact avec la pédale et la jambe doit être presque tendue. Vérifiez ensuite si vous pouvez poser l'une des 2 pointes de pied à terre en restant assis sur la selle. Faites-vous aider par un vélociste pour parfaire les réglages si vous trouvez votre

position assise dangereuse ou inconfortable. Veillez à ne pas dépasser la charge maximale autorisée.

Si le cycle est équipé d'accessoires comme un siège bébé ou un panier, ceux-ci peuvent modifier le comportement du cycle.

Assurez-vous que le guidon tourne librement et que l'éclairage n'est pas occulté par un accessoire.

Les bagages doivent être solidement accrochés au cycle et aucune sangles ou courroies, susceptible d'être prise dans les rayons, ne doit pendre. Le chargement doit être réparti de façon homogène pour ne pas déséquilibrer le cycle lorsque vous roulez ou lorsque vous freinez.



## ■ Règles spécifiques - triporteur

### RÈGLES DE SECURITE

**Afin d'assurer une utilisation du cycle en toute sécurité il est indispensable d'observer des règles précises :**

- La conduite d'un cycle à trois roues est différente de celle d'une bicyclette. Dans les virages serrés, tenez le guidon d'une seule main (celle qui est à l'intérieur du virage) et penchez-vous vers l'intérieur du virage. Si vous gardez les deux mains sur le guidon dans un virage serré vous risquez de faire basculer le triporteur. La partie arrière se penche dans les virages (train pendulaire) et il est important que votre corps reste aligné avec cette partie arrière.
- Lorsque vous gardez le triporteur mettre le frein de parking plus l'antivol de cadre, au cas où le frein de parking ne fonctionnerait pas.
- Porter un casque de cycle marqué CE, correctement ajusté (cycliste et passagers) ; le port du casque est obligatoire en France pour les enfants de moins de 12 ans, qu'ils soient cycliste ou passager

### RÉGLAGE DE LA SELLE

**Les triporteurs sont livrés montés et réglés.**

**Si vous êtes amené à modifier des réglages ou démonter des piècesvoici quelques conseils utiles.**



Une bonne position assise augmente le plaisir de rouler et vous évite une fatigue inutile.

Lorsque vous êtes assis sur la selle, vous devez donc pouvoir poser le talon sur les pédales. Le genou doit être légèrement plié quand la pédale se trouve dans la position la plus basse.

Pour modifier la hauteur de la selle, ouvrez le levier de serrage rapide et réglez à la hauteur désirée puis serrez le levier.

Appuyer fortement sur le levier de blocage rapide avec la paume de la main. Le serrage complet du

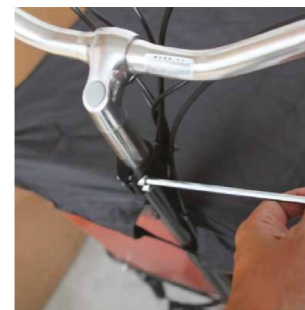
levier doit exiger une force considérable. Si ce n'est pas le cas ouvrez le levier, serrez la molette du côté opposé au levier puis serrez le levier et vérifiez que la selle ne pivote pas en la prenant à 2 mains. Si elle pivote, renouveler l'opération.

Attention : la tige de la selle doit être introduite au minimum de 7,5 cm à l'intérieur du cadre, ne jamais monter la tige de selle au-dessus de la hauteur maximale qui est gravée sur le tube.

### RÉGLAGE DU GUIDON

**Les triporteurs sont livrés montés et réglés.**

**Si vous êtes amené à modifier des réglages ou démonter des piècesvoici quelques conseils utiles.**



Le guidon peut être réglé en hauteur.

Pour régler l'enfoncement de la potence du guidon, dévisser la vis verticale placée en haut de la potence ainsi que les 2 vis latérales (photo ci-contre).

Puis, baisser ou surélever la potence pour obtenir une position correcte. Resserrez bien la vis verticale avec la clé allen de 6 (couple de serrage conseillé pour la potence du guidon 20 N.m) et les 2 vis latérales avec la clé allen de 5 (couple de serrage conseillé pour la potence du guidon 10 N.m)

Attention, il faut que la potence soit introduite au minimum de 5 cm à l'intérieur de la fourche avant, ne jamais monter la potence au-dessus de la hauteur maximale qui est gravée sur le tube.

Pour les autres réglages, merci de vous reporter à la section générale.

### CONSEILS D'UTILISATION DU TRIPORTEUR

**Rouler en triporteur est différent de rouler à vélo.**

**Pour la première sortie choisissez un petit parcours sur du plat, et avec peu de circulation.**

#### Conseils pour le cycliste

- 1) Dans les virages ou sur une route avec un dévers le cadre ne se penche pas comme sur un vélo. Il vous faut donc compenser avec le corps. Penchez légèrement votre corps à droite si la route penche à gauche ou si vous tournez à droite. Inversement penchez votre corps à gauche si la route penche à droite ou si vous tournez à gauche.
- 2) Pour tourner vous devez faire pivoter l'ensemble du coffre avant autour de son axe. Restez assis droit lorsque vous réalisez cette

opération et poussez le guidon vers votre droite ou votre gauche sans le suivre.

