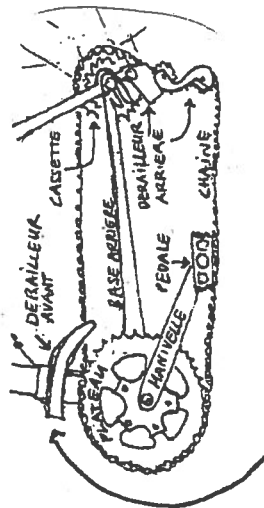


CHANGEMENT DE VITESSES

→ DERAILLEUR → CHAÎNE → MANETTES DE VITESSES

A PROPOS DES CABLES
 LE CABLE DES VITESSES EST
 + FIN QUE LE CABLE DES
 FREINS ET PRÉVIENT UNE TÊTE
 CYLINDRIQUE

LA GAINÉ DU CABLE EST
 FAITE D'UN FIL DE FER
 RENFORCÉ SUR TOUT SON LONG

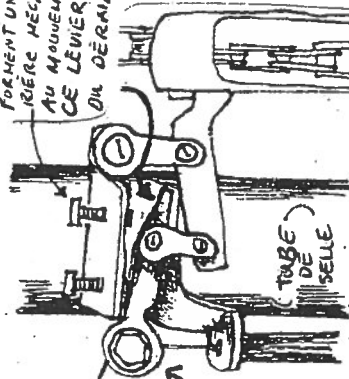


LE DERAILLEUR AVANT

LE MOUVEMENT VERS LE HAUT/BAS DE CE LEVIER ACCOMPAGNE LE MOUVEMENT VERS LE CÔTÉ DU DERAILLEUR ET DE LA CHAÎNE.

UN GRAN TIRE NATURELLEMENT LE DERAILLEUR VERS LE CÂBLE.

LES VIS DE BUTÉE FORMENT UNE BARRIÈRE MÉCANIQUE AU MOUVEMENT DE CE LEVIER ET DU DERAILLEUR



DERAILLEUR AVANT (→ VUE ARRIÈRE)

CALIBRAGE

- 1) POSE DES LIMITES (VOIR PAGE 10)
- 2) POSITIONNE LA MOLETTE D'AJUSTEMENT AU MILIEU
- 3) TIENS LE DERAILLEUR DANS SA POSITION LA + ÉLOIGNÉE, METS LA 3E VITESSE = LA + GRANDE (PETITE FRICTION SUR DERAILLEUR). DEMANDE A UNE POTE DE TIRER LE CÂBLE ET CLAMPE-LE EN GAS BIEN SERRÉ.
- 4) RÉGLE EN PRÉCISION AVEC LA MOLETTE D'AJUSTEMENT POUR AVOIR UN CHANGEMENT LÂIT

CONTRE-ÉCROU
 À IL Y A UN ARRÊT ! CA VA VISSER SEULEMENT JUSQU'À LÀ. LA BARRE EST LA POUR PRÉVENIR L'ENTRÉE D'EAU ET LA CORROSION CONSÉQUENTE

RONDELLE A CLAVETTE
 CETTE DENT L'EMBRACHE DE PIVOTER, DU CÔTÉ SI TU TOURNE UN DES ÉCROUS, L'AUTRE (SUR LE CÔTÉ OPPOSÉ DE LA RONDELLE) N'IRA PAS AVEC. LA RONDELLE EST FIXÉE AVEC SA PETITE DENT COINCÉE DANS UNE FENTE VERTICALE COUPÉE DANS LE TUBE FILETÉ DE LA FOURCHE DU CÔP, LA SEULE FORCÉE TRANSMISE ENTRE LES ÉCROUS EST VERTICALE ET NON ROTATIVE.

RONDELLE A CLAVETTE
 ÉCROU QUI A BESOIN D'UNE PETITE CLE A CROUÏET

ÉCROU A CUVETTE
 SERRÉ-LE AVEC UNE LARGE CLE PLATE (CAR UNE CLE NORMALE SERAIT TROP LARGE)

SAISIS-LE AVEC UNE CLE MULTI-PRISE

PIÈCES DU JEU DE DIRECTION
 IL EN EXISTE UNE LARGE VARIÉTÉ DE CONFIGURATIONS ET TYPES. IL EST IMPORTANT D'AVOIR UNE CUVETTE QUI COMPLÈTE TON JEU DE DIRECTION → DOIT COUVRIR TOTALEMENT LE ROULEMENT À BILLE. ET UN CONTRE-ÉCROU POUR L'EMPECHER DE DEVENIR LÂCHE QUAND TU TOURNE LE GUIDON.

NE JAMAIS OUBLIER DE SERRER LE CONTRE-ÉCROU EN MAINTENANT L'ÉCROU A CUVETTE A SA POSITION INITIALE !
 → SOUVIENS-TOI QUE LE FAIT PAS LÂCHE PAR HASARD QUAND TU TOURNE LE GUIDON, EST LIÉ AU FAIT QUE LA FORCÉ DE FRICTION ENTRE LES ÉCROUS EXCÈDE CELLE ENTRE LES RAIPTES EN MOUVEMENT ET LES JYATIQUES.

