



SUNN[®]



Félicitations !

Vous avez maintenant entre les mains un vélo SUNN. Il est le produit de nombreux tests en laboratoire réalisés par l'équipe de développement et de tests sur le terrain par nos pilotes professionnels. Nous sommes sûrs que vous prendrez autant de plaisir à le piloter que nous avons eu à le créer et le développer.

Pour le conserver longtemps et dans un état optimal, nous vous conseillons de lire attentivement les conseils d'utilisation et d'entretien décrits dans ce manuel. Si vous aviez des questions supplémentaires, vous pouvez consulter votre revendeur pour avoir un avis de qualité.

Les notices spécifiques (fourche, freins) qui vous ont été données séparément doivent aussi être lues. Elles contiennent des informations que ne contient pas forcément ce manuel suivant la technicité des composants.

Conservez ce manuel à portée de main et n'hésitez pas à noter les entretiens réalisés. Vous pouvez également noter la référence du cadre gravée sous le boîtier. En cas de vol, celle-ci servira aux autorités afin de retrouver votre vélo.

Nous vous conseillons de rouler avec un casque adapté.

Sportivement,
L'équipe SUNN

VA ROULER

Lexique	04
Utilisation et Restrictions d'usage	05
Sécurité	06
• Préparation à l'utilisation.....	06
• Contrôles avant utilisation.....	07
• Couples de serrage préconisés.....	08
Montage et Réglages.....	09
• Freins	09
• Transmission	09
• Roues.....	13
• Blocages Rapides.....	16
• Montage des Pédales.....	17
• Suspensions.....	18
Entretien	20
Recommandations Importantes	21

WWW.SUNN.FR



Cadre

- 1 • Tube supérieur
- 2 • Tube diagonal
- 3 • Tube de selle
- 4 • Bases
- 5 • Haubans
- 6 • Fourche
- 7 • Amortisseur

Transmission

- 8 • Dérailleur avant
- 9 • Dérailleur arrière
- 10 • Manivelles
- 11 • Pédalier / Plateaux
- 12 • Chaîne
- 13 • Cassette
- ou Roue-libre (selon modèle)



Roue

- 14 • Blocage rapide
- 15 • Moyeu
- 16 • Pneu
- 17 • Jante
- 18 • Rayon
- 19 • Etrier frein (disque ou sur-jante selon modèle)

Périphériques

- 20 • Cintre
- 21 • Levier de frein
- 22 • Manette changement vitesse
- 23 • Potence
- 24 • Jeu de direction
- 25 • Selle
- 26 • Tige de selle
- 27 • Blocage tige de selle

Vous trouverez ci-dessous l'utilisation pour laquelle votre vélo a été conçu.
Une utilisation incorrecte peut mettre en jeu votre sécurité et la résistance de votre vélo.



VTT Enduro, Trail, XC, ...

Composants renforcés pour un usage spécifique sur tous types de terrains.

Large gamme de vitesses

Norme : ISO 4210

Poids total maxi autorisé : 115 kg
(cycliste+vélo+bagages)

(Les VTT ne sont pas conçus pour une utilisation de type DH ou pistes comprenant des sauts).



BMX, BICYCLE MOTOCROSS

Cadre renforcé, cintre relevé, monovitesse.

Le BMX est conçu pour les courses ou l'usage sur piste en loisir. (Ne convient pas pour un usage sur route).

Utilisation obligatoire d'une tige de selle de diamètre 27,2mm et de 150mm d'insertion minimum dans le cadre.

Ne pas utiliser une tige de selle dont la longueur totale dépasse 450mm. (300mm de sortie de selle). L'utilisation d'un adaptateur de diamètre de tige de selle est **STRICTEMENT INTERDIT** car il peut provoquer une rupture du cadre.

