

## GUIDE D'UTILISATION DU TRIKE ORIGINAL

## GUIDE D'UTILISATION DU TRIKE ÉLECTRIQUE ORIGINAL

T-Tris 20

TRIcon 20

Ti-FLY 20

T-Tris 26

TRIcon 26

Ti-FLY 26

T-Tris AR

TRIcon GR

Ti-FLY X

T-Trisek

FAT



## Contenu

|   |    |  |    |
|---|----|--|----|
| <b>1. Vue d'ensemble</b> .....                    | 3  | Pneus .....  | 19 |
| Symboles utilisés .....                           | 3  | Kingpins .....   | 19 |
| Informations de base .....                        | 3  | Roues .....  | 20 |
| <b>2. Information sur la sécurité</b> .....       | 5  | Retrait de roues arrière de 26" avec essieu Syntace.....     | 21 |
| <b>3. Assemblage</b> .....                        | 6  | Démontage du moyeu Sturmey Archer.....                       | 21 |
| <b>4. Réglage du trike pour le pilote</b> .....   | 6  | Démontage du moyeu Enviolo .....                             | 22 |
| Système de position idéale (IPS).....             | 6  | Démontage du moyeu Rohloff Speed.....                        | 23 |
| Réglage de la bôme.....                           | 7  | Démontage du moyeu Shimano Nexus .....                       | 24 |
| Blocages Rapides (BR).....                        | 7  | Freins.....  | 25 |
| Réglage du siège.....                             | 8  | Changement de vitesse .....                                  | 26 |
| Réglage du guidon.....                            | 9  | Chaîne.....  | 26 |
| Suspension avant (Ti-FLY).....                    | 10 | Boîtier de pédalier.....                                     | 27 |
| Suspension arrière (TRIcon, Ti-FLY).....          | 10 | Jeux de direction.....                                       | 27 |
| <b>5. Utilisation de votre trike couché</b> ..... | 11 | Parallélisme des roues avant.....                            | 28 |
| Principes de base .....                           | 11 | Alignement du guidon après une torsion involontaire..        | 28 |
| Premier trajet .....                              | 11 | Suspension avant (Ti-FLY).....                               | 28 |
| Prise de virage .....                             | 11 | Suspension arrière (TRIcon & Ti-FLY).....                    | 28 |
| Freinage.....                                     | 12 | Pédales.....   | 29 |
| Descente.....                                     | 12 | Conversion électrique.....                                   | 29 |
| Changement de vitesses.....                       | 12 | <b>8. Guide de l'utilisateur original de L'E-Trike</b> ..... | 30 |
| Début avec les vélos couchés.....                 | 12 | Introduction .....   | 30 |
| Rouler chargé ou avec des enfants.....            | 13 | Vue d'ensemble .....   | 30 |
| Conduite hors route.....                          | 13 | Description de l'entraînement électrique.....                | 31 |
| <b>6. Pliage</b> .....                            | 14 | Transport.....   | 31 |
| Charnière de pliage et guidon .....               | 14 | Avis de sécurité.....  | 32 |
| Pliage du T-Tris et du FAT.....                   | 14 | Le premier trajet.....                                       | 33 |
| Pliage du TRIcon et du Ti-Fly .....               | 15 | Commandes.....   | 33 |
| Transport.....                                    | 16 | Batterie .....   | 34 |
| Stockage .....                                    | 16 | Entretien et nettoyage .....                                 | 34 |
| Outils et pièces de rechange.....                 | 16 | Stockage .....   | 35 |
| <b>7. Guide mécanique</b> .....                   | 17 | Mise au rebut.....   | 35 |
| Contrôle de garantie.....                         | 17 | Limitation de la garantie pour les tricycles électriques.    | 35 |
| Calendrier d'entretien.....                       | 17 | Déclaration CE de conformité.....                            | 35 |
| Cadre du trike.....                               | 18 | Certificat .....   | 35 |
| Assemblages boulonnés et vissés.....              | 18 | Plaque EPAC.....   | 35 |
| Jantes et rayons .....                            | 18 | <b>9. Une information important</b> .....                    | 36 |
|   |    | Ressources additionnelles.....                               | 36 |
|   |    | Garantie.....  | 36 |
|   |    | Contact .....  | 36 |

## Cher pilote de trike AZUB,

Nous tenons à vous remercier d'avoir choisi notre marque parmi le large choix sur le marché. Depuis le début, nous avons pour objectif de développer nos trikes pour votre satisfaction. Nous espérons que notre produit répondra à vos attentes et vous apportera beaucoup de joie. Nous vous recommandons de lire l'intégralité du guide de l'utilisateur qui décrit les caractéristiques de votre trike et vous éclaire sur son utilisation complète et sûre, ainsi que de vous informer, vous ou votre magasin de vélos local, des procédures d'entretien nécessaires pour assurer le bon fonctionnement du trike pendant la plus longue période possible. Ce guide d'utilisation explique également notre programme de garantie. Cela ne devrait prendre qu'environ 45 minutes à lire, à l'évidence une information utile en ce qui concerne l'utilisation sûre et efficace de votre trike.

Nous croyons que si vous êtes à l'aise avec l'entretien d'un vélo droit, vous pouvez certainement gérer l'entretien d'un tricycle couché. Mais rappelez-vous que les trikes couchés ont également de nombreuses pièces qui nécessitent un traitement et des soins spéciaux. Tenez toujours compte de vos compétences techniques et en cas de doute, contactez directement votre magasin de vélos local, votre revendeur local ou AZUB. Ce guide de l'utilisateur décrit principalement les composants produits par AZUB à partir de la production de vélos non standard. Veuillez utiliser d'autres composants de vélo conformément aux instructions de leurs fabricants. Ceux-ci peuvent être obtenus à partir de manuels disponibles sur les sites Web des fabricants.






Que vous naviguiez en ville, que vous fassiez le tour du monde ou que vous rouliez avec votre club, les trikes d'AZUB ont fait leurs preuves et sont prêts pour l'aventure dont vous rêvez.

Sincèrement  
**L'équipe AZUB**

## 1. Vue d'ensemble

Vous pouvez télécharger la version électronique de ce guide de l'utilisateur ainsi que d'autres manuels pour le montage et l'entretien du trike sur [azub.eu/instructions](http://azub.eu/instructions).

### Symboles utilisés :

|   |                    |  |
|---|--------------------|--|
|  | <b>DANGER !</b>    | Cet avertissement indique une menace à haut risque qui entraîne la blessure la plus grave ou la mort si elle n'est pas évitée.       |
|  | <b>ATTENTION !</b> | Cet avertissement indique une menace à risque moyen et faible qui entraîne une blessure modérée ou mineure si elle n'est pas évitée. |
|  | <b>INFO</b>        | Ce symbole fournit des informations et des conseils supplémentaires pour une configuration ou une utilisation.                       |
|  | <b>LIEN</b>        | Ce symbole indique une option pour télécharger une version électronique d'un manuel.   |
|  | <b>VIDÉO</b>       | Ce symbole indique une option pour regarder une vidéo d'instruction.   |

### Informations de base

Ni AZUB ni un revendeur spécialisé ne sont responsables des dommages résultant d'une mauvaise utilisation en contradiction avec l'usage prévu. N'utilisez le trike que de la manière décrite dans ce manuel. Toute autre utilisation du trike en contradiction avec l'usage prévu peut entraîner une blessure ou un traumatisme grave pour l'utilisateur et des dommages au trike.

Les trikes AZUB sont destinés à être utilisés sur des routes pavées et non pavées. Ajustez toujours la vitesse à vos capacités. Faites très attention lorsque vous roulez dans des conditions défavorables. Sauter avec le trike est interdit. Une mauvaise manipulation du trike peut entraîner des dommages irréparables au cadre ou aux composants.

L'équipement de votre tricycle correspond à la configuration que vous avez commandée et ne correspond pas nécessairement aux lois et aux réglementations en vigueur qui régissent les équipements obligatoires dans votre pays. Ces équipements doivent être montés sur le tricycle (électrique) afin de le rendre pleinement opérationnel sur la route et peuvent inclure des garde-boue, une sonnette, des éclairages, des réflecteurs et d'autres accessoires. Assurez-vous que votre tricycle est équipé de toutes les pièces nécessaires avant de vous engager, que ce soit sur la route ou sur une piste cyclable. Il est également essentiel de se familiariser avec les lois et les réglementations. En général, la version électrique et la version non électrique de votre tricycle doivent être traitées comme un vélo ordinaire ou un vélo électrique. Il n'est pas nécessaire d'avoir un permis spécial ou une assurance pour le conduire. Toutefois, les lois peuvent varier d'un pays à l'autre.

Veillez observer le Code de la route et respecter les véhicules motorisés. En cas de collision avec un véhicule motorisé, vous et votre vélo serez toujours du côté des perdants. De plus, les piétons peuvent être blessés en même temps. Restez vigilant et faites preuve de considération envers les autres usagers de la route.

Un casque de vélo de bonne qualité et homologué à la vente peut éviter les blessures en cas d'accident. Portez-le, il n'y a aucune raison de ne pas le faire.

### Répartition de base des trikes AZUB par type de suspension :

- modèles sans suspension : T-Tris, FAT
- modèles avec suspension arrière : TRIcon
- modèles avec suspension complète : Ti-FLY

Les spécifications peuvent différer par l'utilisation de roues de 20" (pouces) ou 26".

### Dimensions du trike en fonction de la hauteur du cycliste et du modèle de trike :

- longueur 1690-2250 mm
- hauteur 900-1200 mm
- largeur 835-910 mm

### Poids total maximum du cycliste et les bagages :

- 135 kg sans moteur électrique
- 125 kg avec moteur électrique

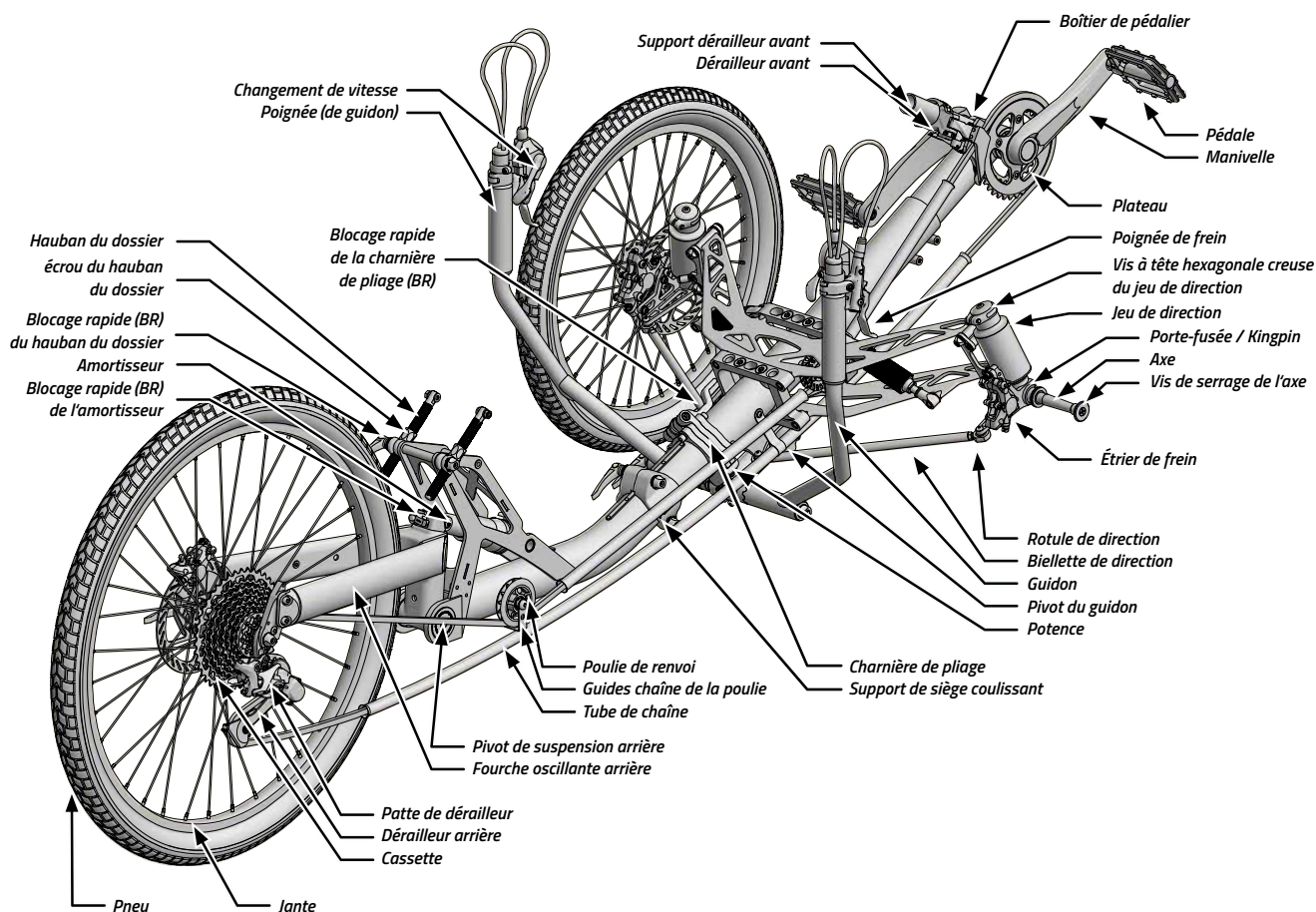
### Poids du trike :

- 17-25 kg sans moteur électrique, selon les composants et accessoires montés
- 23-32 kg avec moteur électrique, selon les composants et accessoires montés

### Hauteur recommandée du cycliste :

- 150 à 205 cm

Pour des dimensions précises des différents modèles, consultez les spécifications techniques des trikes.



Nomenclature des composants du trike AZUB

Nous construisons nos vélos selon les souhaits de chaque client. Cela explique que chaque vélo peut avoir des pièces et raccords qui varient. En plus des nombreuses options de composants de transmission et de frein, nous offrons une large gamme d'accessoires qui augmentent les fonctionnalités de nos trikes.

## 2. Information sur la sécurité



Avant d'utiliser un trike AZUB, l'utilisateur doit lire attentivement ce „Guide d'utilisation du trike original“ et se familiariser en détail avec les principes qui y sont énoncés. Avant la première sortie et afin de pouvoir utiliser un tricycle AZUB, le chapitre 5 „Utilisation du tricycle“ est absolument indispensable. Il stipule les règles de base qui vous permettront de connaître au mieux votre trike et de l'utiliser en toute sécurité.

De même, un trike AZUB doit être entretenu régulièrement (au moins une fois par an) par un technicien professionnel ou un magasin de vélos.

Un trike AZUB ne doit pas être utilisé par des personnes sous l'influence de substances addictives (alcool, drogues) ni sous l'influence de médicaments ou de tout autre médicament pouvant affecter la conscience de l'utilisateur. Dans ce contexte, nous vous rappelons que tant le cycliste que l'utilisateur du trike AZUB sont des usagers de la route qui sont soumis à toutes les lois et réglementations généralement contraignantes relatives à la circulation sur les routes.

Lors de l'utilisation d'un AZUB trike, il est de la responsabilité de l'utilisateur d'être pleinement conscient de toutes les lois et réglementations généralement contraignantes relatives à l'utilisation d'un AZUB trike et d'être un utilisateur de la route.

Les tricycles AZUB sont strictement destinés aux personnes âgées de plus de 18 ans. Seules les personnes légalement compétentes peuvent utiliser un AZUB trike de manière autonome, indépendamment de l'âge minimum requis de 18 ans.

Si un trike AZUB est utilisé par des personnes n'ayant pas la pleine capacité juridique (par exemple, des enfants, des mineurs, des personnes ayant une capacité juridique limitée) ou des personnes handicapées, il est nécessaire de toujours s'assurer qu'elles sont supervisées par leur tuteur légal et/ou une autre personne ayant la pleine capacité juridique. Cette personne est chargée de s'assurer que l'utilisateur d'un trike AZUB est en mesure de le faire fonctionner pleinement, même dans des situations critiques, et que l'utilisateur a été familiarisé avec ce manuel d'instructions et les principes d'utilisation d'un trike AZUB.

Lors de l'utilisation d'un tricycle AZUB, l'utilisateur est tenu de respecter toutes les lois et réglementations générales obligatoires, de respecter le code de la route et d'utiliser le tricycle AZUB avec prudence et de la manière la plus sûre possible.