POUR RETIRER LA CUVETTE

1. TIRER VERS L'INTÉRIEUR

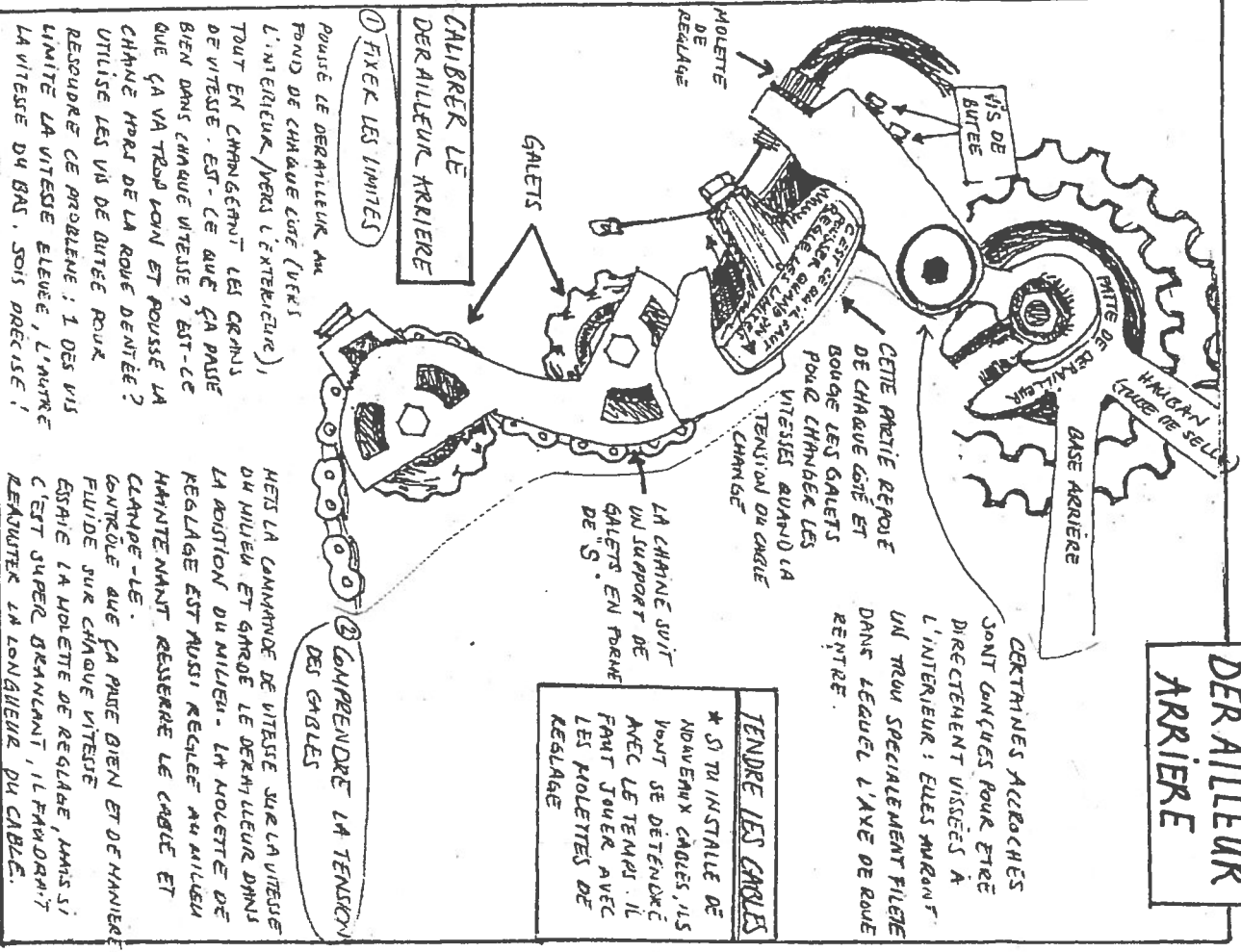
2. DONNES-Y UN BON COUP!

POUR RETIRER LA CUVETTE DE DIRECTION, C'EST SIMILE MAIS UN PÉU ARCHAIQUE: ENFILE UN TOURNEVIS DESTA ENDONNAGE SUR LA BASE DE LA CUVETTE ET TIRE FORT DE CHAQUE CÔTÉ...

POUR INSTALLER DE NOUVELLES CUVETTES SUR LE TUBE DE DIRECTION

ON UTILISE CET ENGIN, UNE PRESSE A JEU DE DIRECTION. QUAND TU LES VISSÉS SUR LES ENTRENITES, CA COMPRIME LES CUVETTES DANS LE CADRE.

DERAILLEUR ARRIERE



TENDRE LES CÂBLES

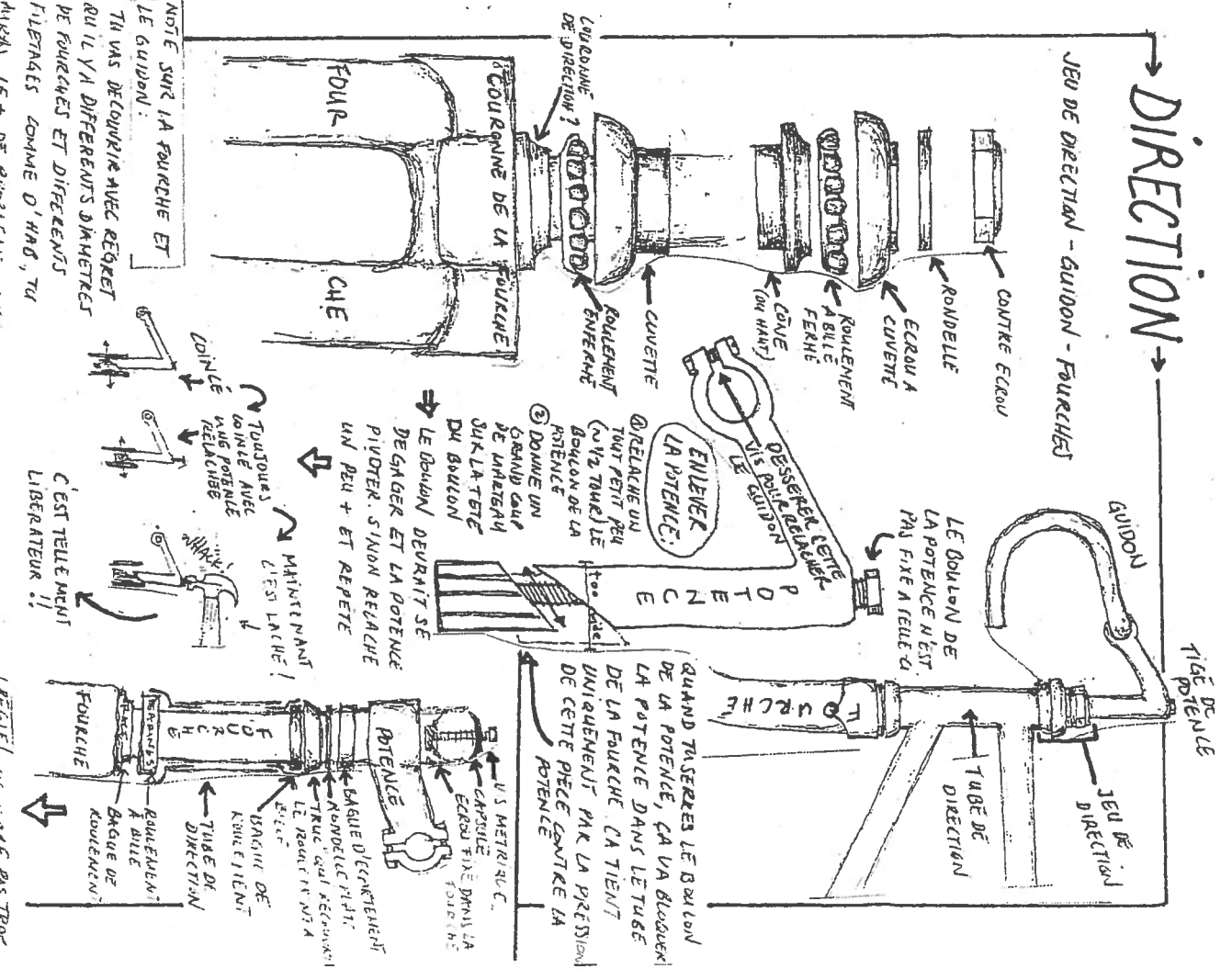
* SI TU INSTALLE DES NOUVEAUX CÂBLES, ILS VONT SE DETENDRE AVEC LE TEMPS. IL FAUT JOUER AVEC LES MOLETTES DE REGLAGE