- Les accessoires suivants sont obligatoires pour circuler sur la voie publique en France : éclairages et réflecteurs de roues avant et arrière, de pédales, sonnette (fournis avec le vélo).
- Respectez le code de la route.
- Portez un casque aux normes CE et correctement ajusté :

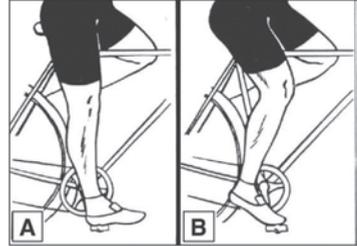


- Accessoires recommandés : casque, gants, lunettes, piles et ampoules de rechange, kit de réparation (demandez conseil chez votre revendeur).
- Utilisation dangereuse : vêtements longs et sacs en bandoulière (risque de contact avec les roues).
- Le vélo n'est pas conçu pour supporter 2 personnes, et pour réaliser des roues arrières ou des sauts.
- Attention : sur sol mouillé les distances de freinage augmentent, redoublez de prudence.
- Le bon état des pièces d'usure (jantes, freins, pneus, transmission...) doit être vérifié par le cycliste avant toute utilisation et le vélo régulièrement contrôlé, entretenu et réglé.
- Le présent manuel a été conçu pour vous permettre de profiter pleinement de votre vélo. Nous vous encourageons donc à le lire attentivement. Pour certains composants, des notices additionnelles sont fournies et doivent être prises en compte en premier lieu pour les composants concernés.

Préparation à l'utilisation

Réglage de la hauteur de selle

Pour déterminer votre hauteur de selle, assis sur le vélo, jambe tendue, posez votre talon sur la pédale, en position basse (A). Lorsque votre jambe est tendue, la position est correcte. Lors du pédalage, le genou sera légèrement plié (B). Pour régler la hauteur, insérez la tige dans le tube de selle et serrez la vis de réglage (couple de serrage : 17 N.m) ou le blocage rapide.



Attention : le repère minimum d'insertion de la tige de selle ne doit jamais être visible (afin d'assurer l'insertion minimum de la tige de selle dans le tube).



Attention : des couples de serrage spécifiques peuvent être indiqués sur des notices additionnelles ou directement sur le composant, veillez à les respecter, notamment sur les cadres en carbone.

Réglage de la hauteur du guidon



Potence Aheadset

1- Pas de possibilité de régler la hauteur, sauf en déplaçant les cales d'épaisseur (sur ou sous la potence) en retournant

potence et en recoupant la fourche (à effectuer par un professionnel)

2- Réglages : vis (A) desserrées, mettre le jeu de direction en pression avec la vis (B) (serrage env 2.5 N.m). La direction doit tourner librement, sans point dur et sans jeu.

3- Serrer ensuite la potence sur le pivot de fourche à l'aide des vis (A) (serrage 13 N.m, sauf indication contraire sur la potence ou notice).

Contrôles avant utilisation

Avant chaque utilisation vérifier les points suivants sur votre vélo : bon fonctionnement et efficacité des freins, serrage correct des roues, positionnement et serrage corrects de la tige de selle, de la selle, de la potence.

Concernant les contrôles et entretiens périodiques, veuillez vous référer au tableau p19.

Couples de serrage préconisés

Pour tout assemblage, il est recommandé d'utiliser des clés de serrage appropriées et d'appliquer une force de serrage conformément aux couples de serrage indiqués ci-dessous.

 **ATTENTION** : certains composants ont des couples de serrages spécifiques, indiqués sur une notice à part ou directement gravés sur le composant.