La règle de base pour l'utilisation d'un trike AZUB est d'être conscient qu'un trike AZUB est plus bas qu'un vélo ordinaire, c'est pourquoi il est indispensable de faire toujours très attention à ce que l'utilisateur soit visible sur la route. En outre, en raison de la moindre résistance à l'air, il est nécessaire de tenir compte d'une vitesse plus élevée que dans le cas d'une bicyclette ordinaire.

D'autres questions relatives à la responsabilité sont énoncées dans les „Conditions générales de fourniture des marchandises de AZUB bike s.r.o.“ (les „CG“). Le respect des CG et du présent manuel d'utilisation est une condition préalable à l'exercice de tout droit de l'utilisateur d'un trike AZUB à l'encontre de son fabricant AZUB bike s.r.o.

AZUB bike s.r.o. ne peut être tenue responsable de tout dommage résultant de l'utilisation d'un trike AZUB en violation du présent „Guide d'utilisation du trike original“, du TaC et/ou des lois et règlements généralement applicables.

Si vous avez le moindre doute sur l'état technique de votre trike, ne l'utilisez pas !

Si votre trike est équipé d'un moteur électrique, l'utilisation de pièces non originales est interdite.



Le trike ne peut être utilisé que pour le transport d'un seul cycliste. Le transport de plusieurs personnes est interdit.

L'utilisation d'un siège enfant est interdite.



Il est déconseillé d'utiliser des nettoyeurs haute pression pour laver le trike.

Nous vous recommandons d'utiliser des produits de nettoyage destinés au nettoyage des bicyclettes.

### 3. Assemblage

Si vous avez obtenu votre nouveau trike AZUB auprès d'un concessionnaire local, il devrait être complètement assemblé et prêt pour sa première utilisation. Le concessionnaire devrait également vous aider avec la configuration initiale du trike.



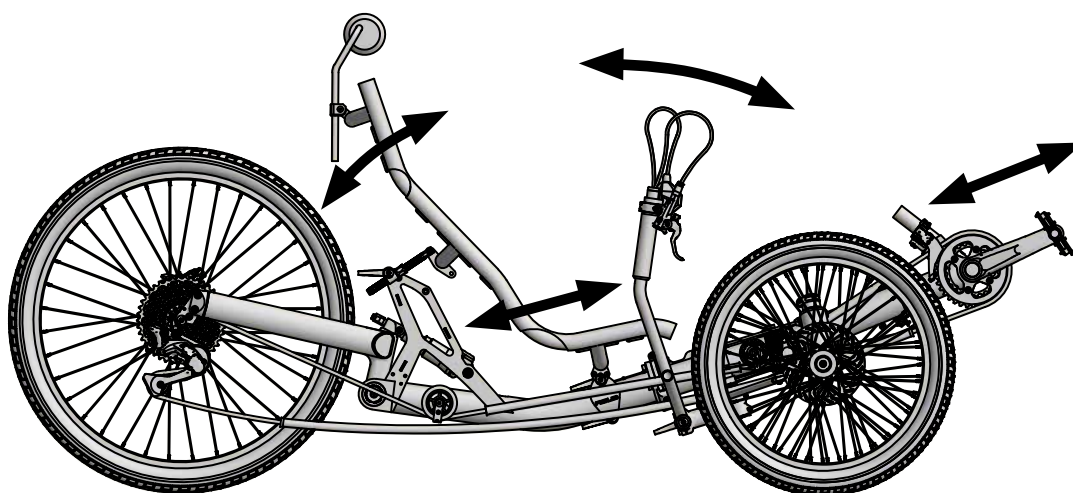
**Bien que ce manuel d'instructions comprenne des informations sur le montage d'un tricycle AZUB, il est toujours nécessaire, pour garantir la sécurité de son utilisation, de faire monter un tricycle AZUB par un service professionnel/un magasin de vélos. C'est la seule façon de garantir une utilisation sans problème et sûre d'un trike AZUB.**



Retrouvez la vidéo « How to unpack and assemble the AZUB trike » sur [azub.eu/instructions](https://azub.eu/instructions)

Si vous avez commandé des accessoires, ils doivent déjà être installés sur votre trike, sauf si leur installation a été empêchée par des exigences d'emballage.

### 4. Réglage du trike pour le pilote



*Système de position idéale*

#### Système de position idéale (IPS)

Ce système a fait la renommée d'AZUB depuis la fondation de la marque en 2000. Il permet aux cyclistes de trouver la position correcte sur leurs couchés AZUB grâce à une large gamme de positions de siège réglables et la possibilité d'ajuster leur direction ainsi que de régler leur longueur de cadre idéale.

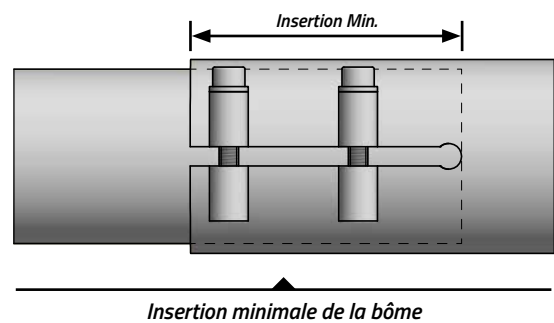
## Réglage de la bôme

Le réglage le plus approprié de la bôme dépend de nombreux facteurs. La position de la bôme détermine à la fois la position du siège et la position de votre centre de gravité. Déplacer votre position vers l'avant augmente la stabilité du trike dans les virages (vous vous asseyez plus près des roues avant), mais réduit la charge sur la roue arrière (vous pouvez avoir des problèmes de traction insuffisante de la roue arrière sur les surfaces glissantes). Le déplacement de votre position vers l'arrière est limité par la position la plus à l'arrière du siège en fonction de l'angle du siège ou si vos pieds heurtent le cadre. Pour le premier trajet, nous vous recommandons d'utiliser la bôme comme déjà réglée. Après quelques trajets, vous voudrez peut-être essayer d'ajuster davantage votre position.

Les bômes des trikes AZUB sont produites en versions régulières et longues (pour les pilotes très grands). Les deux longueurs sont équipées d'un boîtier de pédalier standard ISO (britannique) de 68 mm de large et d'un poteau de dérailleur de 28,6 mm (1 1/8"). La bôme est fixée dans le cadre par deux boulons. Vous avez besoin d'une clé Allen de 5 mm pour ajuster la position de la bôme. Le réglage de l'insertion de la bôme est la première étape pour trouver votre position de conduite idéale. Il est nécessaire de rouler avec au moins l'insertion minimale de la bôme dans le cadre comme indiqué sur la photo. Une fois que vous avez trouvé la longueur de bôme appropriée, vérifiez visuellement l'horizontalité du boîtier de pédalier et serrez les deux vis alternativement jusqu'à ce que vous atteigniez le couple de serrage de 10-12 Nm. Vous devez vérifier la longueur de la chaîne après chaque réglage de la bôme, car un changement de 10 mm dans le réglage de la bôme signifie un changement de 20 mm de la longueur de la chaîne!



**La mauvaise longueur de chaîne peut altérer le fonctionnement des dérailleurs avant et arrière et provoquer une usure prématurée du dérailleur arrière et de la chaîne.**



Une fois la longueur de la bôme réglée, la longueur de la chaîne doit être ajustée. Il est préférable d'avoir une chaîne légèrement trop longue plutôt que trop courte, car une chaîne courte peut endommager le dérailleur arrière et verrouiller la transmission. Avec la chaîne sur le plus grand plateau et pignon, la chaîne doit être assez longue pour être redirigée autour de la poulie du dérailleur et se déplacer librement sans aucune traînée significative. Vos garanties de composants peuvent ne pas être remplies si la transmission est endommagée par un dimensionnement incorrect de la chaîne.

## Blocages Rapides (BR)



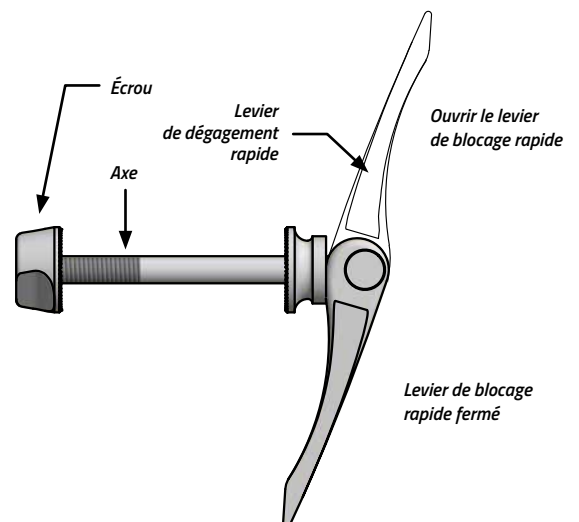
**Une mauvaise manipulation des composants peut entraîner la rupture du matériau.**



**Le changement de position du levier de dégagement rapide doit toujours être effectué manuellement. N'utilisez jamais d'outils ou d'autres appareils pour changer la position du levier.**

Le levier à dégagement rapide est un dispositif de serrage avec lequel nous pouvons régler le guidon, le siège et un petit rack rapidement et sans outils. En changeant la position du levier de dégagement rapide, une tension est créée en raison d'un mécanisme excentrique. Le dégagement rapide est composé de trois parties – un levier, un écrou et un axe. Lorsqu'il n'y a pas de tension lors de la manipulation du levier de blocage rapide, il doit être réglé correctement :

- Desserrez ou serrez l'écrou jusqu'à ce que vous sentiez une tension lorsque vous déplacez le levier.
- La tension requise peut également être obtenue en tournant le levier de blocage rapide lorsqu'il est fermé.

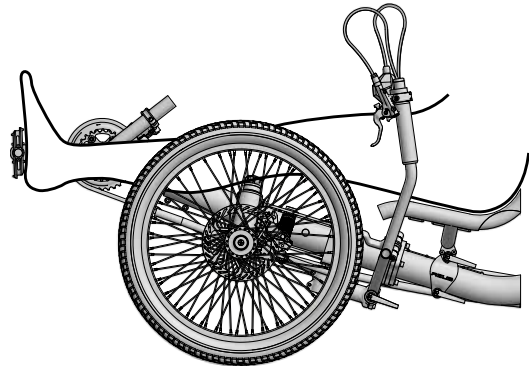
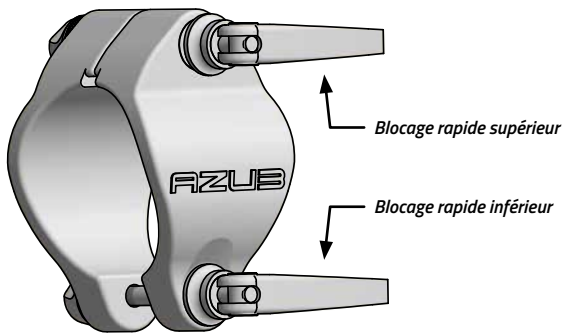


## Réglage du siège

Une fois que vous avez fixé la position de la bôme, vous devez ajuster la position horizontale du siège. Il y a deux BR sur le support de siège coulissant. Le supérieur maintient le siège, tandis que l'inférieur fixe le support sur le cadre. Si vous souhaitez retirer le siège, ouvrez le BR supérieur. Si vous souhaitez déplacer le support de siège coulissant (ajustez la position horizontale du siège), ouvrez le BR inférieur.



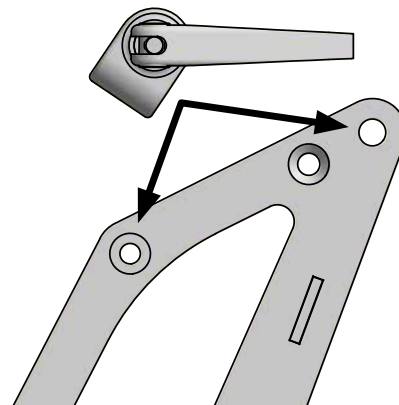
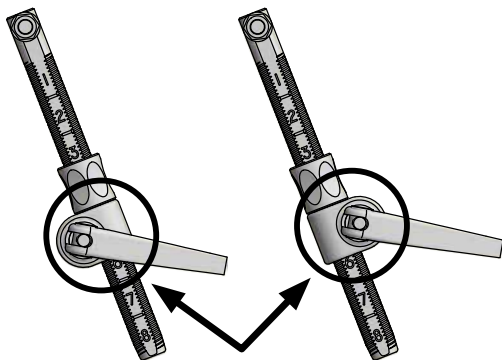
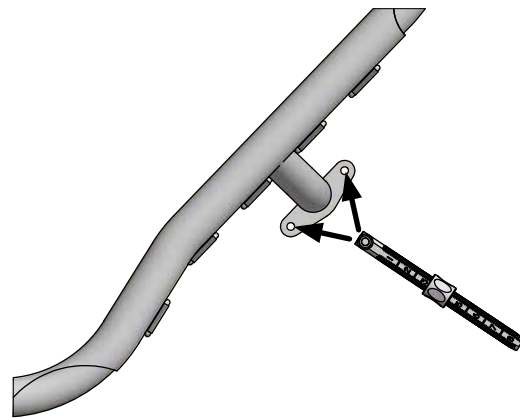
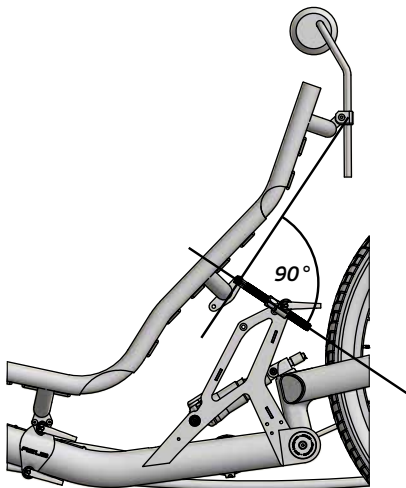
**Avant de déplacer les colliers de serrage du siège, nettoyez le tube du cadre pour éviter d'endommager la peinture.**



*Support de siège coulissant : Les écrous doivent être du côté de la chaîne !*

*Trouver la position horizontale du siège.*

Pour ajuster la position horizontale du siège, asseyez-vous sur le siège avec votre jambe tendue et votre talon sur la pédale dans la position la plus éloignée. C'est le paramètre le plus important. Un réglage court peut causer de la douleur dans les genoux. Un réglage long peut causer des problèmes avec les ligaments derrière vos genoux. Utilisez le BR pour trouver la meilleure configuration lors de vos premiers trajets.



*Position assise idéale (en haut à gauche) et ajustements possibles du siège*

L'inclinaison du siège peut être ajustée avec les haubans. Une position plus inclinée vous donne une meilleure aérodynamique, tandis qu'une position plus droite est meilleure pour la montée et plus confortable pour votre cou.

Les haubans de siège réglables en continu permettent un réglage précis de l'angle d'assise. Après avoir desserré le BR, il est possible de déplacer les haubans dans les brides de fixation et d'ajuster les écrous de réglage du hauban ou de retirer complètement le siège avec les haubans. Le BR et les brides restent montés sur le cadre. Une fois la position du siège ajustée, le BR doit être serré pour éviter que les haubans ne glissent.

Nous vous recommandons de positionner les haubans de manière appropriée en fonction de vos paramètres individuels. C'est la position la plus efficace pour soutenir le siège du trike. Pour obtenir cet angle, il y a deux supports différents sur le cadre, deux positions du siège et les brides de maintien du siège peuvent être inversées, ce qui donne huit configurations possibles montrées sur l'image.