① FIXER LES LIMITES

NETS LA GAMME DE VITESSE SUR LA VITESSE DU MILIEU ET GARDE LE DERAILEUR DANS LA POSITION DU MILIEU. LA MOLETTE DE REGLAGE EST AUSSI RÉGLÉE AU MILIEU MAINTENANT RESSERRER LE CÂBLE ET CLAMPE-LE. CONTRÔLE QUE ÇA MARCHE BIEN ET DE MANIÈRE FLUIDE SUR CHAQUE VITESSE. ESSAIE LA MOLETTE DE REGLAGE, MAIS SI C'EST SUPÉRÉ GRANDISSANT, IL FAUDRAIT REAJUSTER LA LONGUEUR DU CÂBLE.

② COMPRENDRE LA TENSION DES CÂBLES

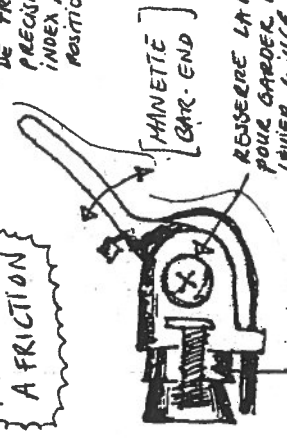
DIRECTION



* MANETTES DE VITESSE *

CELLES-CI SONT 7 COMMUNES SUR LES VÉLOS ANCIENS. L'IDÉE EST QUE LA RÉSISTANCE DES LEVIERS A EFFECTUÉ DES ROTATIONS (OU A LA FRICTION DERRIÈRE LE PONT AVANT) DÉPASSE LA FORCE DE TRACTION DU CÂBLE. ÇA DEMANDE MOINS DE PRÉCISION D'INSTALLATION QUE LES MANETTES A INDEX, MAIS TU DOIS PAS MAL CHERCHER LE BON POSITIONNEMENT QUAND TU ROULES.

MANETTES A FRICTION



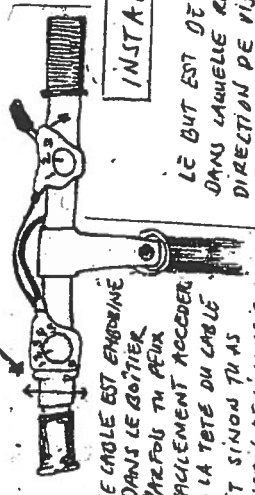
DIFFÉRENTS ENDOCOITS ON ELLES PEUVENT ÊTRE MONTÉES

RESSERRER LA PIÈCE POUR GARDER LE LEVIER COINCÉ DANS LA VITESSE 1 (MAIS NE SERRE PAS TROP, TU N'ARRIVERAS PLUS A SHIFTER)

MANETTES A INDEX

ENCLICHÉ CHAQUE VITESSE AVEC UN SYSTÈME DE CLIQUETAGE. BESOIN DE PAS MAL DE PRÉCISION AU REGLAGE, MAIS * FACILE A UTILISER QUAND TU ROULES.

POIGNÉE / GRIP ROTATIVE / SHIFT



LE CÂBLE EST ENROBINÉ DANS LE GOÛTIER PARFOIS TU PEUX FACILEMENT ACCÉDER A LA TÊTE DU CÂBLE ET SINON TU AS BESOIN DE L'OUVRIR POUR LE GÂNER OU PETIT BOULON A TÊTE HEXAGONALE SUR L'AVANT OU LE CÔTÉ

INSTALLATION DES MANETTES

LE BUT EST DE TROUVER LA FENTE CYLINDRIQUE DANS LAQUELLE RENTRE LA TÊTE DU CÂBLE. LA DIRECTION DE VISAGE DU CÂBLE A L'INTÉRIEUR SERA CLAIRE. DURANT L'ACHEMINEMENT DU CÂBLE, RÉFÈRE-TOI AUX RÈGLES DU WORK-STOP FREINS. SUIS LES GUIDES DU CÂBLE, DONNE-LEUR DES COURBES, UTILISE DES GAÎNES SI NÉCESSAIRE.

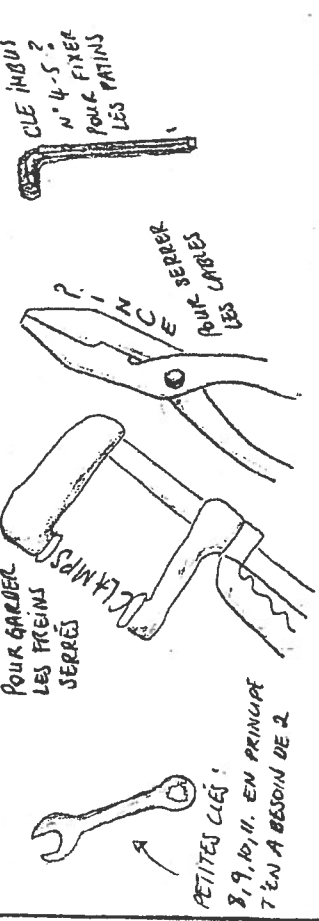


LA TÊTE VA SE POSER SOLIDEMENT LA-DERRIÈRE

5 TOP RAISONS POUR LESQUELLES TES FREINS FONCTIONNENT MAL

- 1) UNE FAIBLE FRICTION A CAUSE DE L'ACCUMULATION DE DÉBRIS SUR TA JANTE OU LES GOMMES DE FREIN → ESSAIE DE LIGER LA SURFACE DE TA GOMME OU NETTOYER TA JANTE
- 2) ILS SONT MAL ALIGNÉS :
 - ASSEZ TROP BAS → ILS SONT PARTIELLEMENT
 - TROP HAUT : ENDOMMAGE LE PNEU ET VRAIMENT FREINER!
- 3) ILS SONT TROP LÂCHES : TU PEUX LES SERRER AVEC LA MOLETTE DE REGLAGE, SINON IL FAUT RETENUE LE CÂBLE DEPUIS L'INTÉRIEUR DE FREIN; PAR MILIEU / PIÛCE LES FREINS ENSEMBLE / TIRE BIEN LE CÂBLE ET CLAMPLE-LE! POUR FINIR, REMETS LA MOLETTE CONTRE LA GÂTÉE
- 4) SI LES BRANCHES DE FREIN NE S'OUVRENT PLUS APRÈS LE FREINAGE, IL Y A SUREMENT TROP DE FRICTION DANS LA GÂÎNE. PARFOIS ÇA PEUT ÊTRE DUE À LA NETTOYER ET LA LUBRIFIER, MAIS SI C'EST TROP CORRÔDÉ, TU DOIS REMPLACER TOUTE LA GÂÎNE.
- 5) TES BRANCHES DE FREIN SONT ASYMMÉTRIQUES, UN DES PATINS TOUCHE LA JANTE AVANT L'AUTRE → ÇA FAIT GRINER ET REND INEFFICACE LE FREINAGE