REFERENCE	DESCRIPTION	Valeur min	Valeur max	UNITE
Freinage	Etrier de frein V-brake	5	8	N.m
	Fixation patin de frein	5	8	N.m
	Vis câble de frein	4	7	N.m
	Vis levier de frein	3	7	N.m
Pilotage	Serrage potence/cintre	10	14	N.m
	Plongeur	20	25	N.m
	Contre écrou jeu de direction	18	22	N.m
Transmission	Pédalier/Manivelle	35	50	N.m
	Pédale/manivelle	35	50	N.m
	Boitier de pédalier, cuvette plastique	25	35	N.m
	Câble dérailleur AR	3	6	N.m
	Câble dérailleur AV	3	6	N.m
	Fixation dérailleur arrière	7	10	N.m
	Manettes de dérailleurs	2	3	N.m
Assise	Roue libre	30	35	N.m
	Fixation selle (chariot acier et alu)	15	20	N.m
Equipements	Serrage de tige de selle	5	7	N.m
	Roue avant (écrou)	27	35	N.m
	Roue arrière (écrou)	27	35	N.m

Couples de serrage particuliers :

- Serrage manivelle sur axe : 40 N.m
- Boulon serrage tige de selle : 13 N.m
- Contre-écrou jeu de direction : 25 N.m
- Vis maintien selle avec chariot : 17 N.m
- Boulon serrage tige de selle sur selle sans chariot : 17 N.m
- Vis potence à plongeur : 22 N.m
- Ecrous de roues : 27 N.m
- Pédales : 35 N.m
- Serrage potence sur cintre : 13 N.m (diam 6), 15N.m (d7), 18 N.m (d8)



FREINS

Les freins sont un élément principal de la sécurité du cycliste. Ils doivent être vérifiés avant chaque utilisation et régulièrement entretenus et réglés selon les indications de ce manuel ou de la notice spécifique jointe. Suivant les modèles de vélos, plusieurs types de freins peuvent être montés :

Freins à disques (mécaniques ou hydrauliques)



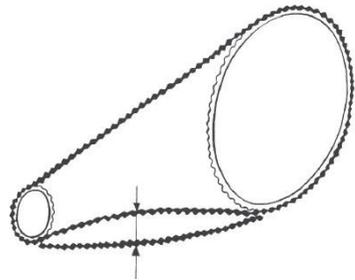
Rappel : Le levier droit actionne le frein arrière, le levier gauche actionne le frein avant.



TRANSMISSION

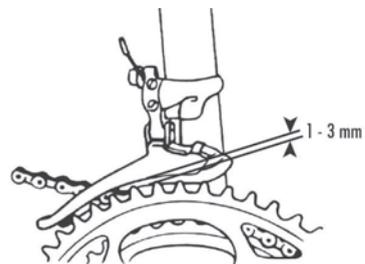
Tension de chaîne

Si le vélo est pourvu d'un dérailleur, la chaîne est automatiquement tendue. Sur les modèles équipés d'un changement de vitesses intégré au moyeu, il est nécessaire de vérifier périodiquement la tension de la chaîne. Pour un bon fonctionnement la chaîne doit avoir (au centre de la distance entre le pédalier et le pignon) un mouvement vertical de 10mm environ.



Réglage du dérailleur avant

Le dérailleur avant est fixé par un collier sur le cadre ou vissé sur une patte. Il est possible de le déplacer afin d'obtenir un positionnement parfait. La partie inférieure de la fourchette externe du dérailleur doit être à une distance de 1 à 3 mm du sommet de la denture du grand plateau.

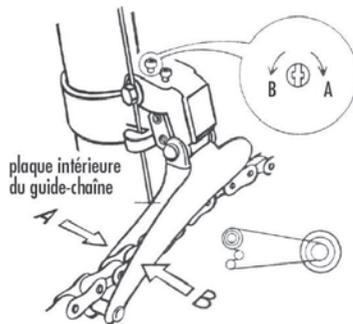


La partie extérieure du guide-chaîne doit être parallèle au grand plateau.

- Mettre la chaîne sur le petit plateau et le grand pignon (petit développement)
A l'aide de la vis de butée basse (marquée «L»), régler la fourchette intérieure du dérailleur de manière à se rapprocher le plus possible de la chaîne sans entrer en contact.

- Mettre la chaîne sur le grand plateau et le petit pignon (grand développement)
A l'aide de la vis de butée haute (marquée «H»), régler la fourchette extérieure du dérailleur de manière à se rapprocher le plus possible de la chaîne sans entrer en contact.