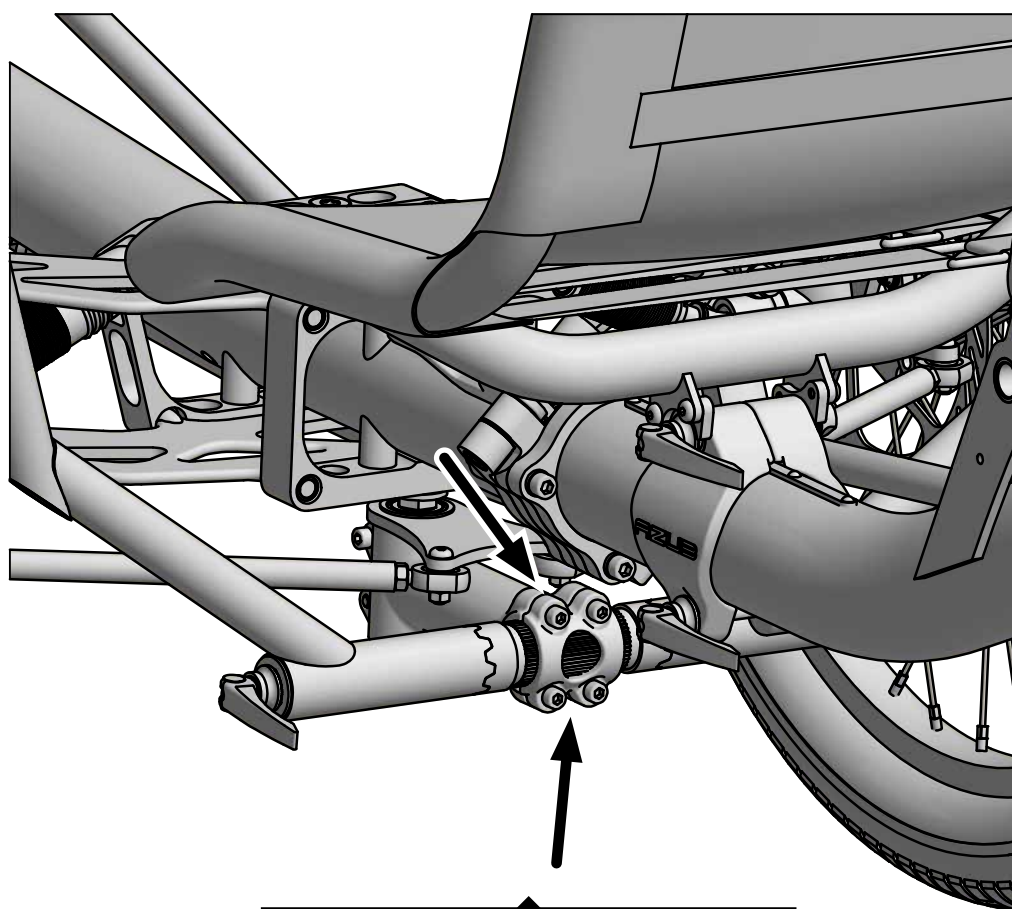
Vérifiez de temps en temps que le tissu ou filet du siège est correctement tendu. Si le tissu n'est pas assez tendu, votre dos touchera le cadre du siège. Vous pouvez resserrer le tissu du siège avec les sangles dorsales.

## Réglage du guidon

Le dernier réglage est le guidon. Trouvez la position la plus confortable et voyez si vous êtes capable d'atteindre le guidon avec les deux mains lorsque les roues font un virage complet. Vous pouvez également ajuster les positions des leviers de frein comme sur un vélo traditionnel. Pour régler le guidon, desserrez les quatre (deux) boulons sur le réglage de la position du guidon, déplacez le guidon et resserrez les boulons alternativement. Le mécanisme de pliage à dégagement rapide est uniquement destiné au pliage, pas au réglage.



**Assurez-vous que le guidon est réglé de manière que ni lui ni les leviers de frein ou de vitesse n'entrent en contact avec les pneus, les garde-boue ou d'autres accessoires dans les virages, dans n'importe quelle position. Il en va de même pour vos mains lorsque vous tenez le guidon. Vérifiez que vous pouvez tourner le guidon jusqu'au verrouillage complet.**



Réglage du guidon



Une vidéo d'instruction sur le réglage correct du trike AZUB peut être trouvée sur [www.azub.eu/instructions](http://www.azub.eu/instructions)

## Suspension avant (Ti-FLY)

Nous utilisons deux variantes de dureté des ressorts à lames – dur et mou, en fonction du poids du cycliste. Ils diffèrent par leur épaisseur et le nombre d'ouvertures. Nous avons déjà choisi le bon ressort dans la production en fonction de votre commande ou de votre poids.

### Suspension avant souple

- Les cyclistes de moins de 100 kg à la recherche d'un maximum de confort
- Tous les cyclistes de moins de 85 kg

### Suspension avant rigide

- Tous les cyclistes de plus de 100 kg
- Les cyclistes de plus de 85 kg à la recherche d'une machine tout-terrain sportive
- Les cyclistes de plus de 85 kg qui préfèrent une maniabilité précise à grande vitesse et qui veulent profiter de descentes rapides et de courbes serrées
- Les cyclistes de plus de 85 kg qui planifient des voyages avec un tricycle chargé

## Suspension arrière (TRIcon, Ti-FLY)

L'AZUB TRIcon et le Ti-FLY sont dotés d'une suspension arrière réglable avec 100 mm de débattement pour la version 20" et 95 mm de débattement pour la version 26". Les réglages de suspension dépendent du poids du pilote et des bagages ainsi que de vos préférences de conduite. L'affaissement est la mesure du débattement de suspension utilisé lorsque le véhicule est chargé au repos. Il est mesuré en pourcentage du débattement total. Pour une conduite plus confortable, nous vous recommandons d'ajuster l'amortisseur à 50 % d'affaissement, pour une sensation plus sportive, utilisez 30 % d'affaissement.

Avec l'amortisseur à ressort hélicoïdal DNM, vous pouvez ajuster l'affaissement en changeant la précharge du ressort. Avec un amortisseur pneumatique, vous pouvez ajuster l'affaissement en changeant la pression. Avec les amortisseurs pneumatiques, vous pouvez également ajuster le rebond. Essayez différents paramètres de rebond pour trouver celui qui vous convient le mieux. Les amortisseurs pneumatiques offrent également une option de verrouillage. Utilisez-le uniquement sur des surfaces lisses en montée. N'oubliez pas de déverrouiller l'amortisseur avant de descendre ou avant de rouler sur des routes accidentées. Rouler sur des routes accidentées avec l'amortisseur verrouillé peut endommager l'amortisseur.

| Poids du pilote<br>+ bagages (kg) | roue arrière 20" |                                   | roue arrière 26" |                                   |
|-----------------------------------|------------------|-----------------------------------|------------------|-----------------------------------|
|                                   | FOX              | SUNTOUR<br>(en anglais seulement) | FOX              | SUNTOUR<br>(en anglais seulement) |
|                                   | (psi / bar)      | (psi / bar)                       | (psi / bar)      | (psi / bar)                       |
| 55 – 65                           | 90 / 6,2         | 68 / 4,7                          | 72 / 5,0         | 54 / 3,7                          |
| 65 – 75                           | 105 / 7,2        | 79 / 5,5                          | 84 / 5,8         | 63 / 4,3                          |
| 75 – 85                           | 120 / 8,3        | 90 / 6,2                          | 96 / 6,6         | 72 / 5,0                          |
| 85 – 95                           | 135 / 9,3        | 102 / 7,0                         | 108 / 7,4        | 81 / 5,6                          |
| 95 – 105                          | 150 / 10,3       | 113 / 7,8                         | 120 / 8,3        | 90 / 6,2                          |
| 105 – 115                         | 165 / 11,4       | 124 / 8,6                         | 132 / 9,1        | 99 / 6,8                          |
| 115 – 125                         | 180 / 12,4       | 136 / 9,4                         | 144 / 9,9        | 108 / 7,4                         |

Tableau des pressions de départ recommandées des amortisseurs

## 5. Utilisation de votre trike couché

### Principes de base

Essayez toujours d'être visible pour les autres usagers de la route. Nous vous recommandons de monter un poteau très visible avec un drapeau sur votre siège de trike. Un poteau avec un drapeau peut être facilement monté en perçant le capuchon à l'extrémité du rail du siège. En raison de la faible hauteur de votre siège, la visibilité est une préoccupation, car vous pouvez être caché et les autres usagers de la route ne peuvent pas toujours vous voir. Conduisez prudemment et soyez proactifs.

### Premier trajet

Nous vous recommandons fortement de faire votre premier trajet loin de la circulation. Ne vous dépêchez pas. Il faudra un certain temps pour se familiariser avec votre nouveau trike.

Monter et descendre du trike est plus facile si vous êtes positionné légèrement en descente, avec le frein de stationnement activé. Si vous avez des freins mécaniques (à tambour ou à disque), tirez sur les leviers de frein, puis appuyez sur les goupilles de verrouillage du levier de frein. Pour desserrer le frein de stationnement, tirez à nouveau sur les leviers de frein.

Lorsque vous montez sur le trike, tenez-vous devant les bras avant du cadre avec une jambe de chaque côté de la bôme tout en regardant vers l'avant, puis asseyez-vous soigneusement. Essayez d'éviter de tirer sur le guidon. Vous pouvez saisir les roues avant ou le siège pour vous stabiliser.



**Avant chaque trajet, testez les freins et la direction. Vérifiez que tous les blocages rapides et les vis sont bien serrés.**

Commencez à rouler à basse vitesse et augmentez votre vitesse lentement ; essayez de vous habituer à manipuler votre trike avant de rouler dans la circulation. Lisez attentivement l'intégralité de ce guide pour comprendre les techniques et les conseils de conduite en trike couché.



**Ne tirez pas sur le guidon lorsque vous pédalez, concentrez-vous plutôt sur le recul dans le siège. Détendez-vous et asseyez-vous dans le siège. Ne vous penchez pas en avant.**



**Gardez les pieds sur les pédales lorsque le trike est en mouvement ; n'essayez jamais d'utiliser vos pieds pour ralentir. Vos pieds pourraient être attrapés sur le sol et tirés sous les bras avant du cadre, ce qui pourrait entraîner une blessure grave. Nous vous recommandons fortement d'utiliser des pédales automatiques avec des chaussures de cyclisme compatibles.**

### Prise de virage

Malgré ses trois roues et sa stabilité statique, vous devez vous pencher dans les virages et les routes bombées. Sur un vélo, vous devez vous pencher pour tourner ou vous équilibrer et le même principe s'applique sur un trike, même s'il faut plus de discipline pour toujours l'inclure dans votre conduite.

Ne roulez pas les mains libres ! Vous ne pouvez contrôler le trike en toute sécurité qu'avec les deux mains sur le guidon.

Essayez avec précaution de trouver vos limites de votre stabilité dans les virages. Si vous roulez trop vite dans un virage ou si vous ne vous penchez pas assez, la roue avant intérieure peut se soulever et, dans le pire des cas, le trike peut se retourner. Lorsque vous sentez que la roue perd le contact avec la route, vous devez diminuer votre virage ou votre vitesse. La cambrure de la route et/ou les bosses peuvent également affecter négativement la stabilité du trike dans les virages.



**Évitez de conduire le trike sur deux roues. Bien que possible, les roues sont soumises à de fortes contraintes et vous ne serez pas en mesure de contrôler correctement le trike.**

La stabilité du trike peut également être affectée par des charges lourdes sur le porte-bagages arrière. Essayez toujours de placer les charges lourdes le plus bas et le plus en avant possible.

## Freinage

Bien que certains trikes construits sur mesure aient des freins couplés, la plupart des trikes AZUB ont chaque levier de frein actionnant son frein respectif. Le levier gauche pour le frein gauche, le levier droit pour le frein droit. Lorsque vous roulez en ligne droite, utilisez la même puissance de freinage sur les deux freins pour obtenir la distance d'arrêt la plus courte. Pratiquez ce freinage d'urgence plusieurs fois à l'écart de la circulation. Vous devez vous rappeler qu'il est très facile de faire déraiper la roue intérieure dans un virage. Essayez d'équilibrer la puissance de freinage sur la roue extérieure et intérieure pour obtenir la distance d'arrêt la plus courte dans un virage.



**Les freins sont puissants et s'ils sont actionnés brusquement, la roue arrière peut se soulever. Cela peut entraîner une certaine perte de contrôle de la direction.**



**Vous aimerez peut-être conduire votre trike sur des surfaces glissantes telles que les surfaces mouillées, la glace et la neige. Les trikes vous offrent une stabilité maximale, mais rappelez-vous que votre distance d'arrêt sera beaucoup plus longue et que vous ne pourrez pas diriger le véhicule lorsque vos roues avant dérapent.**



**Les tambours, les étriers et les rotors de frein chauffent pendant l'utilisation. Ne les touchez pas pendant que vous roulez ou immédiatement après.**

## Descente

Soyez prudent lors des descentes. Il n'est pas rare d'atteindre des vitesses de plus de 70 km/h dans les descentes abruptes. Vous constaterez que vous pouvez aller plus vite avec beaucoup plus de confiance une fois que vous vous serez habitué à bien maîtriser votre trike.

Parce qu'il y a moins de résistance à l'air en position couchée, vous irez plus vite que sur un vélo droit.



**Les freins à tambour et à disque peuvent surchauffer lors de longues descentes abruptes. Si vous sentez que les freins commencent à s'affaiblir lors d'une descente, arrêtez-vous et laissez les freins refroidir avant de continuer.**

## Changement de vitesses

Quel que soit le type de vélo, il est bon de passer à une vitesse inférieure avant de s'arrêter. Vous pourrez ainsi vous dégager facilement lorsque vous repartirez. Lorsque vous roulez, il est recommandé de maintenir votre cadence de pédalage entre 80 et 100 tr/min. Essayez d'anticiper le passage des vitesses avant les montées pour éviter de changer de vitesse sous la pression.

Les systèmes de changement de vitesses standards ne peuvent changer de vitesse que lorsque le cycliste pédale, alors que les systèmes de vitesse interne peuvent être changés à l'arrêt, en pédalant ou en roue libre.

Les trikes AZUB peuvent être équipés de nombreux systèmes de changement de vitesse différents. Pour plus d'informations, lisez les manuels de leurs fabricants.

## Début avec les vélos couchés

Maintenant, tout va bien et vous pouvez facilement rouler autour de votre maison ou de votre immeuble. C'est parfait. Vous planifiez votre premier voyage. Planifiez-le soigneusement, car vous aurez probablement des problèmes avec les longues distances ou les pentes raides. Rouler trop loin avant que votre corps ne soit entraîné peut entraîner des douleurs articulaires et musculaires temporaires.

La plupart des personnes qui découvrent les vélos couchés passent par trois phases :

### Phase 1 – Passion

Vous pouvez facilement faire le tour de la maison et parcourir quelques kilomètres sur des routes droites. Vous sentez que le vélo couché est un très bon vélo et vous vous demandez « Comment ai-je pu rouler sur un vélo ordinaire pendant si longtemps ? »

### Phase 2 – Dépression profonde

Votre première sortie avec quelques pentes et quelques kilomètres supplémentaires vous fera complètement changer d'avis. Vous aurez du mal à pédaler la moitié de votre distance normale et la douleur dans vos jambes sera terrible. Mais devez persévérer et vous entraîner !

### Phase 3 – Entraîné

Maintenant, vous êtes définitivement un cycliste couché. Vous pouvez facilement parcourir de longues distances à vélo. Les montées ne sont pas un problème pour vous et vous sentez à nouveau que les vélos couchés sont de très bons vélos, rapides et confortables avec de nombreux avantages et quelques inconvénients.

Alors, quel est donc le problème ? Il est simple. Lorsque vous roulez sur un vélo couché, vous utilisez des muscles dont certains sont différents de ceux que vous utilisez sur un vélo droit et ces muscles ne sont pas entraînés. C'est la même chose que de commencer un nouveau sport. Vous devez continuer à vous entraîner, c'est tout ce qu'il y a à faire. De plus, vous devez vous habituer à un nouveau style de pédalage et à un nouveau type de vélo. Cela signifie que si vous souhaitez partir pour un long voyage peu de temps après avoir acheté votre premier couché, nous vous recommandons d'utiliser votre vélo droit et de n'essayer votre vélo couché pour une longue distance qu'après un certain temps et un certain entraînement.

En outre, vous devez garder à l'esprit que vous ne pouvez pas utiliser le poids de votre corps lorsque vous pédalez, vos jambes doivent donc être bien entraînées. Cela dit, vos jambes seront entraînées assez rapidement et seront plus fortes.

## Rouler chargé ou avec des enfants



**Il est interdit de dépasser les limites de chargement stipulées pour le trike. Une surcharge peut entraîner l'usure du porte-bagages et du cadre du vélo et par la suite entraîner leur détérioration. De plus, la surcharge affecte les propriétés de conduite et la sécurité du cycliste.**

### Porte-bagage et sacs

Grâce à notre sélection de porte-bagages et de sacs, vous pouvez transporter confortablement une charge importante sur votre trike. Il est important de garder votre cargaison lourde aussi basse, en avant et aussi centrée que possible. N'oubliez pas de prévoir des distances d'arrêt plus longues et des virages plus lents.

La capacité de charge totale maximale des porte-bagages pour trikes est de 30 kg. Le poids de la cargaison doit être réparti sur tous les porte-bagages.