OUTILS POUR AJUSTER LES FREINS



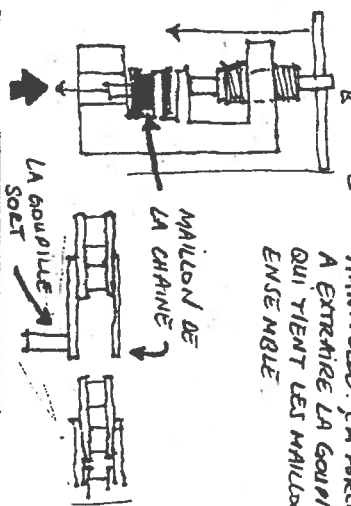
POUR GARDER LES FREINS SERRÉS

POUR AJUSTER LES PATINS

PETITES CLÉS : 8, 9, 10, 11. EN PRINCIPE T'EN A BESOIN DE 2

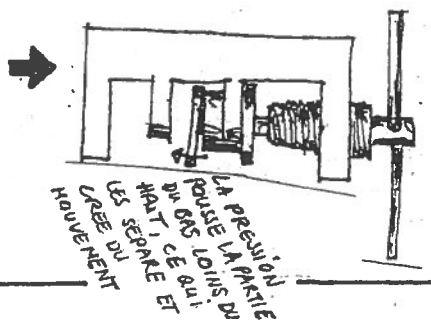
LA CHAÎNE

POUR CASSER LA CHAÎNE, VISSE-ÇA

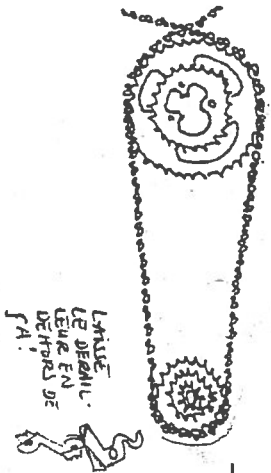


LE DE RIVE CHAÎNE
 FONCTIONNE SOUS PRESSION, COMME L'EXTRACTEUR DE MANIVELLE. ÇA FORCE À EXTRAIRE LA GOUPILLE QUI TIENS LES MAILLONS ENSEMBLE.

POUR CASSER TA CHAÎNE, NETS - LA SUR L'ÉCHELON
 LE + GROS DE L'OUTIL, SINON TA RÉSISTANCE DE CASSER L'OUTIL. AINSI ESSAIE DE NE PAS SCIER. COMPLETEMENT LA GOUPILLE - LAÏSSE - LA COINÇÉE SUR LA DERNIÈRE PIÈCE DU MAILLON.



POUR LA REMONTER, NETS - LA SUR L'ÉCHELON LE + ÉLÉVÉ
 ET EXERCER UNE PETITE PRESSION AVEC L'OUTIL. ÇA VA DÉCOUVER LES 2 PARTIES DE LA CHAÎNE SANS LES ÉCARTER ET ÇA LEUR DONNERA DU MOUVEMENT.



LONGUEUR DE TA CHAÎNE
 TENDS LA CHAÎNE PLUS SERRÉE QUE TU PEUX AVEC UN GRAND PLATEAU ET LE PIGNON LE + LARGE. AJOUTE UN MAILLON INTÉRIEUR ET UN MAILLON EXTÉRIEUR... TENDS LA EN D'ANGLES TENDS LA LONGUEUR + N 2 CM.
 ▷ COMME TOUT ÇA N'EST PAS HYPER CLAIR, TU PEUX TROUVER DES TABLEAUX DE MESURES SUR INTERNET ☺

CABLES ET GAINES

ROLE DE LA GAINÉ :
 ÇA PERMET A LA FORCE LINÉAIRE DU LEVIER DE FREN D'ÊTRE TRANSMISE AU FREIN TOUT EN SOUTENANT LES COURTES SUR LE TRAVAIL ÇA FAIT OFFICE DE POULIE...

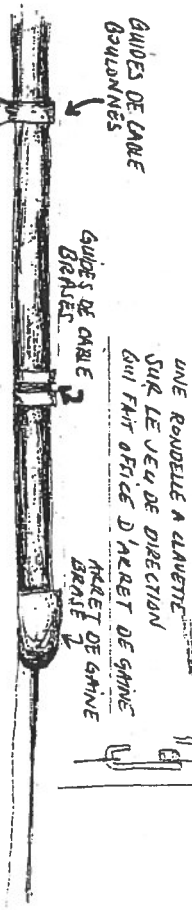
LA GAINÉ DE FREIN EST FAITE D'UNE SPIRALE RENFORCÉE



BUTTES DE GAINES
 SONT CES PETITES POINTES DE GAINÉ EN METAL. ELLES SONT NECESSAIRES UNIQUEMENT AU LA GAINÉ N'EST PAS FIXÉE DANS L'ARRÊT DE GAINÉ.

* LES V-BRAKES N'ONT PAS BÉSOIN D'UN DISPOSITIF QUI GUIDE LES CABLES. PAR CONTRE LES CANTIS (AVEC ÉTIREMENT AU CENTRE) OUI :

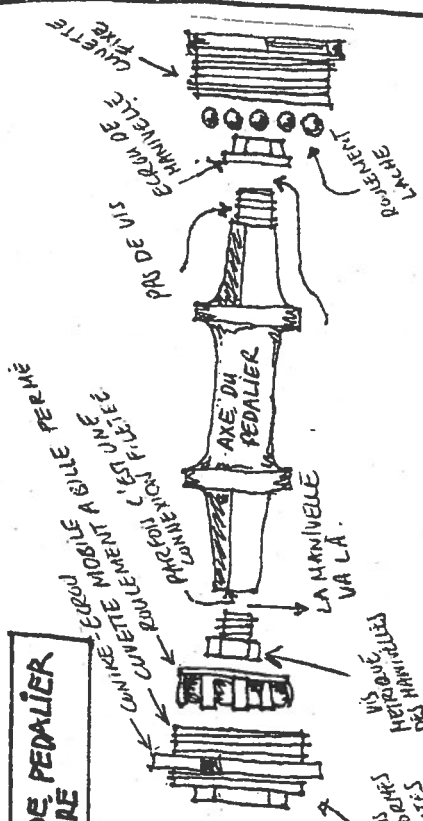
- LES 4 COMMANDEMENTS POUR L'ACHEMINEMENT DE LA GAINÉ
- 1 DEURANT PERMETTRE AU GUIDON DE TOURNER A POND
 - 2 LES COURBES NE DEVRAIENT PAS FAIRE DE MANIVELLES TRUSSIONS :
 - 3 CHAQUE COURBE DEVRAIT ÊTRE AINSI LARGE QUE POSSIBLE
 - 4 LA GAINÉ DEVRAIT ÊTRE AINSI COUÇTE QUE POSSIBLE (SANS VIOLER LES REGLES D-DESSUS)