- Utiliser la molette de réglage de tension du câble du dérailleur avant (sur la manette) pour faire correspondre chaque cran de la manette à un plateau.



Exemples de réglages incorrects

La chaîne tombe le long de la manivelle => tourner la vis de réglage de butée haute («H») dans le sens des aiguilles d'une montre (env ¼ de tour).

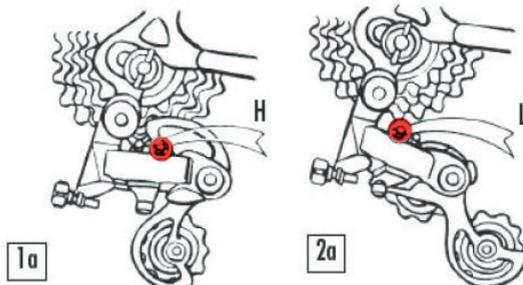
La chaîne tombe coté jeu de pédalier => tourner la vis de réglage de butée basse («L») dans le sens des aiguilles d'une montre (env ½ tour).

La chaîne est sur le grand plateau et touche la face intérieure du guide chaîne du dérailleur avant => tourner la vis de réglage de butée haute («H») dans le sens des aiguilles d'une montre (env 1/8 de tour).

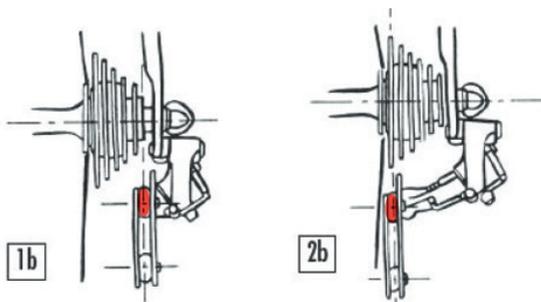
La chaîne passe difficilement du plateau intermédiaire au grand plateau => tourner la molette de réglage de tension de câble dans le sens contraire des aiguilles d'une montre (env ¼ tour).

Réglage du dérailleur arrière

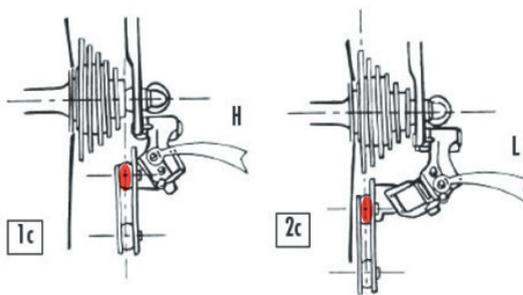
Les vis de butée «H» et «L» permettent d'éviter que la chaîne ne sorte des pignons vers la patte de cadre («H») ou vers les rayons («L»).



Positionner le galet supérieur de la chape du dérailleur en maintenant celle-ci sous le plus petit pignon, en se servant de la vis de réglage de butée «H» (1a/1b/1c).



Positionner le galet supérieur de la chape du dérailleur en maintenant celle-ci sous le plus grand pignon, en se servant de la vis de réglage de butée «L» (2a/2b/2c).



Exemple de réglage incorrect : la chaîne passe au-delà du petit pignon et tombe entre le pignon et le cadre => la vis de réglage «H» est trop desserrée. Resserrez la vis jusqu'à ce que le galet supérieur soit bien aligné sous le petit pignon.

La molette de réglage de tension du câble du dérailleur arrière permet d'ajuster le réglage et de faire correspondre un cran de la manette au pignon correspondant. Serrez ou desserrez cette molette pour affiner le réglage. Cette molette est située sur le dérailleur, il y en a souvent une également sur la manette.

Si la chaîne ne descend pas après action sur la manette, détendre le câble en tournant dans le sens horaire.

Si la chaîne ne monte pas après action sur la manette, retendre le câble en tournant dans le sens anti-horaire.