### Remorques

L'utilisation d'une remorque est possible et vous devez suivre les instructions pour la remorque individuelle. Cependant, certaines conditions s'appliquent :

- Seules les remorques à deux roues sont autorisées.
- Le poids total de la remorque ne doit pas dépasser 50 kg.
- L'utilisation de l'attache d'origine est requise.
- Une remorque ne peut pas être utilisée avec un porte-bagage.
- Vous devez adapter votre style de conduite.

### Transport d'enfants

Les trikes et les porte-bagages AZUB ne conviennent pas à un siège enfant. Cela peut être très dangereux pour l'enfant car la position haute du siège peut rendre le trike instable. Pour transporter des enfants et des charges lourdes, nous vous recommandons d'utiliser une remorque. Il sera beaucoup plus sûr et plus confortable pour vos petits passagers.

## Conduite hors route

Votre tricycle n'est peut-être pas destiné aux gros dénivelés ou aux descentes difficiles, mais selon vos pneus, il convient à la conduite sur de nombreuses routes de terre ou de gravier. Sachez qu'avec un trike, vous devez vous pencher sur les sentiers en devers. Sur un vélo, vous le feriez naturellement et vous pouvez rouler en biais par rapport à la surface de la route, mais les trikes peuvent devenir instables sur les sentiers en devers avant que les vélos n'aient un problème.

## 6. Pliage

Les trikes AZUB sont livrés avec des cadres séparables en standard. Si vous décidez de passer à un trike pliant, la charnière pliante peut être ajoutée ultérieurement. Cependant, le montage supplémentaire de la charnière pliante sur un trike électrique est très compliqué et prend beaucoup de temps en raison du câblage interne.



Avant de plier ou de séparer le cadre, serrez toujours les freins de stationnement et passez au plus petit pignon de la cassette.

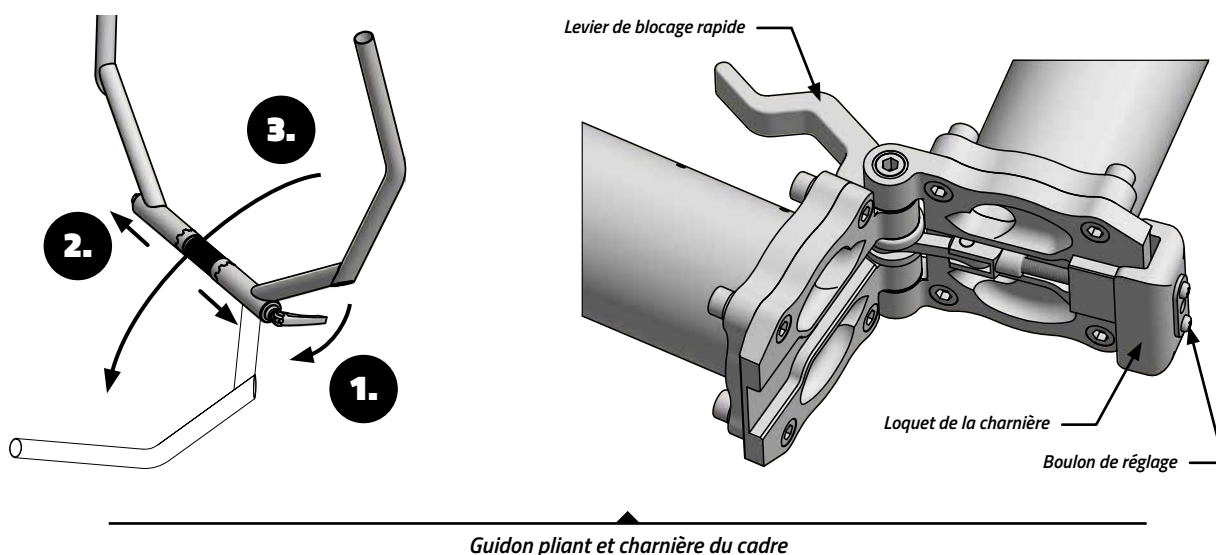


Gardez les surfaces d'accouplement de la charnière et du guidon propres pour assurer un bon fonctionnement.



Regardez la vidéo de la procédure de pliage de votre trike sur [azub.eu/instructions](https://azub.eu/instructions)

### Charnière de pliage et guidon



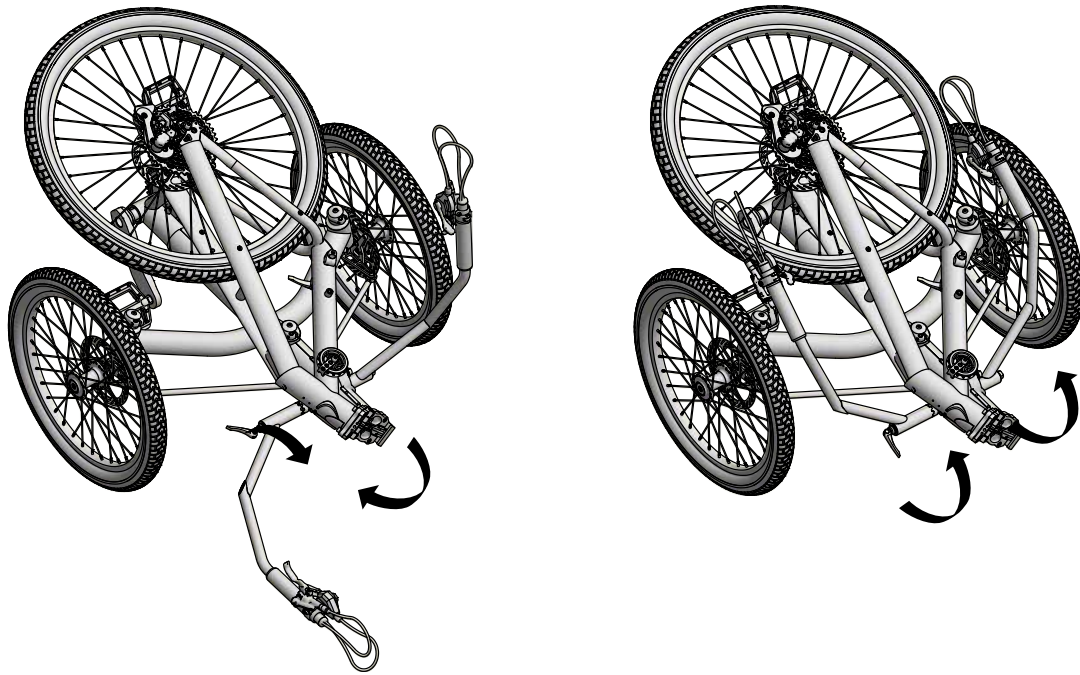
Pour plier le guidon, vous devez ouvrir le levier BR, le dévisser un peu (environ 10 tours), puis tirer les parties gauche et droite du guidon des dents de fixation (parfois, cela nécessite un tapotement avec la base de votre main). Ensuite, les deux poignées peuvent être tournées séparément.

La charnière de pliage du trike AZUB est dotée d'un grand levier BR pour un pliage facile. Pour plier le cadre, il suffit d'ouvrir le BR. Le dépliage est le même dans l'ordre inverse. Si le BR devient trop lâche ou trop serré, la longueur du BR doit être ajustée. Utilisez une clé Allen pour régler la longueur du mécanisme de verrouillage de la charnière.

### Pliage du T-Tris et du FAT

Suivez ces étapes pour plier les trikes T-Tris et FAT :

1. Ouvrez et desserrez la manette BR supérieure du siège et celle du siège, puis retirez le siège.
2. Ouvrez et desserrez le BR du guidon et pliez le guidon gauche vers l'arrière.
3. Pliez le cadre à l'aide de la charnière du cadre. Dans certains cas, les manettes de siège entrent en collision avec le cadre. Si cela se produit, déplacez le support de siège coulissant vers l'avant avant de plier le cadre.
4. Pliez le guidon vers l'avant.
5. Éventuellement, les roues avant peuvent également être retirées (voir page 19).
6. Pour les modèles avec roue arrière de 26 pouces, le retrait de la roue arrière réduit encore la taille du trike plié.



*Pliage T-Tris et FAT*

Procédez dans l'ordre inverse pour le dépliage.

### **Pliage du TRIcon et du Ti-Fly**

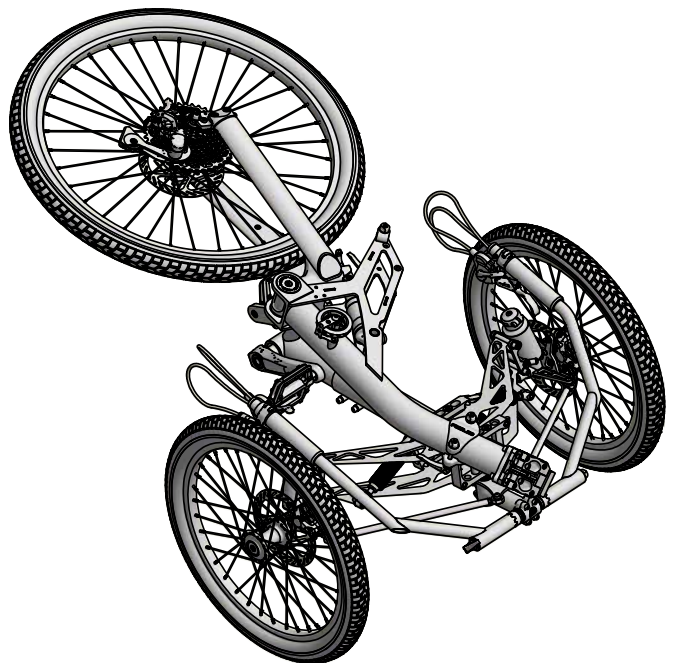
Il existe deux options lors du pliage des modèles AZUB TRIcon et Ti-FLY. Le premier est le pliage rapide. Dans ce cas, vous n'avez pas besoin de retirer la roue arrière ou le porte-bagages standard. Pour atteindre la taille minimale pliée, la fonction F2F Ultra (« Fold to Flat Ultra », Pliage à plat Ultra) peut être utilisée. Dans ce cas, vous retirerez toutes les roues et pliez la fourche arrière. Le porte-bagages arrière (à l'exception du Lowrider Rack S) et les garde-boues doivent également être démontés (le cas échéant).

Voir la page 21 pour savoir comment retirer la roue arrière avec le système Syntace X-12.

#### **Suivez ces étapes pour le pliage rapide du trike :**

1. Ouvrez et desserrez la manette BR supérieure du siège et celle du siège, puis retirez le siège.
2. Pliez le guidon vers l'avant.
3. Pliez le cadre à l'aide de la charnière du cadre. Dans certains cas, les manettes du siège butent contre le cadre. Si cela se produit, déplacez le support de siège coulissant vers l'arrière avant de plier le cadre.
4. Éventuellement, les roues avant peuvent également être retirées (voir page 19).
5. Pour les modèles avec roue arrière de 26 pouces, le retrait de la roue arrière réduit encore la taille du trike plié.

Procédez dans l'ordre inverse pour le dépliage.

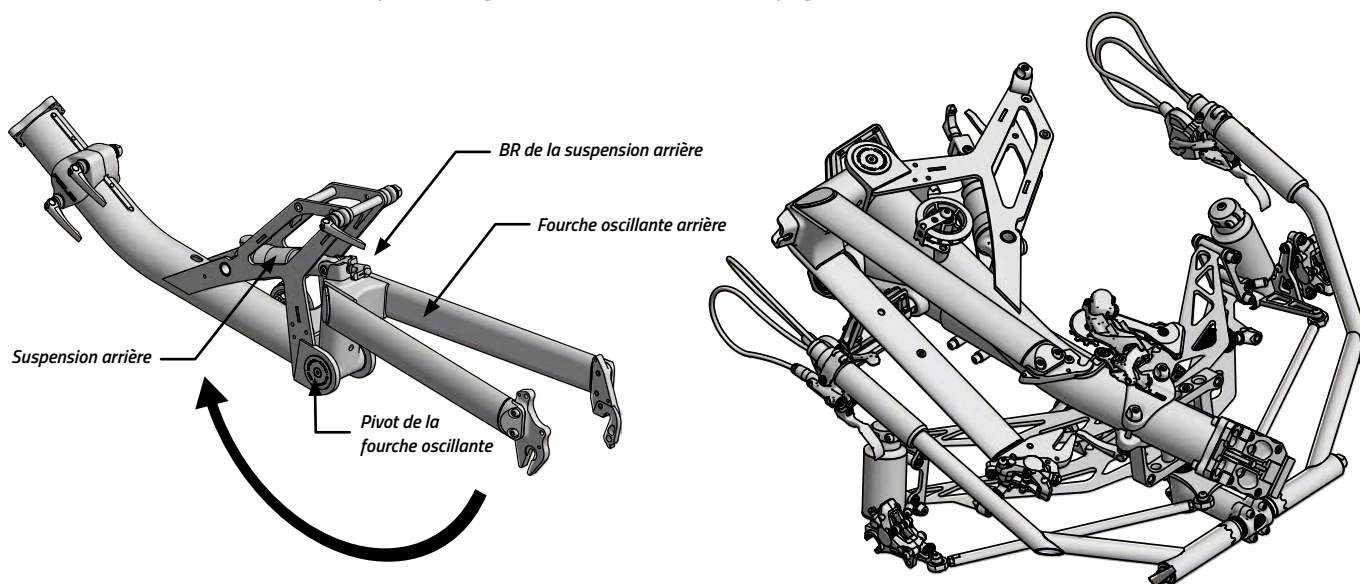


*Ti-FLY à pliage rapide*

### Suivez ces étapes pour le pliage F2F Ultra du Trike :

Le pliage F2F Ultra ne peut pas être effectué si le trike est équipé de garde-boue ou de porte-bagages (le modèle Lowrider Rack S peut rester).

1. Retirez le siège.
2. Pliez le guidon gauche vers l'arrière.
3. Retirez la roue arrière (voir page 21).
4. Ouvrez le BR de l'amortisseur arrière, désengagez l'amortisseur du bras oscillant et pliez le bras oscillant arrière.
5. Pliez le cadre à l'aide de la charnière du cadre.
6. Pliez le guidon vers l'avant.
7. Éventuellement, les roues avant peuvent également être retirées (voir page 19).



Procédez dans l'ordre inverse pour le dépliage.

## Transport

Lorsque vous souhaitez transporter votre trike en voiture, transportez le plié. Une fois le siège retiré, le trike sera plus bas et pourra être transporté à l'intérieur de nombreux types de voitures. Nous vous recommandons également de retirer le siège si vous transportez le trike sur le toit de votre voiture, ainsi que de retirer toutes les pièces qui pourraient se détacher pendant le transport.

## Stockage

Avant de stocker votre trike pendant plus de quelques mois, nous vous recommandons de le nettoyer et de le sécher et de vous assurer que les câbles, la chaîne et les pivots sont lubrifiés pour éviter la corrosion et le grippage. Les vélos et les tricycles doivent être rangés dans un endroit propre et sec afin de les préserver au mieux pour votre prochaine sortie. Placez la chaîne sur le plus petit pignon de la cassette ainsi que sur le plus petit plateau pour détendre le système de dérailleur. Assurez-vous que les pneus soient gonflés, car laisser le trike peser sur des pneus dégonflés peut les endommager. Tout vélo mal rangé peut sortir dans un état bien pire que les vélos qui auraient roulé sur plusieurs kilomètres pendant la même période.

## Outils et pièces de rechange



Chez AZUB, nous sommes fiers de nos clients du monde entier qui parcourent de grandes distances sur nos vélos et nos trikes. Vous pouvez trouver un lien vers un article intéressant sur les outils que nous vous recommandons d'emporter pour les longs voyages sur [www.azub.eu/tour](http://www.azub.eu/tour). Vos besoins peuvent être différents, mais cette liste fournit un point de départ pour vos pièces de rechange et votre boîte à outils. N'oubliez pas de planifier à l'avance et de connaître les défis auxquels vous pourriez être confronté au cours de vos aventures.

## 7. Guide mécanique

Cette section montre comment ajuster, assembler et entretenir les différents composants de votre vélo couché. Avant votre première sortie, nous vous recommandons vivement de lire les instructions du fabricant relatives à tous les composants utilisés sur votre vélo, en particulier les freins et les leviers de vitesses.

Il est courant que certains composants aient besoin d'être ajustés après quelques centaines ou milliers de kilomètres. Si vous n'êtes pas un mécanicien expérimenté, il est souvent préférable de vous rendre dans votre magasin de vélo préféré pour faire réviser votre vélo. Il ne devrait y avoir aucun problème même si le magasin n'est pas spécialisé dans les vélos couchés, car la plupart des composants sont les mêmes que sur les vélos traditionnels.