PAR OÙ ENFILER LE CABLE ? Ton vélo TE LE DIRA ...
 SUR LE SOMMET DU CADRE, ON TRAVAILLE DES STRUCTURES QUI DIRIGENT LE CABLE

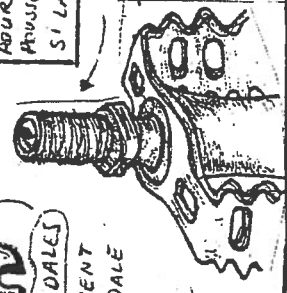
AXE DE PEDALIER, MANIVELLES, PEDALES

**AXE DE PEDALIER
CARRÉ**

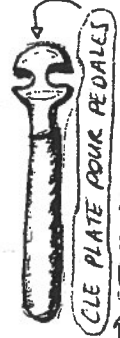


ATTRE FONT SUR LES TROUS DE MANIVELLE.
SI TA MANIVELLE DEVIENT LACHE ET TOMBE, LE TROU DE L'AXE EST PROBABLEMENT USE.
DONC SI C'EST ENDOIMMAGÉ CANNE SA, IL VA Y AVOIR DU JEU AUTOUR DE L'AXE MALGRÉ LES EFFORTS DE SERPAGE DE L'ECROU DE MANIVELLE, CAR LA LONGUEUR DE LA MANIVELLE DEPEND DE LA FORCE ENTREEURE DE L'AXE POUR Y TENIR. ET COMME L'ECROU AVOUS JUSTE DESSUS, IL VA SE DEBORDER SI LA MANIVELLE A DU JEU.

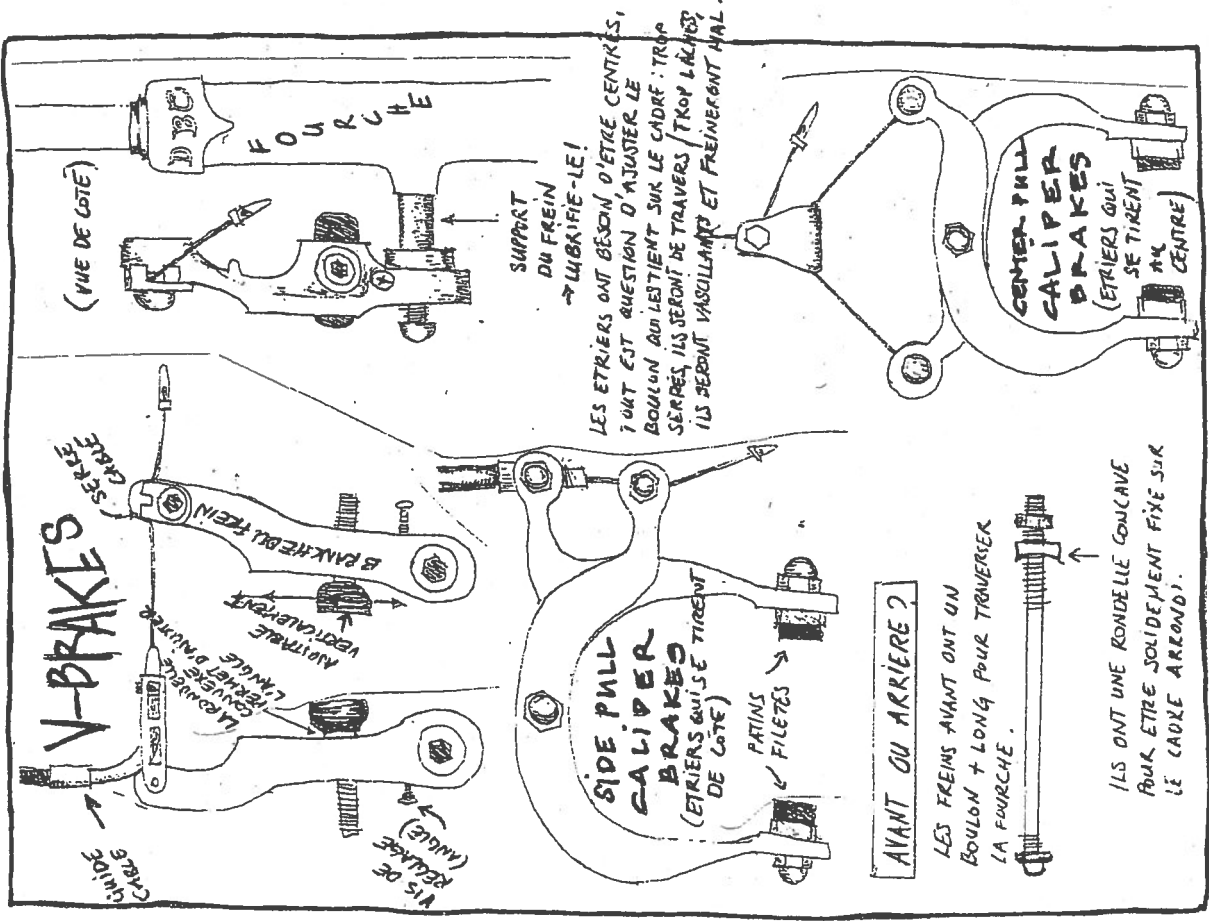
NOTE LA PEDALE DROITE SE VISE DANS LE SENS DES MANIVELLES ET LA GAUCHE DANS LE SENS CONTRAIRE.
IL YA 2 TAILLES D'ECROU POUR PEDALES.



LES MANIVELLES PEUVENT AVOIR 2 FORMES DE TROU DE FIXATION:
DIAANT
CARRÉ
SOUS SURE QUE LES MANIVELLES CORRESPONDENT, SINON LA TENSION AU PEDALAGE SERA BIEN PIRE.