En cas de dérailleur spécifique, veuillez vous reporter à la notice jointe.

Conseils

Le croisement de chaîne (chaîne positionnée sur grand plateau et sur un grand pignon, ou chaîne sur petit plateau et sur un petit pignon) est déconseillé car il réduit la durée de vie de la transmission.

Pour une bonne utilisation du changement de vitesses, agréable et sans détérioration du mécanisme, il est conseillé de ne pas appuyer fortement sur les pédales au moment où vous actionnez le changement de rapport.

Accompagnez simplement le roulement du vélo.

Après un temps d'utilisation, il est recommandé d'effectuer un réglage des commandes qui auront subi un tassement normal.



ATTENTION : ne jamais actionner les changements de vitesse à l'arrêt (risque de surtension des câbles ou de détérioration des gaines).



ROUES

Tension des rayons

Nous vous recommandons de faire vérifier régulièrement le voile, le saut et la tension des rayons par un professionnel (voir tableau d'entretien périodique).

Jantes

Comme toute pièce d'usure les jantes doivent faire l'objet d'un contrôle régulier. Les jantes aluminium considérées comme pièces d'usure peuvent être équipées d'un témoin d'usure indiquant à l'utilisateur leur remplacement (à faire par un professionnel). Un sticker sur la jante indique que l'usure est à contrôler régulièrement.

Pneumatiques

La pression de gonflage est indiquée sur les flancs du pneumatique. Pour déterminer les tailles des pneus ou chambres à air de rechange, reportez vous à ces dimensions. Cette pression peut être exprimée en PSI ou en Bars. Une pression maximale peut également être indiquée.

1 BAR = 14 PSI

Les pneus et boyaux doivent être remplacés lorsque la surface de roulement présente une usure partielle ou uniforme ne garantissant pas une adhérence suffisante. Une bonne surface de roulement est essentielle pour assurer une bonne tenue de route et un bon freinage.

Démontage / Remontage des roues

Pour pouvoir démonter une roue, il faut en premier lieu écarter les étriers de frein en détendant le câble. Plusieurs possibilités existent suivant le type de freins.

Freins à disque

La roue peut sortir librement. Il faut éviter d'actionner le levier lorsque la roue est enlevée. Au remontage, vérifier l'écartement des plaquettes au passage du disque.

Démontage :

- Détendre le câble actionnant le frein
- Tirer le levier du blocage rapide en position ouverte (voir chapitre «Blocages rapides») OU desserrer les écrous de roue (suivant modèle)
- Dégager la roue

Pour le démontage de la roue arrière, s'assurer que la chaîne se trouve sur le plus petit pignon avant d'enlever la roue.

Remontage roue avant :

- Positionner l'axe de la roue au fond des pattes de la fourche
- Pousser le levier du blocage rapide en position fermée (un réglage peut être nécessaire, voir chapitre «Blocages rapides») ou serrer les écrous de roue (couple de serrage : 27 N.m)
- Reconnecter le câble de frein

Pour les vélos équipés de rondelles à ergot de sécurité, s'assurer du positionnement correct de l'ergot dans le trou sur la fourche prévu à cet effet.

Remontage roue arrière :

- Positionner la chaîne sur le plus petit pignon
- Passer la roue vers l'arrière, entre les pattes
- Pousser le levier du blocage rapide en position fermée (un réglage peut être nécessaire, voir chapitre «Blocages rapides») ou serrer les écrous de roue (couple de serrage : 27 N.m)
- Vérifier le bon centrage de la roue entre les bases du cadre
- Reconnecter le câble de frein

Utilisation des blocages rapides



Le réglage de serrage du blocage rapide se fait à l'aide de l'écrou de réglage «A» et non pas avec le levier «B», qui lui sert à l'ouverture / fermeture.