- 3) Le poids est à l'avant et il est donc important d'utiliser les freins avant en priorité pour freiner, puis le frein arrière.
- 4) Contrairement à un vélo il ne faut pas se mettre debout sur les pédales pour avoir plus de puissance ; vous risqueriez d'être déséquilibré ou de déséquilibrer le triporteur. Pour monter les côtes passer la première vitesse et pédaler doucement.

- 5) Pour faire demi-tour ou prendre un virage serré le rayon de giration du triporteur peut être trop important. Vous pouvez alors descendre du triporteur, soulever le porte-bagage et faire pivoter le triporteur autour du coffre avant ; comme tout le poids est à l'avant vous n'aurez aucune difficulté.
- 6) Pour mettre l'antivol tourner la clé d'un cinquième de tour vers la droite, abaisser le levier côté opposé, relâcher la clé puis le levier et retirer la clé. Si vous avez un antivol AXA la clé ne peut être retirée qu'une fois l'antivol verrouillé.
- 7) A l'arrêt, mettre le frein de parking en serrant la poignée de frein, en appuyant sur le bouton et en relâchant la poignée tout en gardant le bouton appuyé.  
Si le frein de parking ne freine pas suffisamment, retendre le câble de frein (voir entretien et contrôle).

#### Conseils pour les enfants

- 1) S'il y a plusieurs enfants, répartissez-les de manière à ne pas déséquilibrer la caisse.
- 2) Accrochez les ceintures de sécurité
- 3) Vérifiez que les sièges enfant sont bien attachés
- 4) Le port d'un casque aux normes CE est obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans

Pour retirer le frein de parking il suffit de serrer à nouveau la poignée de frein.

- 8) Vous pouvez passer les vitesses à l'arrêt. Avant de démarrer mettre le sélecteur sur la vitesse 1 pour avancer sans forcer.
- 9) Lors des changements de vitesses pensez à relâcher la pression sur les pédales, afin que les engrenages puissent se déplacer à l'intérieur de la boîte de vitesses. Si les vitesses sautent, il est temps de régler le câble de vitesse (voir entretien et contrôle).

**Attention : si vous prenez un virage trop vite vous pouvez faire basculer le triporteur. Prenez vos virages lentement.**

## LES POINTS À CONTRÔLER AVANT DE PARTIR

### 1) La selle

Pour vérifier son serrage prendre la selle à 2 mains et essayer de la faire tourner ou de l'incliner.

### 2) La direction

Appuyer sur le cintre avec le poids du corps.  
Tenir la roue entre les jambes et essayer faire tourner le cintre par rapport à la roue. Contrôler qu'il n'y ait pas de jeu entre le cadre et la fourche en posant le doigt à l'intersection du tube de direction et de la fourche tout en bloquant le frein avant et en faisant avancer et reculer le cycle ; la fourche ne doit pas bouger par rapport au tube de direction.

### 3) Les gaines

S'assurer que les butées des gaines noires de freins et de dérailleurs sont bien insérées dans leur logement.

### 4) Roues et pneumatiques

Pincez les rayons 2 par 2 pour vérifier qu'ils sont uniformément tendus.

Vérifiez que les pneumatiques sont gonflés à une pression comprise dans la plage indiquée sur le flanc du pneumatique ( en Bar ou en PSI) et qu'ils sont en bon état. Vérifier le témoin d'usure de la jante. Si votre roue est équipé de levier à serrage rapide, assurez-vous qu'ils soient bien serrés.

### 5) Pédales et manivelles

Vérifier que les pédales et les manivelles sont bien serrées ( respectivement 35 et 40 Nm).

### 6) Vitesses

Sur un cycle avec boîte de vitesses, vérifier que les témoins de contrôle sont bien alignés ( par exemple sur le rapport 2 sur une boîte Nexus 3 ou le rapport 4 sur une boîte Nexus 7 ou 8).  
Sur un cycle avec dérailleur vérifier que tous les rapports passent bien.

### 7) Eclairage

L'installation sur le cycle des dispositifs d'éclairage, de signalisation et d'un

appareil avertisseur est obligatoire (cf. code de la route).  
Vérifier le bon fonctionnement des feux avant et arrière et la présence des réflecteurs.  
Si le cycle n'est pas équipé d'une dynamo, assurez-vous que les piles sont chargées.

### 8) Chaîne

Vérifier l'état de la chaîne ( tension , lubrification).

### 9) Freins

Contrôler le bon fonctionnement des deux freins.

### 10) Suspension

Vérifier que la suspension fonctionne normalement et que son fonctionnement n'est pas entravée par un des accessoires monté sur le cycle.

### 11) Accessoires

S'assurer que les accessoires sont bien fixés. Pensez à prendre un antivol pour accrocher le cycle à un point fixe.

# NOTICE DE GARANTIE FABRICANT

## VOTRE CYCLE EST EXCLUSIVEMENT DESTINÉ À UN USAGE SUR LA VOIE PUBLIQUE.

### Définition de la garantie

La garantie sur votre cycle s'applique à compter de la date d'achat, date de facture faisant foi, contre tout défaut de matière ou vice de fabrication constaté par les ateliers du revendeur.