CLE FINE POUR PEDALES
EST FINE DONC TIENT BIEN ENTRE LA PEDALE ET LA MANIVELLE
EST TRÈS ROBUSTE
A UN LONG MANCHE POUR POUVOIR APPLIQUER BEAUCOUP DE FORCE

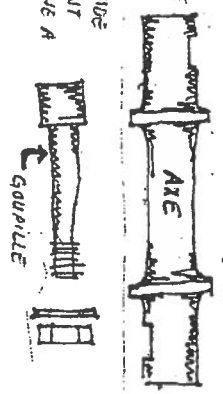


AUTRES TYPES DE MANIVELLES ET AXES :

LA MANIVELLE A GOUPILE

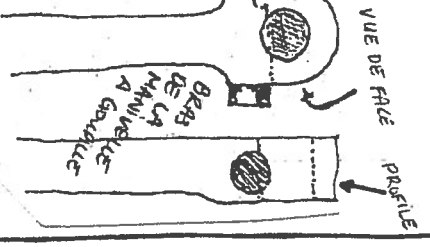
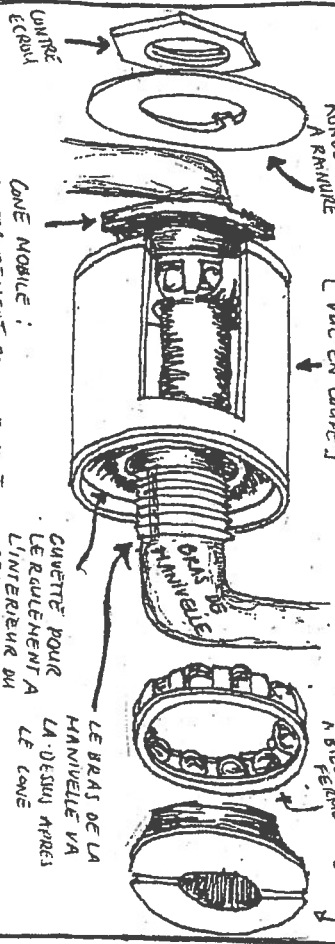
(AXE A 3 PIECES)

L'AXE DE PEDALIER A GOUPILE A LA MEME CONFIGURATION QUE L'AXE CARRE. LA SEULE DIFFERENCE RESIDE DANS LA MANIERE DON'T LA MANIVELLE S'ATTACHE A L'AXE



AXE DE PEDALIER A 1 PIECE

[VUE EN COUPE]



CONE MOBILE : CONTRAIREMENT AU CONE FIXE, IL NE SE VISSE PAS JUSQU'AU BOUT. SEULE-LE JUSTE ASSIS POUR QUE LE PEDALIER TIENNE EN PLACE, HAT PAS TROP SERRE POUR EVITER UNE RESISTANCE. APRES VERROUILLAGE EN PLACE AVEC LE CONTE-ERRAIL

LE BRAS DE LA MANIVELLE VA LEQUILIBRER A L'INTERIEUR DU PEDALIER

CONTE-ERRAIL

COUP D'OEIL RAPIDE SUR LE PLATEAU

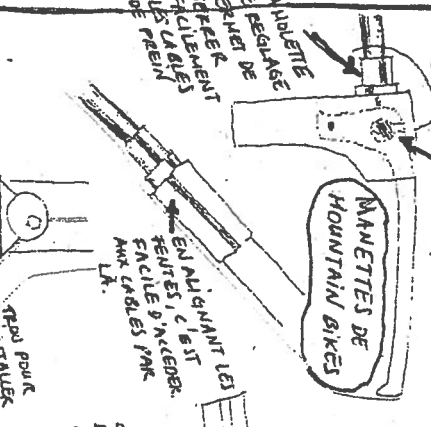
NOTE LE NOMBRE D'ALTERNANCES SUR TON PLATEAU



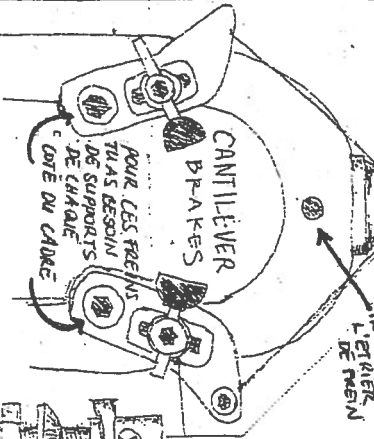
DECALQUE-LE SUR UN PROJET ET TROUVE UN PLATEAU QUI CORRESPOND AUX MESURES.

LES FREINS

QUAND LA MANIVELLE DE FREIN EST ENTRAINEE, ON PEUT ACCEDER A LA FENTE OU SE LOGE LA TETE DU CABLE (EN FORME DE DIQUE)

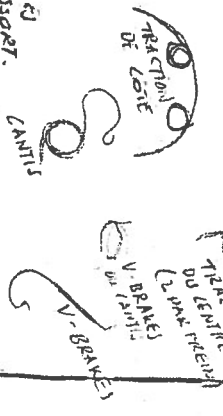


MANIVELLE DE ROUOTE EN PRINCIPLE NON ADJUSTABLE LA TETE DU CABLE CYLINDRIQUE RENTRE DANS CE STUPIDE TROU QUI TOURNE. LA BÂNE DE LA MANIVELLE EN T'ASSURANT QU'EST EN DESSOUS LA LARGE OUVERTURE EST EN DESSOUS ET QUE LE PETIT TROU EST EN-DESSUS




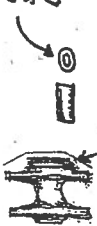
LES CANTILEVER SONT BIEN CAR LES SONT ADJUSTABLES A DIFFERENTES DIMENSIONS. TU PEUX CHANGER LA MANIVELLE DU PATIN DE FREIN, SON EXTENSION DE LA BRANCHE DU FREIN, SON ANGLE D'ORIENTATION ET SON ANGLE SUR L'AXE HORIZONTAL. EN MEME TEMPS, ILS PEUVENT ETRE VRAIMENT CHANGES A REGARD ACHUE DE CETTE SOUPELLE. IL FAUT JETER AVEC LE PATIN DE FREIN NON TETE VA LA. LA RONDELLE CONTRAVE A LA BIEN ASSURE LA SECURITE DU PATIN LA RONDELLE CONVERSE SUR PERMET D'AJUSTER L'ANGLE DU PATIN

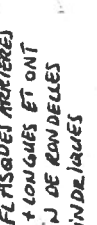
UN MOT SUR LES RESSORTS : TOUS LES FREINS REQUIERENT UN BON FONCTIONNEMENT DES RESSORTS ILS REPOUVENT LES BRANCHES DANS LEUR POSITION ORIGINALE : OUVERTE. LES SUPPORTS DE FREIN ONT SOUVENT DES TROUS MULTIPLES POUR PERMETTRE DE REPOSITIONNER LE RESSORT.