- Blocage ouvert, visser l'écrou «A» jusqu'à ce que l'axe de la roue soit maintenu entre les pattes de la fourche ou du cadre lorsque la roue est suspendue au-dessus du sol.
- Fermer le levier «B». Lorsque le levier est fermé, il doit être parallèle à la fourche ou au cadre. La fermeture du levier doit nécessiter une pression manuelle significative. Dans le cas contraire, serrer davantage l'écrou «A».



ATTENTION : les dispositifs de blocage rapide sont conçus pour être actionnés à la main. Ne jamais utiliser d'outils pour bloquer ou débloquer le mécanisme.



ATTENTION : avant d'utiliser votre vélo, vérifier le bon serrage des blocages rapides.



MONTAGE DES PÉDALES

Positionner la pédale droite (R) dans la manivelle. Visser l'axe dans le sens des aiguilles d'une montre (fig. A). Positionner la pédale gauche (L) dans la manivelle. Visser l'axe dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (fig. B).

Outil : clé plate de 15 / clé allen

Couple de serrage : 35 N.m

Pédales automatiques : L'utilisation de pédales automatiques demande une période d'adaptation. Entraînez-vous à enclencher et déclencher vos chaussures sur les pédales. L'utilisation et le réglage des pédales automatiques sont détaillés dans la notice spécifique jointe.



Cale-pieds : Par sécurité, il est conseillé de s'entraîner sans serrer les sangles. S'assurer que les cale-pieds, une fois réglés, n'interfèrent pas avec la rotation de la roue avant.



Suspensions

Important : veuillez vous reporter à la notice spécifique fournie concernant les réglages et la maintenance de la fourche télescopique ou l'amortisseur de votre vélo, s'il y en a une (suivant le modèle du vélo).



Dans le cas d'une fourche ou d'un amortisseur à ressorts et/ou élastomères, une molette de réglage de précontrainte peut vous permettre d'adapter les réglages à votre poids et votre style de pilotage :

- Réglage plus dur (pré-contrainte forte) => pilotage sportif, fort gabarit
- Réglage plus souple (pré-contrainte faible) => pilotage confortable, gabarit léger.

Dans le cas de modèles air/huile, une ou plusieurs chambres à air permettent de modifier la pression interne et de l'adapter aux besoins du pilote. Pour ajuster la pression, il est indispensable d'avoir une pompe haute pression avec manomètre spécial fourche / amortisseur (une faible variation de pression peut engendrer une forte variation de réactivité de la suspension).

Dans la notice spécifique de la fourche ou de l'amortisseur (ou directement sur le composant), un tableau de correspondance pression d'air / poids du pilote permet de connaître la pression adaptée.

Certains modèles haut de gamme permettent de réglages de compression et de détente : dans ce cas, veuillez vous reporter à la notice spécifique jointe, ou adressez-vous à un spécialiste.



ATTENTION : ne jamais démonter une fourche ou un amortisseur, adressez-vous à un réparateur spécialisé (risque d'endommagement des pièces, présence de pièces sous pression pouvant mettre en jeu votre sécurité).

Tableau de contrôles et entretiens périodiques :

PÉRIODICITÉ	POINTS À VENIR	NATURE DES OPÉRATIONS À EFFECTUER			
		CONTRÔLE	NETTOYAGE	HUILAGE	GRAISSAGE
AVANT CHAQUE UTILISATION	Etat des jantes Blocage rapide et serrage des écrous des roues Fourche à suspension Freins avant et arrière Pneumatiques : usure et pression Fonctionnement du système d'éclairage et de signalisation Serrage de la boulonnerie				
TOUS LES 500 KM	Serrage des manivelles sur axe Serrage du jeu de direction Serrage des pédales/manivelles Tension des rayons et voilage des roues Vis de maintien selle sur tige de selle				
CHAQUE MOIS	Chaîne Dérailleur arrière Roue libre Axe étrier du frein avant et arrière				
TOUS LES 6 MOIS	Axe de pédalier Jeu axes de roues Axe de roue Axe de pédales Tige de selle Jeu de direction Tube de plongeur de potence Blocage tige de selle Vis de maintien selle sur tige de selle Vis expandeur potence Boulon de serrage cintre sur potence				
TOUS LES ANS	Câbles de frein	REPLACEMENT			

Avant chaque utilisation, puis à intervalles réguliers, suivez les contrôles et entretiens à effectuer sur votre vélo comme décrit dans le tableau ci-dessus.