### Contrôle de garantie

Après 200 km ou un mois après l'achat, il est nécessaire de faire réviser votre nouveau vélo. Tous les composants seront ajustés si nécessaire, les rayons seront resserrés et le reste du vélo sera inspecté.

### Calendrier d'entretien

Vous trouverez ci-dessous un tableau des contrôles, réglages et réparations que nous vous recommandons d'effectuer dans le cadre de l'utilisation de votre nouveau vélo couché. En fonction de votre utilisation et de l'environnement, votre vélo couché peut nécessiter un entretien plus ou moins fréquent que celui suggéré ici. Comme c'est le cas pour tous les vélos, ce tableau constitue un point de départ pour l'entretien. Vous pourrez effectuer certains réglages ou contrôles par vous-même, mais il est préférable de confier certains d'entre eux à votre magasin de vélos local.

#### Avant chaque trajet

- Vérifier la pression des pneus (voir page 19).
- Vérifier que les freins fonctionnent parfaitement.
- Vérifier que le guidon et le jeu de direction ne présentent aucun jeu (voir page 26).
- Vérifier le serrage de toutes les attaches rapides (BR) et des moyeux (axes) des roues avant. Idem pour l'axe Syntace sur la roue arrière (le cas échéant) (voir page 19).
- Soulevez la roue arrière à 10 cm du sol et laissez-la tomber. Écoutez attentivement. Si quelque chose tremble ou vibre de manière inhabituelle, corrigez-le avant de rouler.

#### Chaque semaine ou 200 km (selon la première éventualité)

- Vérifier la propreté et la lubrification de la chaîne.
- Vérifier que le cadre et le fourche oscillante ne présentent aucun signe de détérioration (voir page 18).
- Vérifier que tous les boulons et écrous sont bien serrés (voir page 18).
- Contrôlez le jeu de direction (voir page 27).
- Contrôlez, nettoyez, lubrifiez et ajustez la suspension (voir page 28).

#### Tous les 6 mois

- Contrôler le voile et le ressaut des roues, et corriger si nécessaire.
- Nettoyer et lubrifier les câbles.
- Ajuster les dérailleurs/le changement de vitesse.
- Inspecter et lubrifier le jeu de direction (voir page 27).
- Vérifier le pédalier (voir page 27).
- Lubrifier les pédales (le cas échéant).
- Si vos pneus avant montrent des signes d'usure trop rapide, vérifiez le parallélisme des roues avant (voir page 28).

#### Tous les mois ou 1000 km (selon la première éventualité)

- Lavez et séchez le vélo (N'utilisez pas de nettoyeurs haute pression).
- Vérifiez l'usure de la chaîne.
- Nettoyez et lubrifiez la chaîne.
- Vérifiez l'usure des plaquettes de frein.
- Vérifiez que les pneus ne sont pas usés ou endommagés (voir page 19).
- Vérifiez les roues (ressaut, voile et tension des rayons) (voir page 18).
- Vérifiez que le pivot de la fourche oscillante est bien serré.
- Vérifiez que le cadre ne présente pas de fissures, de déformation ou de changement de couleur.

#### Chaque année

- Nous vous recommandons de faire vérifier et régler votre vélo par un spécialiste.

## Cadre du trike



**Vérifiez que le cadre ne présente pas de fissures, de déformations ou de changements de couleur.**

- Vérifiez principalement les soudures sur la face inférieure du cadre, en particulier autour de la charnière de pliage ou autour des brides qui relient la partie avant et arrière du cadre.
- Si le cadre montre des signes de fissures, de déformations ou de changements de couleur, contactez votre revendeur ou AZUB directement.
- N'utilisez pas votre vélo, il y a un risque d'accident, de blessure grave ou même de décès.



**Remplacements recommandés :**

- Le cadre après 50 000 km ou 5 ans. Les autres composants recommandés par le fabricant.

**Après un accident, une collision ou un choc :**

- Une vérification par un mécanicien cycle ou un concessionnaire est nécessaire.
- Remplacement éventuel d'une partie du cadre ou des composants.

## Assemblages boulonnés et vissés



**Vérifiez le serrage des vis régulièrement. Serrez les vis desserrées conformément au tableau.**

- Si vous ne disposez pas des connaissances professionnelles suffisantes et les outils nécessaires, contactez un réparateur ou un revendeur.

Tableau : Valeurs de couple recommandées

| PARTIE                        | MONTAGE  | COUPLE DE SERRAGE (Nm) | PAGE |
|-------------------------------|--|------------------------|------|
| Pédales                       | Vis de montage                                     | 35                     | -    |
| Roues avant                   | Essieu – pivot Kingpin                             | 15                     | 19   |
| Roue arrière (moyeu Shimano)  | Moyeu à vitesses interne (écrou borgne)            | 30-45                  | 24   |
| Roue arrière (Sturmey Archer) | Moyeu à vitesses interne (écrou borgne)            | 28                     | 21   |
| Roue arrière (Enviolo)        | Moyeu à vitesses interne (écrou borgne)            | 30-40                  | 22   |
| Roue arrière                  | Syntace Axe Traversant                             | 10-16                  | 21   |
| Potence                       | Vis de serrage M5                                  | 3-4                    | 9    |
| Dérailleur (Sram Eagle)       | Vis de fixation                                    | 10-12                  | -    |
| Dérailleur (Shimano)          | Vis de fixation                                    | 8-10                   | -    |
| Boom                          | Vis de fixation                                    | 10-12                  | 7    |
| Suspension avant Ti-FLY       | Vis à brides                                       | 12                     | 28   |
| Suspension avant Ti-FLY       | Capuchons et écrous                                | 5                      | 28   |
| Cadre                         | Connexion entre les cadres avant et arrière (4xM6) | 12                     | -    |

## Jantes et rayons



**Vérifiez l'absence de fissures et de déformations sur les jantes avant et arrière.**

- Si vous constatez des fissures ou des déformations, n'utilisez pas le trike.
- Faites contrôler le tout chez un réparateur ou un concessionnaire.

Appuyez légèrement sur les rayons avec votre pouce et votre doigt et vérifiez que la tension est à peu près la même pour tous les rayons. Si la tension dans les rayons est différente ou si certains sont lâches, faites resserrer les rayons par un réparateur ou chez un concessionnaire.

## Pneus

Les vélos couchés AZUB ne sont livrés qu'avec des pneus que nous avons essayés et testés avec succès lors de nombreux voyages et expéditions. Lorsque vous changez de pneus ou de chambres à air, notez la plage appropriée de pression des pneus et le sens de rotation des roues (ces informations sont visibles sur le flanc des pneus).

1. Vérifiez la pression correcte des pneus (les valeurs maximale et minimale de pression se trouvent sur le flanc du pneu).
2. Vérifiez que les pneus ne sont pas fissurés ou endommagés.
3. Vérifiez que le pneu a une bande de roulement suffisante.



**S'il y a des fissures, des dommages ou si la bande de roulement n'est pas assez profonde, changez le pneu ou faites-le changer chez un mécanicien cycle ou un concessionnaire.**



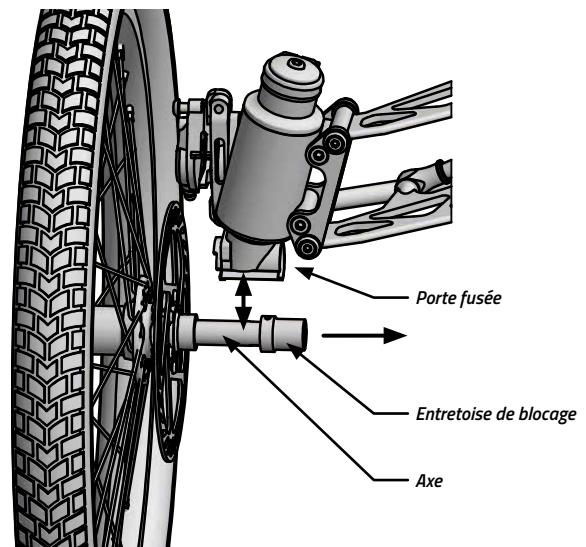
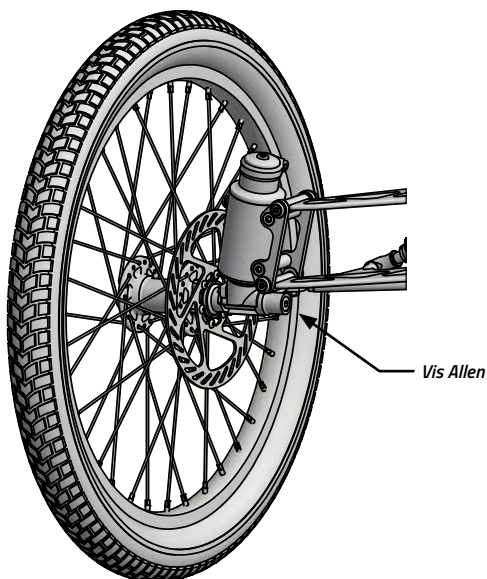
**Si vos pneus avant montrent des signes d'usure trop rapide, vérifiez le parallélisme des roues avant (page 28).**

## Kingpins

Il s'agit de la partie du système de direction du trike qui maintient l'axe de la roue avant. Les Kingpins sont placés dans des jeux de direction A-head 1 1/8 semi-intégrés standard.

Pour monter ou démonter les roues avant, vous avez besoin d'une clé Allen de 5 mm.

Les axes de roue AZUB permettent d'utiliser des freins à tambour ou à disque. Ils permettent également d'utiliser le moyeu à dynamo SON (uniquement avec les freins à disque).



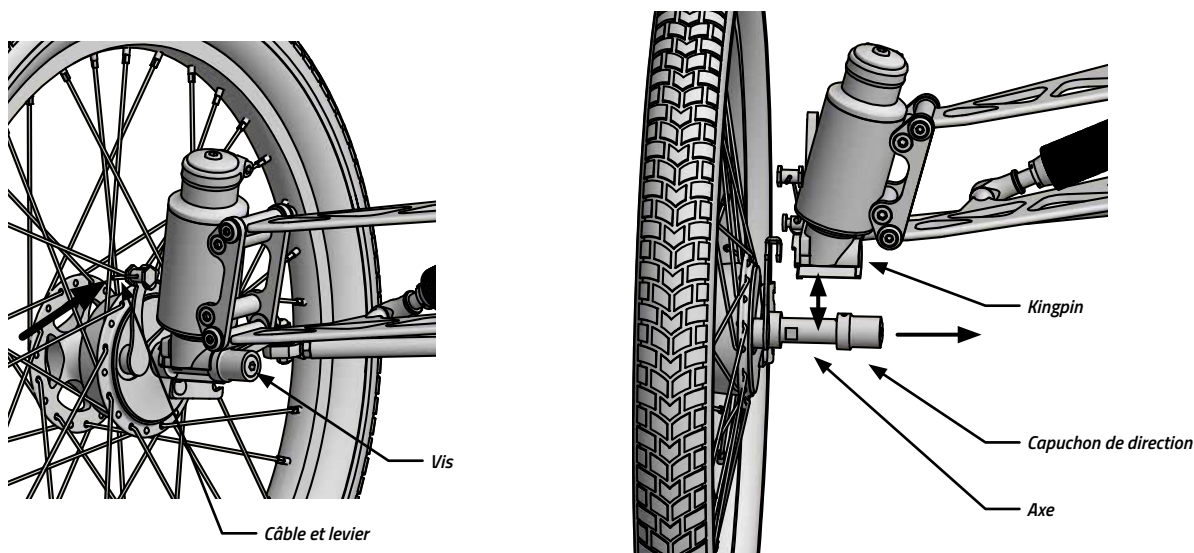
### Dépose d'une roue avant avec frein à disque :

1. Déconnectez le câblage du moyeu à dynamo, s'il est installé.
2. À l'aide d'une clé Allen de 5 mm, desserrez d'environ 4 tours la vis du capuchon situé à l'intérieur de la roue. Ne dévissez pas la vis complètement. Si l'axe tourne, asseyez-vous sur le trike et desserrez la vis en vous asseyant. Vous pouvez également procéder par à-coup ou en utilisant une deuxième clé Allen depuis l'extérieur de la roue pour bloquer l'axe.
3. Appuyez sur la roue pour faire sortir l'axe du pivot Kingpin et retirez la roue.
4. Si vous avez des freins hydrauliques, nous vous recommandons d'utiliser des entretoises entre les plaquettes de frein pour éviter la formation de bulles dans les conduites de frein.

### Montage d'une roue avant avec frein à disque :

1. Retirez l'entretoise de plaquette de l'étrier de frein (le cas échéant) et faites glisser avec précaution le rotor dans l'étrier de frein et l'axe de la roue dans le pivot.
2. À l'aide d'une clé Allen de 5 mm, serrez la vis du capuchon à l'intérieur de la roue (15 Nm). Nous vous recommandons d'utiliser une clé Allen extra longue. Si l'essieu tourne, asseyez-vous sur le trike et serrez la vis en vous asseyant. Vous pouvez également procéder par à-coup ou en utilisant une deuxième clé Allen depuis l'extérieur de la roue pour bloquer l'axe.

3. Connectez le câblage du moyeu à dynamo (le cas échéant).
4. Testez toujours les freins et assurez-vous que les deux roues avant sont bien fixées avant de rouler.

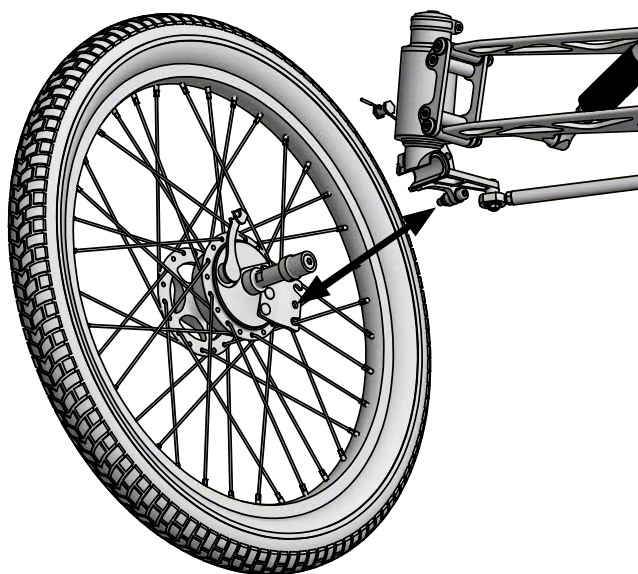


#### Retrait d'une roue avant avec freins à tambour :

1. Relâchez la tension sur le câble de freinage en poussant sur le levier et démontez le câble du levier à ce moment-là.
2. À l'aide d'une clé Allen de 5 mm, desserrez d'environ 4 tours la vis dans capuchon situé à l'intérieur de la roue. Ne dévissez pas la vis complètement. Si l'essieu tourne, asseyez-vous sur le trike et desserrez la vis en vous asseyant. Vous pouvez également procéder par à-coup ou en utilisant une deuxième clé Allen depuis l'extérieur de la roue pour bloquer l'essieu.
3. Tirez sur la roue vers le bas pour faire sortir l'essieu du pivot Kingpin et retirez la roue.
4. Tirez la roue pour désengager le frein à tambour de l'axe de fixation du Kingpin.

#### Montage d'une roue avant avec freins à tambour :

1. Alignez le frein à tambour arrière sur la goupille de fixation du Kingpin, puis l'essieu dans le Kingpin.
2. À l'aide d'une clé Allen de 5 mm, serrez la vis du capuchon à l'intérieur de la roue (15 Nm). Nous vous recommandons d'utiliser une clé Allen extra longue. Si l'essieu tourne, asseyez-vous sur le trike et serrez la vis en vous asseyant. Vous pouvez également procéder par à-coup ou en utilisant une deuxième clé Allen depuis l'extérieur de la roue pour bloquer l'essieu.
3. Remontez le câble de frein aux freins à tambour.
4. Testez toujours les freins et assurez-vous que les deux roues avant sont bien fixées avant de rouler !