LA CHOSE LA + IMPORTANTE A PROPOS DES ROUES


 MOYEU DEVANT
 MOYEU ARRIERE
 LA CASSETTE SE VISSE ICI.


 LES FLASQUES ARRIERES SONT + LONGUES ET ONT BESOIN DE RONDELLES CYLINDRIQUES.


 SUR LES ROUES ARRIERES, TU DOIS GENERALEMENT ENLEVER LA CASSETTE POUR SORTIR L'ESSIEU. TU DOIS TOUJOURS L'ENLEVER POUR REMPLACER LES RAYONS.

- TA RONE ROULERA BIEN SI ...
- 1) TES PIÈCES SONT LIÈRES → TON ROULEMENT, TA CUVETTE OU TON CONE SONT ÉRODÉS.
 - 2) TES PIÈCES SONT NETTOYÉES ET GRAISSÉES A FOND! → ELLES SONT PAS AVEC GRAISSÉES OU PLEINES DE POUSSIERE, SALETÉ...
 - 3) TU LES AJUSTES PILE POILE → ELLES SONT UN PEU TROP SERRÉES (RÉSISTANCE AU ROULEMENT) OU TROP LÂCHES (L'ESSIEU "FLÔTE" DANS LE MOYEU)
 - 4) TU SERRES LE LAMÉ ET L'ECROU L'UN CONTRE L'AUTRE, ILS SONT FINÉS → ILS PEUVENT BOUGER ET RENDRE TON MOYEU TROP LÂCHE.

- QUE SE PASSE-T-IL SI LE MOYEU EST TROP LÂCHE ?
- ÇA CASSE LE BOUTIER DU ROULEMENT ET DÉTRUIT LE ROULEMENT
 - ÇA LAÏSE RENTRER LE SABLE ET ENCRASSE LE RAOULEMENT
 - ÇA FAÏE L'ESSIEU
 - ET SI JE GRAISSE TRAP ? → ! PAS POSSIBLE.
 - SI C'EST SALE DEHANS ?
 - ÇA VA GRINGER MÊME SI C'EST BIEN AJUSTÉ. IL FAUT LE NETTOYER ENCORE.
 - LES PIÈCES SONT ÉRÔDÉES ?
 - ÇA GRINGE
 - REMPLACE LA PIÈCE...

* QUAND TU REMPLACE UNE PIÈCE, CHECK SA TAILLE (LONGUEUR, LARGEUR, DIAMÈTRE DU TROU...); LA COMPATIBILITÉ, LE FILETAGE, LA RÉGULARITÉ DE LA SURFACE (À ENCRASSEMENT DES BROS, DES FILETAGES); SITE DE CONTACT DES ROULEMENTS, SYMÉTRIE BILATÉRALE DANS LE MOYEU.

OUTILS IMPLIQUÉS

POUR REMPLACER LES RAYONS

POUR GRAISSE L'ARRIÈRE

PIÈCES POUR RÉPARER LA CASSETTE

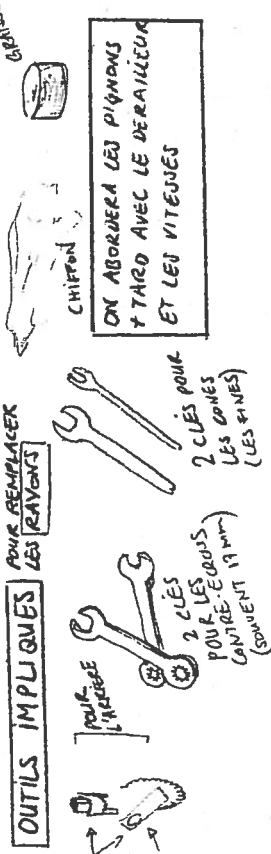
2 CLÉS POUR LES CONES (CONTRE-ECROUS (SOUSVENT 17MM))

2 CLÉS POUR LES CONES (LES FINES)

CHIFFON

ON ABOQUERA LES PIGNONS Y TARD AVEC LE DERRIÈRE ET LES VITEUSES

GRASSE



MONTAGE / DEMONTAGE DE L'AXE DE PEDALIER A 3 PIÈCES

SUR LES VELOS JAPONAIS ET AMERICAINS, IL SE VISSE DANS LE SENS CONTRAIRE DES AIGUILLES MAIS SUR LES VELOS FRANÇAIS ET ITALIENS C'EST LE CONTRAIRE.

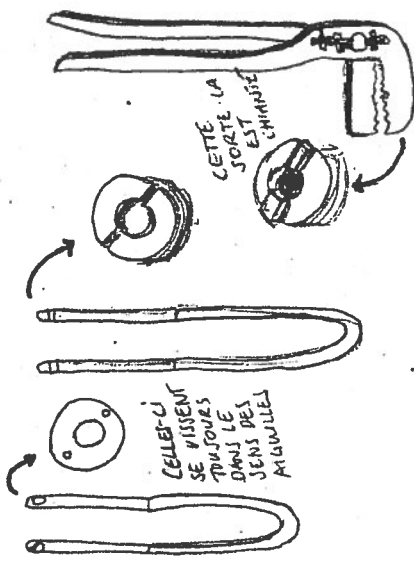
PAS D'ESPOIR ICI, SERRE-LE A FOND



TARNDAGE DU PEDALIER

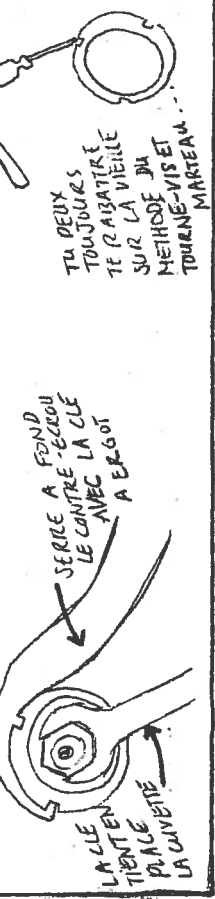
COMMENCER LE VISAGE DU PEDALIER DANS SON AXE EST DÉLICAT. IL EST IMPORTANT D'AVOIR UN FILETAGE D'AXE BIEN NETTOYÉ ET DE VIDER LE PEDALIER AVEC PRÉCAUTION CAR IL EST FACILE DE CASIER LE FILETAGE S'IL EST MAL ENGAGÉ

CUVETTE MOBILE : PLAN DES OUTILS RECOMMANDÉS.