La fréquence de ces contrôles et entretiens est donnée à titre indicatif, elle doit être augmentée en fonction de la fréquence et des conditions d'utilisation (usage intensif, conditions humides ou poussiéreuses...).

Ce tableau n'inclut pas le remplacement des pièces d'usure.



ATTENTION : ne pas mettre de lubrifiant en contact avec les pneumatiques, jantes ou disques de freins. Certaines opérations complexes doivent être réalisées par un professionnel.

⚠ ATTENTION : Comme tout composant mécanique, un vélo subit des contraintes élevées et s'use. Si la durée de vie prévue pour un composant a été dépassée, celui-ci peut se rompre à tout instant et entraîner des blessures pour le cycliste. Les fissures, craquelures et décolorations indiquent que le composant a dépassé sa durée de vie et doit être remplacé.

• Pièces de rechanges et accessoires :

- Si vous devez remplacer certaines pièces (pneumatiques, manivelles...) nous vous conseillons d'utiliser les pièces d'origines qui ont été sélectionnées pour leur qualité et leur compatibilité. Elles peuvent être remplacées par un technicien agréé par des pièces plus récentes.
- Assurez vous auprès d'un technicien agréé de la compatibilité des accessoires à assembler.

⚠ • Nettoyage et lubrification (1 fois par mois et après chaque lavage) :

Ne jamais utiliser de nettoyeur à haute pression, de jet d'eau puissant, ni de détergent.

- Nettoyer :

À l'eau savonneuse avec une éponge l'ensemble du vélo.

- Lubrification :

Ensemble de transmission, chaîne, dérailleur arrière, pédalier et axe de roue.
Les éléments de suspensions.

Ne pas mettre de lubrifiant sur les surfaces de freinage (jantes, patins de freins).

• Contrôler régulièrement :

- Jantes non fissurées ou non creusées (témoin d'usure non atteint).
- Pression des pneus.
- Fixation des roues, des pédales et de tous les accessoires.
- Bon fonctionnement des éclairages.
- Jeu dans la direction (bloquez les freins et déplacez le vélo d'avant en arrière).
- Absence de voile dans les roues et de rayons cassés ou détendus
- Cadre : absence de fissures ou de déformations.
- Fourche : absence de fissures ou de déformations.
- Potence et guidon : absence de fissures ou de déformations.

• Pièces d'usure à remplacer immédiatement si usées ou abîmées :

- Patins de freins ou plaquettes usés (témoin d'usure atteint).
- Pneu usé ou craquelé
- Jante fissurée ou avec une marque d'usure (témoin d'usure atteint).
- Gaine coupée ou pliée, câble effiloché.
- Eclairage défectueux

Lors de remplacement de composants, il est nécessaire d'utiliser des pièces d'origine afin de conserver les performances et la fiabilité du vélo. Cette opération doit être effectuée par un professionnel.

Lors du remplacement des piles, nous vous demandons de bien vouloir respecter la réglementation en vigueur quant à leur élimination. Nous vous remercions de les déposer dans un endroit prévu à cet effet, afin d'assurer leur élimination de façon sûre et dans le respect de l'environnement.



ATTENTION : comme tout composant mécanique, une bicyclette subit des contraintes élevées et s'use. 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.

SAV

Faites confiance à votre SAV SUNN pour toutes les opérations d'entretien, de réparation ou de fourniture de pièces de rechange.

IMPORTANT : Ne pas confondre entretien et garantie. Les révisions d'entretien et de réglages ne sont pas incluses dans la garantie.

Conserver votre facture ou ticket de caisse avec date d'achat (seul document qui valide la garantie).