Le numéro du cadre se trouve sur un autocollant placé sur le cadre. Notez-le dans un endroit sûr. Il vous sera demandé pour la garantie.

La garantie ne porte que sur les défauts du matériel, notre intervention se limitant dans tous les cas, au plus, au remplacement des pièces reconnues défectueuses, hors pièces d'usure.

Cette garantie contractuelle est réservée aux produits soumis à une

#### Le droit à la garantie ne s'applique pas si :

- Des modifications et transformations ont été apportées au cycle
- Les pièces/parties d'origine ne sont plus présentes
- Si une révision par un mécanicien cycle n'a pas été effectué à 500 km et dans les 6 premiers mois puis une fois par an
- Un manque de soin ou d'entretien, une négligence ou un manque d'expérience de l'utilisateur, des mauvais réglages, une réparation défectueuse, une surcharge passagère ou une utilisation anormale du cycle ont été constatés
- Les réparations n'ont pas été faites chez un réparateur de cycle
- Les dommages résultent d'incendie, de la foudre, de la tempête, du vandalisme ou du transport

Les avaries sont la conséquence de l'usure normale du matériel comme par exemple : pneumatiques, ampoules électriques, chaînes, câbles, garniture de freins, paraboles de feu avant et cabochon de feu arrière, système de changement de vitesse et roues libres.

utilisation normale et vient s'ajouter à la garantie légale s'appliquant aux éventuels vices cachés du produit vendu (article 1641 du code civil). Dans ce cas, il est rappelé au client qu'il doit agir dans « un bref délai » à compter de la découverte du vice caché (article 1648 du code civil).

**La garantie sur les cycles AMSTERDAM AIR est de 2 ans.** Certains composants (cadre, fourche,...) peuvent néanmoins bénéficier d'une garantie plus longue d'une durée variable selon les fabricants.

Cette garantie ne s'applique pas aux pièces d'usure telles que par exemple les pneumatiques et sur les pédales, tendeurs et sonnette.

Sont exclues de la garantie les opérations obligatoires d'entretien telles que : nettoyage, graissage, réglage des câbles, gaines, etc. La garantie n'est pas valable pour une utilisation en compétition.

La garantie décrite ci-dessus n'exclut pas l'application des garanties légales prévues par le code de la consommation et le code civil :

- **Article L.211-4** du Code de la Consommation " le vendeur est tenu de livrer un bien conforme au contrat et répond des défauts de conformité existants lors de la délivrance. Il répond également des défauts de conformité résultant de l'emballage, des instructions de montage ou de l'installation lorsque celle-ci a été mise à sa charge par le contrat ou a été réalisée sous sa responsabilité"
    - 2° Ou présenter les caractéristiques définies d'un commun accord par les parties ou être propre à tout usage spécial recherché par l'acheteur, porté à la connaissance du vendeur et que ce dernier a accepté"
  - **Article L.211-12** du Code de la Consommation "L'action résultant du défaut de conformité se prescrit par deux ans à compter de la délivrance du bien. "
  - **Article 1641** du Code Civil : "Le vendeur est tenu de la garantie à raison des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou qui diminuent tellement cet usage que l'acheteur ne l'aurait pas acquise, ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus."
  - **Article 1648** alinéa 1er du Code Civil "L'action résultant des vices rédhibitoires doit être intentée par l'acquéreur dans un délai de deux ans à compter de la découverte du vice."
- correspondre à la description donnée par le vendeur et posséder les qualités que celui-ci a présentées à l'acheteur sous forme d'échantillon ou de modèle
- présenter les qualités qu'un acheteur peut légitimement attendre eu égard aux déclarations publiques faites par le vendeur, par le producteur ou par son représentant, notamment dans la publicité ou l'étiquetage ;

La liste des pièces détachées en Français est disponible sur demande auprès du fabricant ou de son distributeur. **Les pièces mécaniques sont disponibles auprès du fabricant pendant une durée minimum de 2 ans.**

# SAV ET PIÈCES DE RECHANGE

Pour toute demande concernant le Service Après-Vente (SAV), veuillez nous contacter par téléphone ou par message électronique au numéro et à l'adresse indiquée dans la rubrique « **Nous Contacter** » de notre site internet [www.amsterdamair.fr](http://www.amsterdamair.fr).

**Les pièces de rechange sont disponibles sur notre site ou sur demande au minimum pendant toute la durée de garantie du cycle.**

## CONTACT

### DISTRIBUTEUR

Amsterdam Air S.A.S.  
11, rue René Descartes , 85600 Boufféré, France  
+33 (0) 2 85 75 60 33  
[contact@amsterdamair.fr](mailto:contact@amsterdamair.fr)

### FABRICANT, RESPONSABLE DE LA PREMIÈRE MISE SUR LE MARCHÉ EN EUROPE :

AZOR Bike B.V.  
Marconistraat 7A, 7903 AG Hoogeveen, Pays-Bas