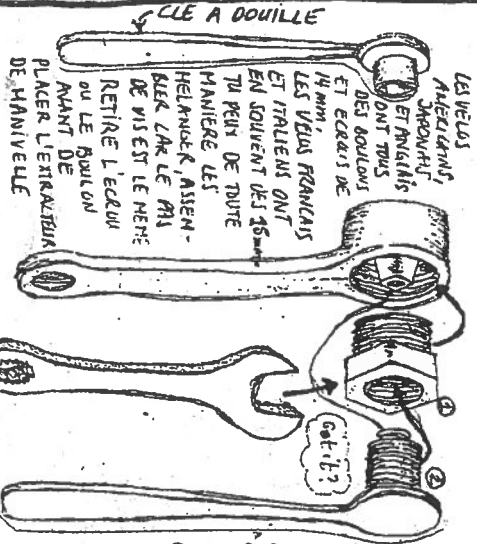


CONTRE-ECROUS

DONC, LES CUVETTES MOBILES NE SE VISSENT PAS JAMAIS AU BOUT. C'EST TRÈS IMPORTANT, ET VOILA POURQUOI. SOUVIENS-TOI, AVEC LES MOYEURS, TU DOIS FIXER UN CONE AVEC UNE MISE D'ECROUS ET UTILISER L'AUTRE POUR TROUVER LE TOUTE MILIEU ENTRE LE TROP SERRÉ ET LE TROP LÂCHE. LÀ C'EST PARCEL : SERRE LA CUVETTE MOBILE DE MANIÈRE A CE QUE LA MANIVELLE TOURNE SANS JEU DANS L'AXE, ENSUITE, UTILE LA CLÉ A ERGOT POUR SERRER LE CONTRE-ECROU TOUT EN MAINTENANT LA CUVETTE DANS SA POSITION INITIALE AVEC UNE AUTRE CLÉ.



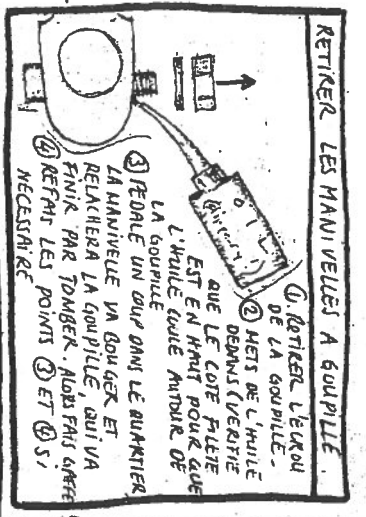
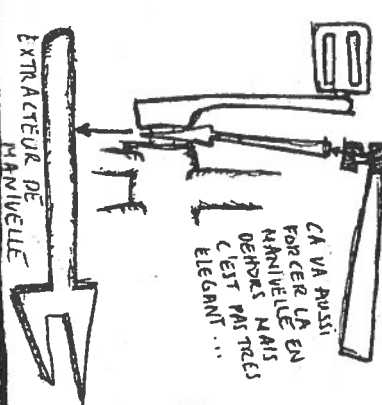
* OUTILS POUR LE PEDALIER *



L'EXTRACTEUR DE MANIVELLE
 EST ASSEZ ELEGANT. LA PIÈCE ① SE VISSE DANS LA MANIVELLE. UTILISE UNE CLE POUR LE FAIRE, COMME ÇA TU PEUX VISER A FOND ET EXERCER UNE FORCE PERPENDICULAIRE SUR LE FILETAGE. (SI TU VISSES AU A MOITIÉ, TU RISQUES DE DÉMONTRE LE FILETAGE DE TA MANIVELLE.)
 VISSE LA PIÈCE ② DANS LA PIÈCE ① (TU AURAS BESOIN DE PAS MAL DE FORCE). ÇA VA ROUSSER CONTRE L'AYE DE TON PEDALIER TOUT EN TENANT TA MANIVELLE CE QUI LA FORCERA A SORTIR.

PLAN B: SI LE FILETAGE DE TA MANIVELLE EST MOU, C'EST L'HEURE DU MAINTEN. PRENDRE L'EXTRACTEUR DE MANIVELLE ET TYPE...

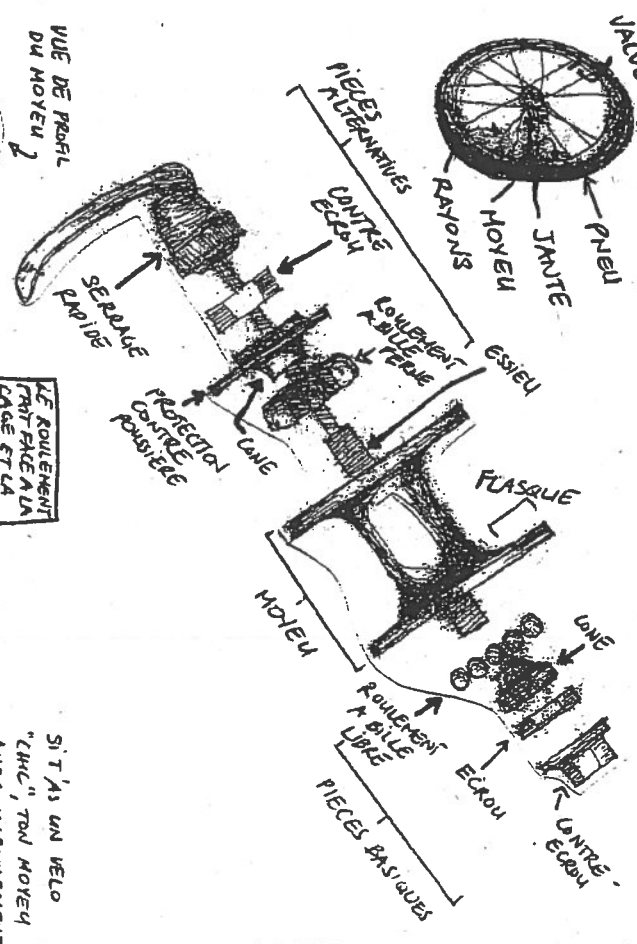
TOUT CE QUE TU AS BESOIN DE FAIRE POUR REMETTRE LA MANIVELLE, C'EST DE SERRER LES BOUTONS/ECRAUS DE LA MANIVELLE AVEC LA CLE A DOUILLE



PAR "LA RUSTINE" - TRADUCTION DE LA BROCHURE PAR "DAVIS BIKE CALLECTIVE"

GUIDE PRATIQUE POUR COMPRENDRE LA PHYSIOLOGIE DE TON VELO

LES ROUES



LE ROULEMENT TRAITÉ A LA CAGE ET LA CÂBLE FAIT PAS AU CONE

SI T'AS UN VELO "CHIC", TON MOYEU AURA UN ROULEMENT FERMÉ