Durée de la garantie :

- **À vie** sur les cadres semi-rigides Aluminium
- **5 ans** sur les cadres tout-suspendus, cadre Carbone
- **2 ans** sur les pièces, hors pièces d'usure
(patins de frein, pneu, câbles, chaîne...)
- **2 ans** sur le moteur et la batterie
- **1 an** sur les peintures et vernis

(dans les conditions normales d'utilisation décrites dans ce manuel)

Mode d'application :

- La garantie est assurée par le revendeur qui vous a vendu le vélo.
- La garantie prend effet à compter de la date d'achat par le client. Elle n'est accordée que pour un usage normal du vélo.
- Pour toute demande de garantie, l'utilisateur doit présenter la facture avec la date d'achat.
- La garantie reste limitée au premier acheteur.
- La réparation d'une pièce ne prolonge pas la durée de la garantie.
- En cas de non disponibilité d'une pièce d'origine, le technicien agréé peut la remplacer par une autre pièce de qualité équivalente ou supérieure.
- La garantie s'applique contre tout vice de fabrication.
- L'acheteur ne peut prétendre à une résiliation de la vente, à un remplacement par un vélo neuf ou à une diminution du prix si le vendeur est en mesure de réparer le vice constaté.
- L'acheteur bénéficie en outre de la garantie légale, conformément aux dispositions du code civil.
- Votre vélo n'est pas conçu pour être utilisé :
 - dans le sable
 - dans l'eau (les moyeux, le boîtier de pédalier ne doivent pas être immergés)
 - en milieu salin (sur la plage ou bords de mer par exemple)
- Votre vélo n'est pas conçu pour être stocké de manière prolongée à l'extérieur (maximum 12 h). Il doit être stocké dans un local sec et tempéré (hors gel) à l'écart de produits corrosifs : milieu marin (ex : pont de bateau), désherbant, acides, solvant, batterie...

Limites de garantie :

- La garantie ne s'applique qu'au premier propriétaire et n'est pas transmissible à la revente.
- La garantie ne s'applique que pour un usage dans les conditions normales d'utilisation (hors location ou tout autre usage professionnel) et ne couvre pas les dommages résultants d'une mauvaise utilisation, du non respect des précautions d'emplois ou d'un accident.
- La garantie ne couvre pas les dommages occasionnés par des réparations effectuées par un technicien non agréé ou résultant d'un mauvais entretien.
- La modification d'un composant du vélo (cadre et/ou pièce, y compris la peinture) peut entraîner des blessures grave et annule la garantie.
- La garantie ne couvre pas les dommages de pièces présentant des traces de chocs visibles.
- La garantie du cadre ne prend pas en charge les défauts d'aspects (évolution couleur, peinture, etc...).

La garantie est annulée si :

- Les instructions d'utilisation, d'entretien, de réglages et des couples de serrage préconisés, ainsi que toutes les autres instructions du manuel d'utilisation n'ont pas été respectées.
- Des modifications ont été effectuées sur la bicyclette par l'utilisateur ou par des techniciens non agréés.
- Les révisions ou d'éventuelles réparations par un technicien non agréé ont occasionnés des dommages.

La garantie est refusée :

- Si le problème est dû à une cause étrangère à la qualité de la bicyclette (accident, choc, chute,...).
- Pour les pièces d'usures (pneumatiques, chambres à air, patins et plaquettes de freins, câbles et gaines, chaînes, pignons et plateaux, jantes, ampoules et piles, joints d'étanchéité,...) et la main d'oeuvre de remplacement.
- Pour tout ce qui rentre dans le cadre de l'entretien.
- Pour une utilisation anormale en dehors des conditions normales d'utilisation (utilisation à 2, surcharge, sauts...), même passagère.
- Pour de mauvais réglages.
- Pour une utilisation en compétition, en location ou en collectivités.

Suivez-nous, #VAROULER :



| **SUNN.FR**

Cachet du revendeur



C9987464