Goupille de fixation du frein à tambour

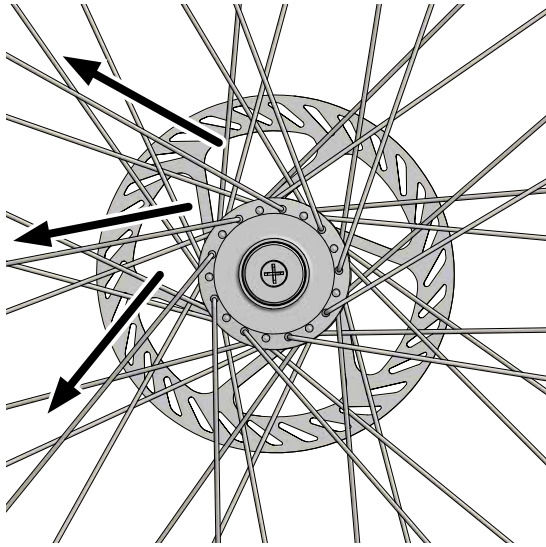


Une vidéo d'instruction sur le (dés)assemblage de la roue avant est disponible à l'adresse [www.azub.eu/instructions](http://www.azub.eu/instructions)

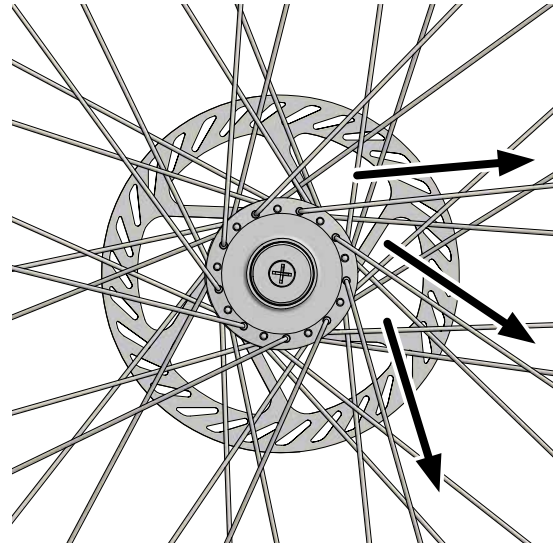
## Roues

Vérifiez toujours que les blocages rapides ou axes sont bien serrés lors du montage des roues arrière. La plupart des roues de nos vélos sont équipées de roulements scellés qui ne nécessitent aucun entretien. Le démontage et le montage des moyeux Sturmey-Archer, Rohloff, Enviolo et Shimano Nexus nécessitent des procédures différentes, détaillées dans cette section. Pour plus d'informations, consultez les manuels des fabricants.

Pour prolonger la durée de vie des rayons, les roues avant doivent être montées sur leur côté optimal. Lorsque vous regardez l'extérieur de la roue, les rayons extérieurs doivent correspondre à l'orientation indiquée.



Roue gauche



Roue droite

Les rayons doivent être serrés – il est courant qu'ils aient besoin d'être resserrés après les 200 premiers km. Une fois les rayons serrés, vous devez vérifier si la roue est centrée. Si ce n'est pas le cas, elle doit être ajustée, ce qui ne doit être fait que par un mécanicien expérimenté.

## Retrait de roues arrière de 26" avec essieu Syntace

Si votre trike est équipé d'une roue arrière à essieu traversant de 26", le système de démontage peut être différent de celui auquel vous êtes habitué. Pour les roues arrière 26" des trikes, AZUB utilise le système d'axe Syntace X-12 avec un outil X-Fix intégré.

### Comment retirer une roue arrière avec le système Syntace X-12 :

1. Localisez l'outil étiqueté « Syntace » sur le côté gauche de l'essieu.
2. En utilisant deux doigts, tirez l'outil directement hors de l'essieu. (Remarque : remuez l'outil à l'aide de la poignée exposée s'il est trop difficile à retirer).
3. Insérez l'extrémité hexagonale de 5 mm de l'outil dans l'essieu et tournez dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
4. Faites glisser l'essieu et retirez la roue en prenant soin de la retirer de la chaîne.

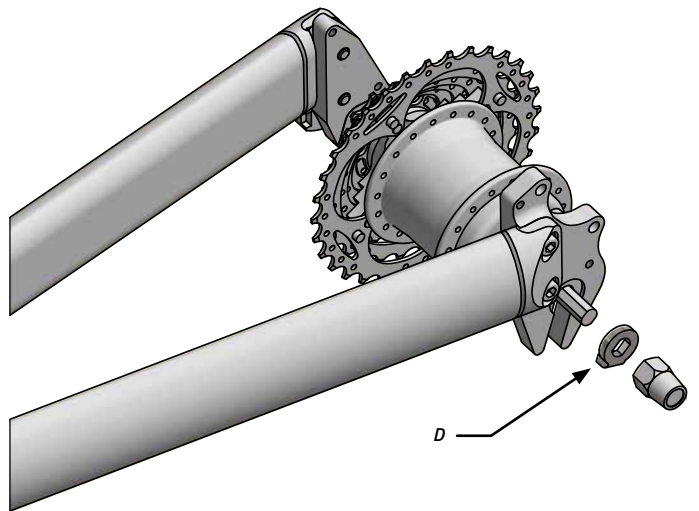
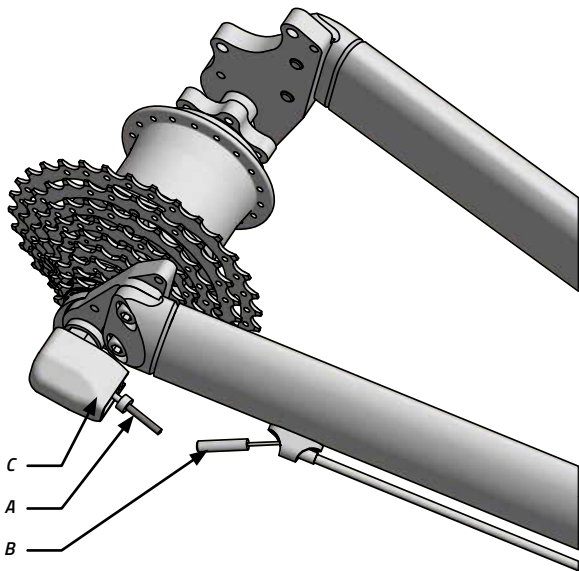
Le montage est le même dans l'ordre inverse. Lorsque vous placez l'outil dans l'essieu, assurez-vous qu'il est correctement installé (il n'est pas nécessaire de le tourner).

## Démontage du moyeu Sturmey Archer

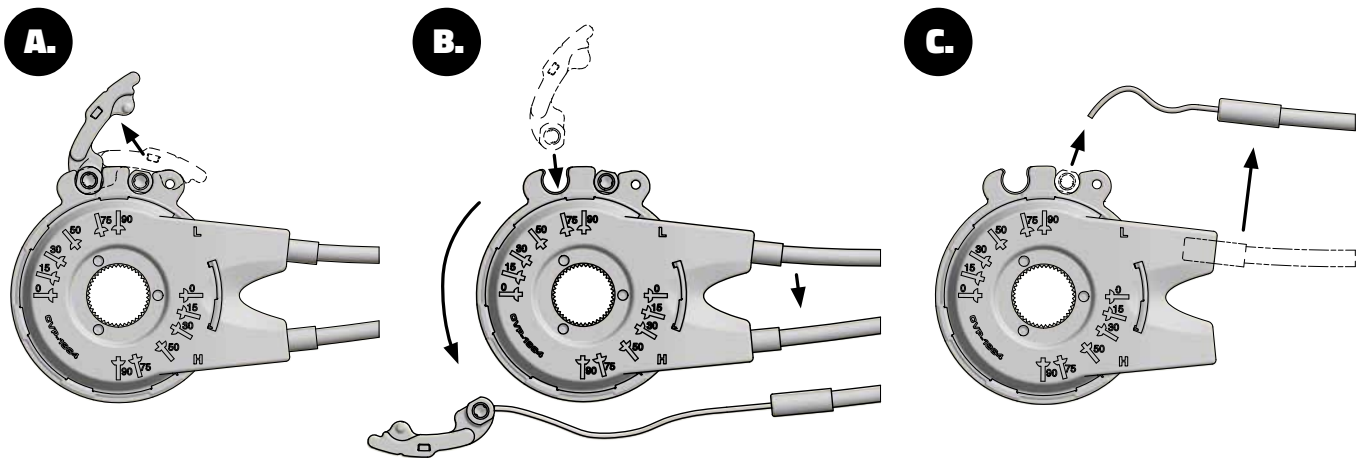
### Comment retirer une roue arrière avec le moyeu Sturmey Archer :

1. Passez la 1ère vitesse
2. Débranchez les câbles (A) et (B).
3. Retirez le capuchon (C).
4. Utilisez une clé de 15 mm pour retirer les écrous et les rondelles de blocage (D).
5. Retirez la roue arrière des pattes de fixation.

Le montage est le même dans l'ordre inverse. Serrer les écrous à 28 Nm.

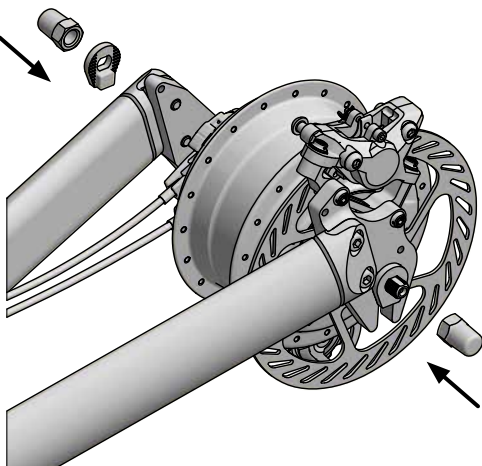
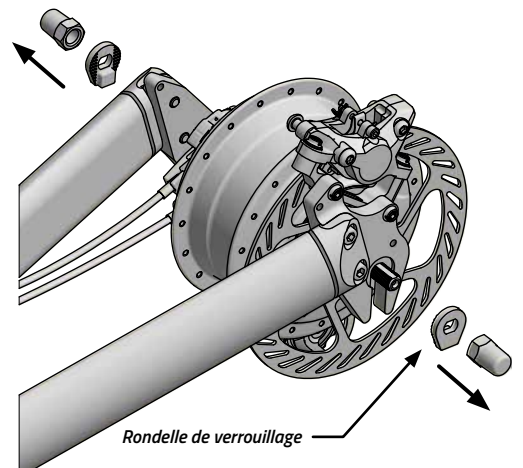


## Démontage du moyeu Enviolo



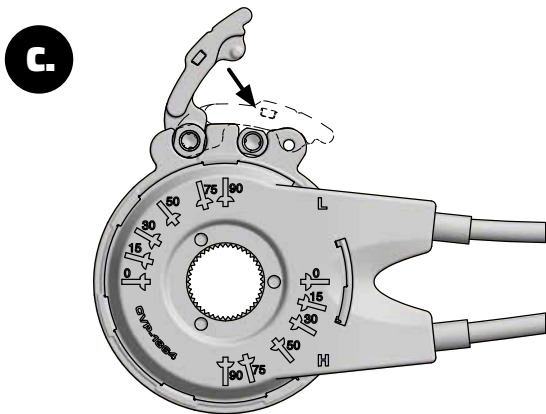
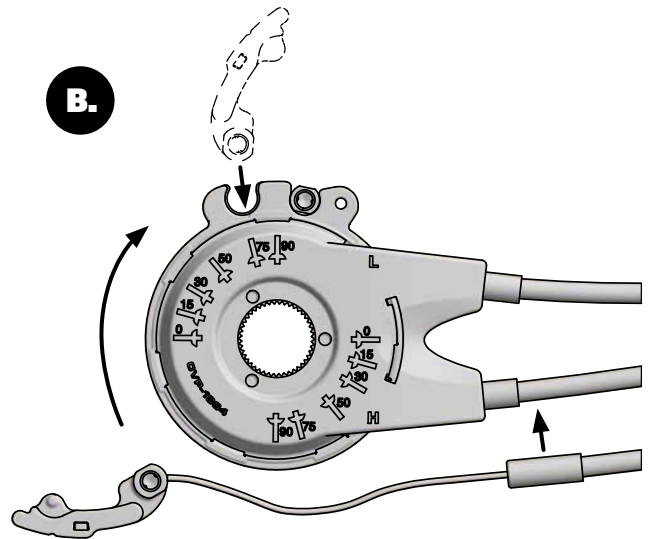
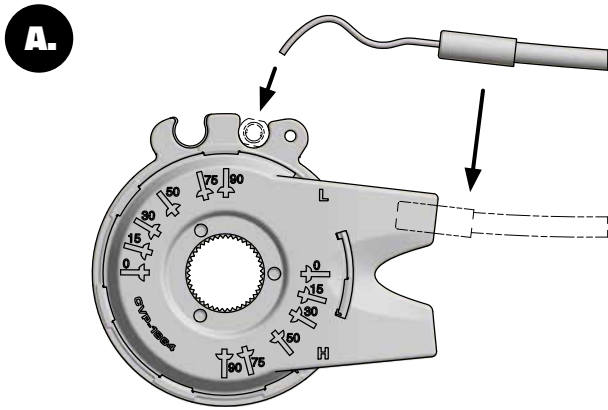
### Comment retirer une roue arrière avec le moyeu Enviolo :

1. Avec la commande au guidon, déplacez le point de fixation des câbles sur le mécanisme de changement de vitesse pour avoir un accès facile au mécanisme.
2. Retirez le câble du mécanisme de changement de vitesse en suivant les étapes A, B et C.
3. Retirez les écrous et les rondelles de verrouillage.
4. Retirez la roue arrière des pattes de fixation.

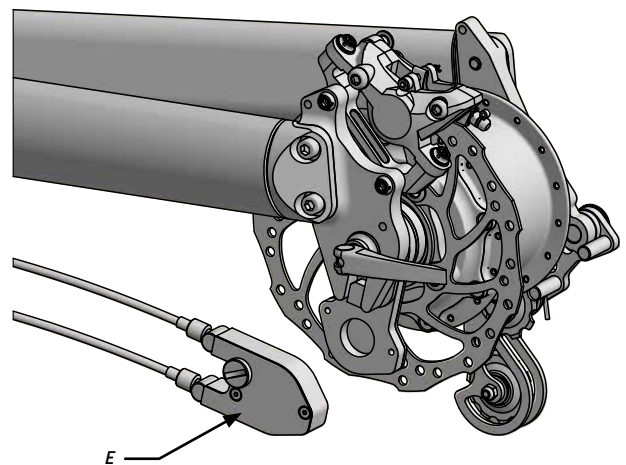
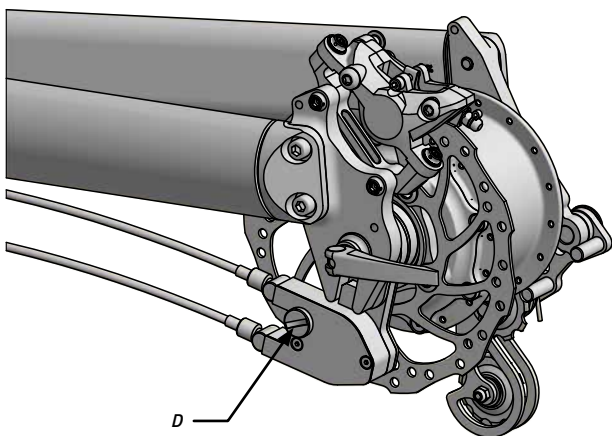


### Comment monter une roue arrière avec le moyeu Enviolo :

1. Placez la roue arrière dans le cadre arrière, en veillant à ne pas obstruer les câbles de changement de vitesse.
2. Insérez les rondelles de verrouillage et les écrous et serrez à 30-40 Nm.
3. Raccordez les câbles conformément aux instructions (A, B et C).

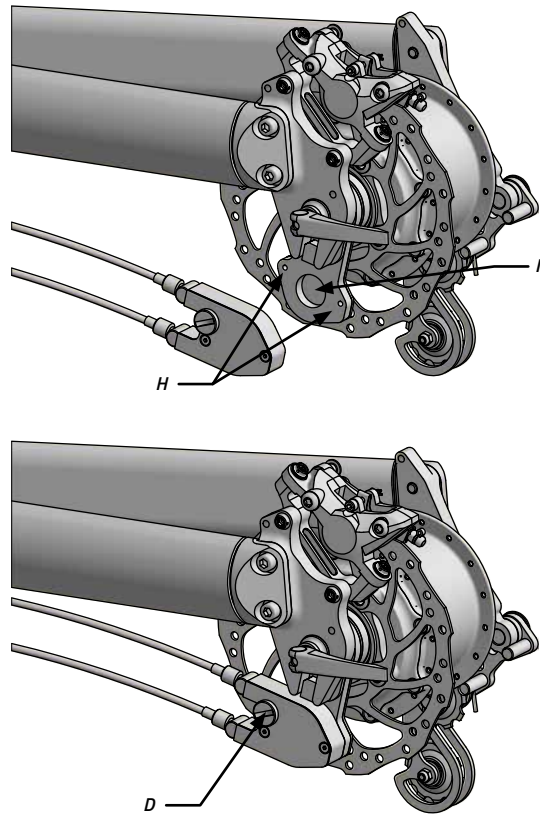
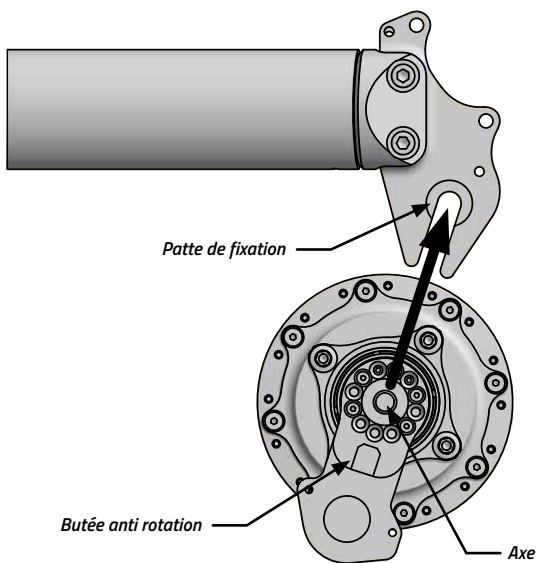


## Démontage du moyeu Rohloff Speedhub



### Comment démonter une roue arrière avec le moyeu Rohloff Speedhub :

1. Pour retirer la roue de son logement, il faut commencer par retirer la boîte à câble [E] après avoir dévissé la vis fendue à tête moletée [D]. La boîte à câble [E] repose sur une cheville hexagonale qui relie à la boîte de transfert externe. La roue doit être enlevée avec le 14<sup>ème</sup> rapport engagé pour faciliter le remontage de celle-ci.
2. Ouvrez le levier de blocage rapide et retirez la roue.



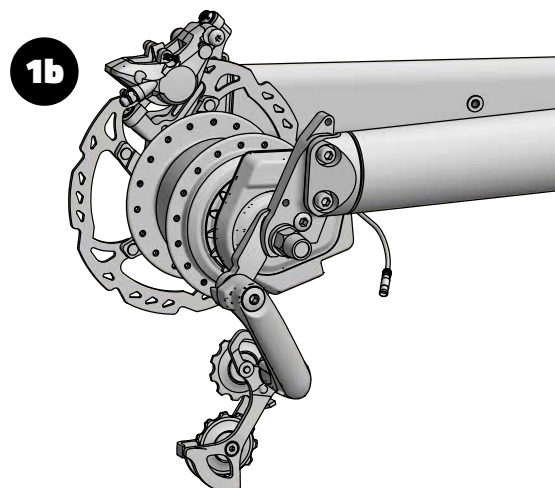
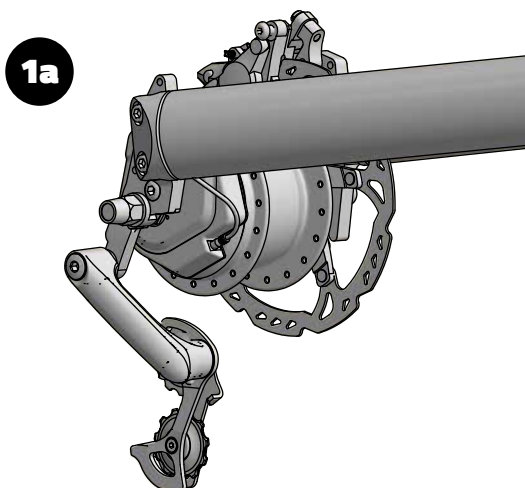
### Comment monter une roue arrière avec le moyeu Rohloff Speedhub :

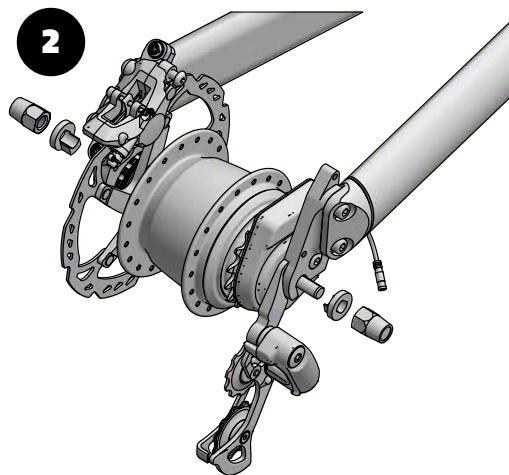
1. Placez la roue dans les pattes de fixation comme indiqué, en veillant à ce que la chaîne se trouve correctement sur le pignon.
2. Pour remonter le boîtier de câbles, placez la commande des vitesses sur le 14e rapport. Placez alors le boîtier des câbles sur la cheville hexagonale [I], de sorte à ce que les deux ergots s'insèrent dans les deux trous à l'arrière du boîtier à câbles. Tournez légèrement dans les 2 sens la commande des vitesses qui est sur le 14e rapport, afin de faciliter le positionnement et la pénétration de la cheville hexagonale.
3. Serrez et bloquez la vis fendue à tête moletée [D]

### Démontage du moyeu Shimano Nexus

#### Comment retirer une roue arrière avec le système de changement de vitesse électronique Nexus Di2 :

Pour retirer une roue arrière avec le système de changement de vitesse électronique Nexus Di2, utilisez l'outil Shimano TLEW02 Di2 E-Tube Plug Tool pour retirer le câble électronique du moyeu. Desserrez l'axe et retirez la roue. Lors du montage de la roue, placez la roue dans les pattes de fixation en veillant à ce que les rondelles de blocage soient dans la patte et que les écrous de l'axe soient serrés à 30-40 Nm. À la fin, branchez le câble dans le moyeu à l'aide du même outil spécial.





## Freins

Avant chaque trajet, vérifiez que vos freins fonctionnent correctement. S'il y a un problème trouvez la solution et réparez immédiatement. Les freins sont essentiels à la sécurité de votre vélo, ils doivent donc être en bon état chaque fois que vous utilisez votre vélo. Les plaquettes de frein s'usent à l'usage et doivent être remplacées conformément aux instructions du fabricant de freins.



Le levier de frein droit freine la roue avant droite, le levier de frein gauche freine la roue avant gauche. Appliquez les freins de manière régulière pour obtenir une performance optimale.



Sur demande, les deux freins peuvent être couplés dans un seul levier de frein.



Gardez à l'esprit que lorsque le trike est complètement chargé ou par temps humide, la distance de freinage augmente.



Le frein à disque arrière ne doit être utilisé que pour le stationnement !

## Freins à disque

Vous pouvez trouver plusieurs types de freins à disque sur nos trikes. Les manuels d'entretien de tous les types de freins sont disponibles sur le site web de leur fabricant. Après le stockage ou le transport, les freins hydrauliques peuvent avoir besoin d'être « pompés ». Pour ce faire, appuyez plusieurs fois sur les leviers de frein jusqu'à ce que les freins ne soient plus spongieux.



Ne touchez pas le disque après un freinage intense - risque de brûlure !



Si vous sentez que vos freins deviennent des freins inefficaces, il peut y avoir plusieurs raisons à cela. Assurez-vous que les freins fonctionnent correctement avant d'utiliser votre trike.

La baisse d'efficacité de vos freins peut être causée par :

- Une tension insuffisante du câble de frein des freins à disque mécaniques.
  - Serrez le câble de frein
- Plaquettes de frein usées
  - Remplacez les plaquettes de frein.
- Disques de frein usés
  - Remplacez les disques de frein.
- Fuite de liquide de frein ou bulles d'air dans le système hydraulique.
  - Contrôlez le système de freinage, remplacez le liquide, si nécessaire, purgez le système de freinage.

Si vous n'avez pas suffisamment de connaissances professionnelles et les outils nécessaires, contactez un mécanicien cycle ou un revendeur.

## Freins à tambour

Les systèmes de freins à tambour de Sturmey Archer sont très fiables et durables. Vous devez seulement vérifier les câbles et leur connexion au frein. Vous ne pouvez régler que la longueur de la course du levier de frein. Veillez à ce que le levier de frein ne touche pas la poignée lorsque la force de freinage est maximale.

## Changement de vitesse

Nous proposons plusieurs systèmes de changement de vitesse différents :

- Shimano ou SRAM
- Moyeux Shimano, Rohloff, Enviolo et Sturmey Archer
- Boîte de vitesses à engrenages pour pédalier
- et plus encore

Les manuels d'entretien de tous les systèmes de changement de vitesse sont disponibles sur les sites Web des fabricants.

Il est courant qu'après les 200 premiers kilomètres, les câbles de changement de vitesse et de frein s'étirent et doivent être réajustés. Votre magasin de vélo local devrait être en mesure de faire tous les ajustements nécessaires.

Nous vous recommandons de garder tous les câbles propres et de les huiler occasionnellement pour vous assurer que les systèmes de changement de vitesse et de freinage fonctionnent correctement.

## Chaîne

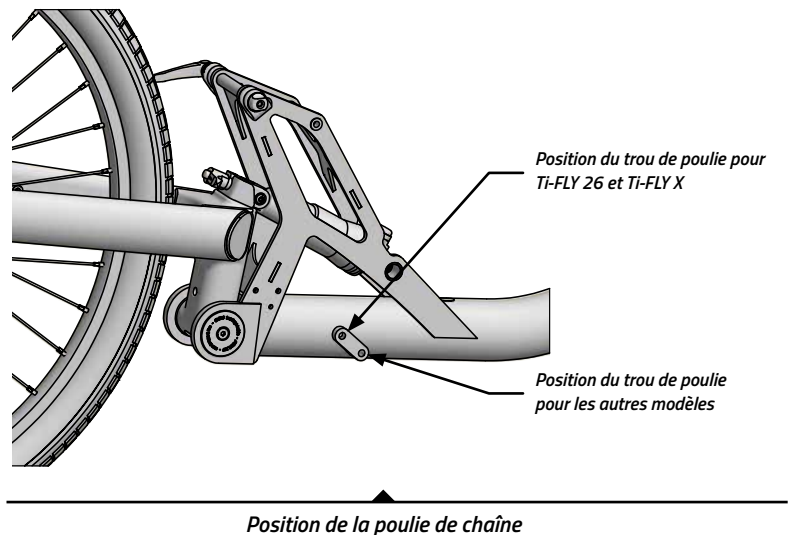
La chaîne est soumise à de fortes contraintes. C'est pourquoi vous devez l'entretenir et en vérifier l'usure. Lorsque la chaîne est usée, elle endommage les plateaux, la cassette et le dérailleur. Nous vous recommandons de lubrifier la chaîne régulièrement. La fréquence de lubrification de la chaîne dépend du lubrifiant que vous utilisez, de l'endroit où vous roulez, de l'exposition éventuelle de la chaîne à l'eau et de la distance parcourue. Certains cyclistes nettoient et lubrifient leur chaîne toutes les deux semaines, d'autres ne la lubrifient qu'une fois par saison. Si votre chaîne est bruyante, elle a probablement besoin d'être nettoyée et lubrifiée. Lorsque vous lubrifiez la chaîne, vous devez d'abord la nettoyer, puis, une fois que le lubrifiant a pénétré dans les rouleaux, essuyer les plaques latérales de la chaîne. Toute huile sur l'extérieur de la chaîne ne fait qu'attirer la saleté et ne contribue pas à la lubrification de la chaîne.

Utilisez une jauge d'usure de chaîne pour vérifier l'usure de votre chaîne. Si la chaîne est usée, remplacez-la immédiatement. Les chaînes de vélos couchés sont environ 2,5 fois plus longues que les chaînes standard vendues pour les vélos traditionnels.

Les tubes de chaîne protègent vos jambes et votre pantalon de l'huile et de la saleté de la chaîne. Lorsque vos tubes de chaîne sont usés, contactez AZUB pour acheter des pièces de rechange.

### Position de la poulie de chaîne

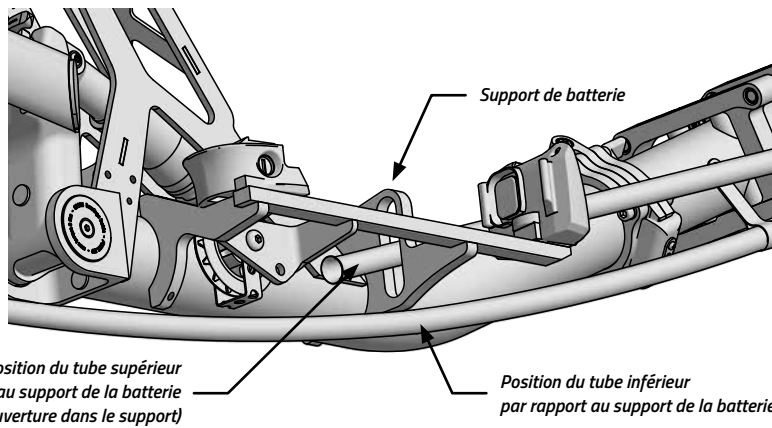
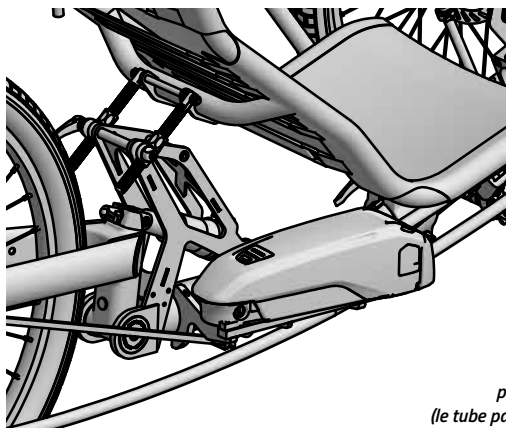
Si vous retirez la poulie pour l'entretien ou un nettoyage en profondeur, vérifiez sa position correcte lorsque vous la remettez en place



### Position des tubes de chaîne

Si vous remplacez la chaîne de votre tricycle ou si vous recevez un tricycle sans chaîne, veillez à placer correctement les tubes lors du montage de la chaîne. Veillez également à ce que la chaîne ne soit pas tordue dans le tube de chaîne.

Sur un e-trike, le tube supérieur doit passer par l'ouverture du support de batterie. Le tube inférieur passe librement sous le support. Dans le cas des moyeux à vitesses, le tube inférieur est fermement fixé au support de la batterie.



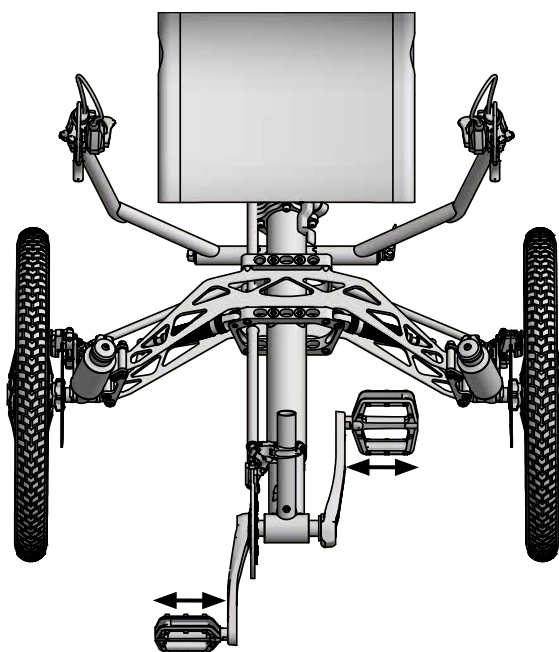
Position du tube supérieur par rapport au support de la batterie (le tube passe par l'ouverture dans le support)

Position du tube inférieur par rapport au support de la batterie

**Position des tubes de chaîne sur un e-trike**

**Boîtier de pédalier**

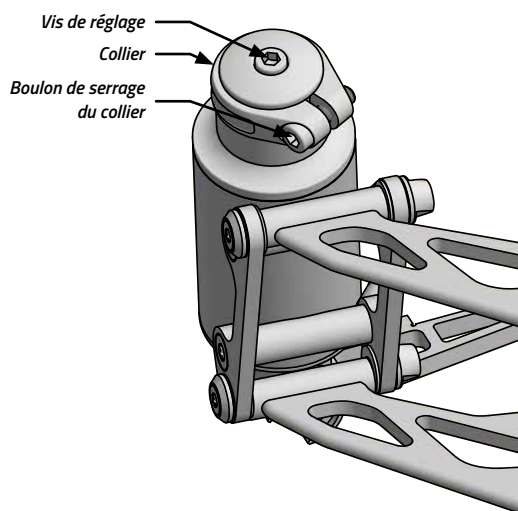
Tous les vélos couchés AZUB sont équipés de boîtiers de pédalier à cartouche étanches qui ne nécessitent aucun entretien. Vous pouvez vérifier le BP en secouant les pédales, comme indiqué sur l'image. Si vous sentez un jeu, le boîtier de pédalier doit être remplacé.



**Jeux de direction**

Les Kingpins se trouvent dans le cadre, dans les jeux de direction. AZUB utilise des jeux de direction standard semi-intégrés A-head 1 1/8". Le moyen le plus simple de vérifier si tout va bien est de tenir les freins et d'essayer de faire basculer le vélo d'avant en arrière. Si vous sentez et voyez un certain jeu entre les pivots d'attelage et le cadre, alors les jeux de direction doivent être serrés. Si vous sentez du jeu dans le guidon, cela peut être dû à un jeu dans le pivot du guidon qui est aussi un jeu de direction.

Lorsque vous serrez les jeux de direction A-head, vous devez d'abord desserrer le collier. Ensuite, serrez la vis sur le dessus du jeu de direction jusqu'à ce que le jeu soit résolu, mais pas au point de bloquer le jeu de direction. Resserrez le collier et le tour est joué !



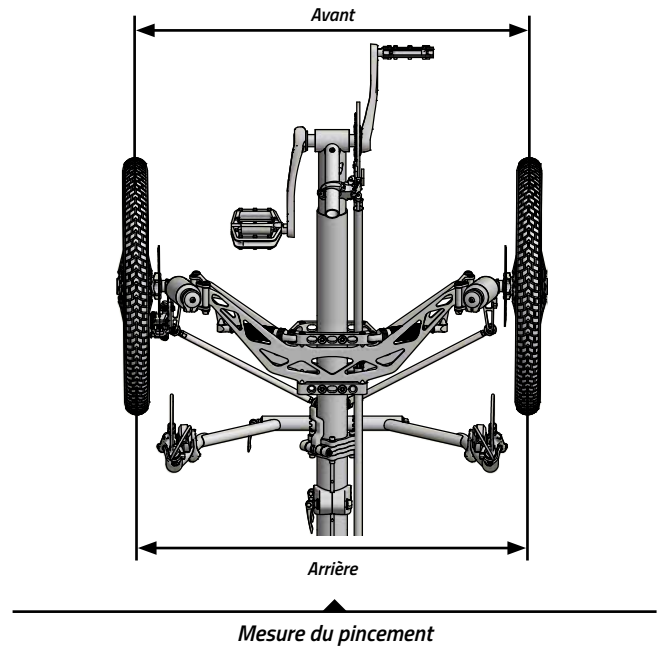
**Réglage du jeu de direction**  
(le collier varie selon le système de direction)

## Parallélisme des roues avant

Une usure inégale ou excessive des pneus avant indique un pincement hors norme. Cela peut être dû au fait que l'une des roues avant a heurté un obstacle. Avant de régler le pincement, assurez-vous que les barres de direction ne sont pas pliées et que les joints à rotule sont en bon état. Alignez les roues et le guidon. Utilisez une longue règle ou une tige pour mesurer la distance entre l'intérieur des jantes à l'avant de la roue, puis à l'arrière, toutes deux mesurées à la même hauteur d'essieu. La distance doit être identique ou inférieure de 2 mm à l'avant (pincement). Si le pincement est déréglé, desserrez les deux écrous de blocage sur une barre de direction et faites tourner la barre (une petite rotation donne un changement de voie assez important). Serrez les contre-écrous lorsque le pincement est correct.



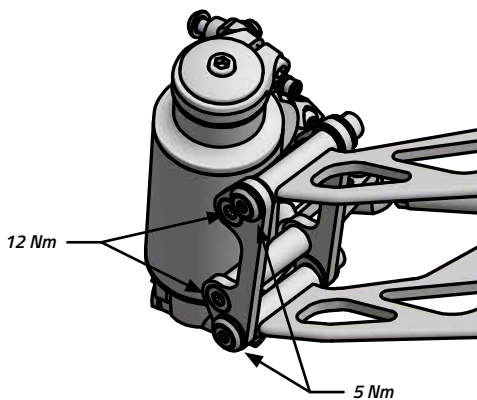
Une vidéo d'instruction sur l'alignement des roues avant est disponible sur [azub.eu/instructions](http://azub.eu/instructions).



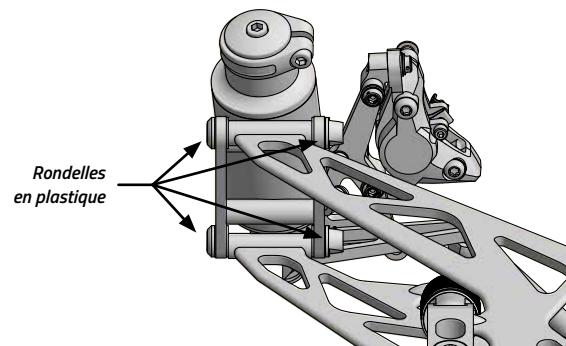
## Alignement du guidon après une torsion involontaire

Lors d'un choc ou d'une manipulation imprudente du trike, le guidon peut se tordre sur le côté. Lorsque le guidon est tourné au maximum à gauche et à droite, la distance entre le guidon et le siège doit être identique. Si ce n'est pas le cas, desserrez les vis sur la potence du guidon. Réglez la même distance et serrez les vis en fonction du couple recommandé.

## Suspension avant (Ti-FLY)



Vis dont il faut vérifier le serrage



Rondelles en plastique qui doivent être vérifiées

### Entretien

- contrôle régulier du serrage des vis du capuchon 5 Nm
- contrôle régulier du serrage des vis de collier 12 Nm
- inspection visuelle des roulements - vérifier l'absence d'usure et de détérioration



Les instructions pour le remplacement des roulements sont disponibles sur [azub.eu/instructions](http://azub.eu/instructions).

## Suspension arrière (TRIcon & Ti-FLY)

Les cadres AZUB TRIcon et Ti-Fly ont une roue arrière suspendue. Le bras oscillant arrière pivote sur des roulements étanches et utilise un amortisseur arrière pneumatique ou à ressort de 165 mm. Une vis avec levier de serrage réglable ou un BR près de l'amortisseur permet de plier facilement le bras oscillant.

## Roulements

Le pivot de la suspension arrière est équipé roulements qui ne nécessitent aucun entretien. Nous recommandons de vérifier le serrage du boulon du pivot tous les mois. Les roulements doivent être remplacés environ tous les 20 000 km.

## Amortisseurs

Gardez votre amortisseur propre pour une longévité maximale. La plupart des amortisseurs arrière nécessitent des compétences particulières pour être réparés ou entretenus. Consultez leurs manuels d'entretien pour une maintenance appropriée. Nous vous recommandons de faire contrôler la suspension tous les ans.

Vérifiez que l'amortisseur ne présente pas de signes d'endommagement. Comprimez et relâchez l'amortisseur. Si vous détectez des bruits inhabituels ou si l'amortisseur se déplace sans résistance, faites-le contrôler par un mécanicien ou un concessionnaire.

## Pédales

Le trike est équipé de pédales classiques ou à clip selon les spécifications du client.



**La pédale droite est équipée d'un filetage à droite, la pédale gauche d'un filetage à gauche. La pédale est serrée dans le sens de la marche et dévissée dans le sens inverse. Chaque pédale est marquée du sens droit/gauche du filetage.**

### Pédale classique



**En utilisant ce type de pédale, le pied risque de glisser accidentellement de la pédale et de tomber sous le trike en mouvement avec un risque important de blessure. Nous recommandons l'utilisation de pédales à clip.**

### Pédale à clip

Une pédale à clip est équipée d'un mécanisme permettant à une chaussure conçue à cet effet de se clipser. Lorsque la chaussure se clipse dans le mécanisme, la chaussure et la pédale sont fermement reliées, ce qui permet une meilleure maniabilité et stabilité.



**Avant la première utilisation, réglez le couple de serrage de la chaussure et de la pédale. Entraînez-vous à clipser et à détacher la chaussure de la pédale à l'écart de la circulation.**

## Conversion électrique

Les trikes AZUB peuvent être équipés de moteur(s) électriques.

La conversion électrique n'est pas recommandée pour les trikes fabriqués en 2017 et avant.

### Conversion en tricycle électrique AZUB

La conversion sera effectuée en utilisant le kit électrique Shimano STEPS d'origine, avec l'unité d'entraînement située dans les manivelles. La conversion comprend une garantie et un certificat qui déclare que le tricycle électrique répond aux conditions de circulation sur les routes.

### Conversion en tricycle électrique hors AZUB

La transformation peut être effectuée à l'aide d'un groupe moteur situé dans les manivelles ou dans le moyeu arrière, d'une puissance nominale de 350 W maximum.

Lors de la transformation en tricycle électrique, il convient de respecter les prescriptions locales en matière de circulation routière. AZUB décline toute responsabilité en cas d'installation incorrecte d'un kit de conversion électrique ainsi qu'en cas de dommages éventuels au trike et de blessures ou même de décès en résultant. La responsabilité de l'installation et du fonctionnement d'un kit de conversion électrique incombe entièrement au propriétaire du tricycle.

## 8. Guide de l'utilisateur original de L'E-Trike

### Introduction

Cette partie du manuel nécessite votre connaissance complète du « Original Trike User Guide ». Ni le fabricant ni le revendeur ne sont responsables des dommages résultant d'une mauvaise utilisation.

### Vue d'ensemble

#### EPAC (« Electrically Power Assisted Cycle » cycle à assistance électrique)

Dans notre cas, il s'agit d'un tricycle électrique doté d'un moteur électrique auxiliaire d'une puissance maximale de 250 watts, qui fournit une assistance jusqu'à une vitesse maximale de 25 km/h en pédalant activement. Lorsque cette vitesse est atteinte, l'entraînement électrique s'arrête.








Les tricycles vendus en dehors de l'UE peuvent avoir des spécifications différentes de l'assistance électrique.



#### Avertissement

**N'effectuez les opérations décrites dans le manuel d'instructions que si vous disposez des connaissances requises et des outils nécessaires. Dans le cas contraire, faites effectuer les travaux par un mécanicien spécialisé ou un concessionnaire.**

### Symboles sur les produits

Les symboles suivants figurent sur l'emballage de la batterie ou du chargeur.

| Symbole   | Description  |
|---|--|
|  | Ce symbole avertit qu'il est nécessaire de lire attentivement le manuel d'instructions.  |
|  | Désignation pour les appareils électriques qui ne doivent pas être éliminés en tant que déchets ménagers ou résiduels. Les appareils électriques portant une telle désignation doivent être amenés à des points de collecte des déchets appropriés où une élimination respectueuse de l'environnement doit être effectuée.                       |
|  | Une désignation pour les batteries et les accumulateurs qui ne doivent pas être éliminés comme déchets ménagers ou résiduels. Les batteries et les accumulateurs portant une telle désignation doivent être acheminés vers des points de collecte des déchets appropriés où une élimination respectueuse de l'environnement doit être effectuée. |
|  | Désignation des matériaux recyclables destinés au recyclage. Jetez les emballages en fonction de leur type. Mettez le carton dans les déchets de papier et les emballages en plastique dans les déchets recyclables.   |
|  | Les produits marqués de ce symbole sont conformes à toutes les réglementations applicables de la Communauté économique européenne.   |
|  | Désignation pour les produits qui ne peuvent être utilisés qu'à l'intérieur.   |
|  | Raccordement au réseau 230 V ~ / 50 Hz, classe de protection II.   |

| Symbole   | Description                              |
|---|--|
|  | Symbole pour le courant continu (CC).    |
|  | Symbole pour le courant alternatif (CA). |

## Description de l'entraînement électrique

Le tricycle électrique est équipé d'une unité de commande avec le panneau LCD STEPS ou BROSE qui contrôle le moteur électrique. Vous pouvez choisir parmi plusieurs niveaux d'assistance. Le niveau d'assistance est variable, réglable et peut être modifié par le cycliste pendant le trajet lui-même. L'assistance est réduite et s'arrête complètement lorsque le cycliste atteint une vitesse de 25 km/h. Le trike peut être utilisé normalement lorsque le système d'assistance au pédalage est désactivé.



**Une description détaillée de la façon de contrôler l'unité d'entraînement peut être trouvée dans un manuel d'instructions séparé. Le manuel d'instructions est inclus dans l'emballage et peut également être téléchargé sous forme électronique à partir du site Web du fabricant.**

### Assistance à la marche

Le trike électrique est équipé d'un système d'assistance à la marche. Sa vitesse maximale est de 6 km/h. Plus le rapport sélectionné est bas, plus la vitesse de la marche assistée est faible. Cette fonction n'est pas prévue pour une utilisation continue.

### Autonomie

L'autonomie globale dépend de divers facteurs. Vous trouverez ici les plus importants d'entre eux :

- Résistance au roulement (une pression incorrecte des pneus et l'utilisation de pneus tout-terrain peuvent réduire l'autonomie).
- Poids (le poids total du trike, du conducteur et de la charge affectera l'autonomie).
- L'état et l'âge de la batterie (la plus longue distance peut être parcourue avec une batterie neuve et entièrement chargée).
- Profil et surface de la route (terrain vallonné et surface non pavée réduisent considérablement l'autonomie)
- La vitesse moyenne (les démarrages et les arrêts fréquents ont une incidence sur l'autonomie).
- Les conditions météorologiques (vent de face, températures basses et élevées (inférieures à +10 °C et supérieures à +40 °C) réduisent la distance parcourue).
- Le niveau d'assistance (plus l'assistance est élevée, plus l'autonomie globale est réduite).

## Transport



**Renseignez-vous sur les réglementations spécifiques et régionales de votre pays pour le transport et l'expédition de la batterie. Respectez et suivez les instructions du fabricant des systèmes.**

### Transport en voiture



**Veillez à ne pas endommager la batterie par des chocs et des impacts. Risque de court-circuit et d'incendie !**

- Retirez la batterie avant de transporter le tricycle électrique.
- Couvrez les contacts de la batterie pour les protéger contre les courts-circuits.
- Rangez la batterie à l'abri des rayons du soleil et d'autres sources de chaleur.

## Transport par d'autres moyens de transport



Il existe des directives spéciales pour le transport de bicyclettes / tricycles avec des batteries, qui sont constamment développées et mises à jour. Ces directives peuvent varier en fonction du moyen de transport qui achemine trike électrique.

- Vérifiez à l'avance auprès de la compagnie ferroviaire, aérienne ou du ferry les réglementations applicables au transport des bicyclettes/tricycles électriques.

## Transport ou envoi de la batterie



Les batteries lithium-ion transportées séparément sont considérées comme des marchandises dangereuses. Les batteries non endommagées peuvent être transportées par des utilisateurs privés par la route sans autre réglementation.

- Une batterie ne doit pas être emportée à bord d'un avion comme bagage à main.
- Respecter les exigences du transporteur en matière d'emballage et d'étiquetage (emballage de transport approprié).
- La batterie doit être protégée contre les liquides et les courts-circuits pendant le transport.
- N'utilisez pas des batteries qui ont subi un choc ou une chute. Faites-les inspecter avant de les utiliser à nouveau.

## Avis de sécurité



Malgré le respect de toutes les précautions de sécurité, la batterie peut être dangereuse, par exemple si elle s'enflamme.

- En cas d'urgence, agissez de manière à ce que vous et les autres ne soyez à aucun moment en danger.
- Respectez et suivez les manuels d'instructions des systèmes.

Le niveau de pression acoustique d'émission pondéré (A) sur les oreilles du cycliste est inférieur à 70 dB (A).

## Avertissement de sécurité pour l'utilisation



### Risque d'accident et de blessure !

Les enfants ou les personnes qui ne sont pas légalement compétentes et responsables de leurs actes ou les personnes qui manquent d'expérience et de connaissances ne sont pas autorisés et compétentes pour manipuler la batterie et le chargeur de batterie. Ils ne peuvent les utiliser qu'avec l'assistance d'une autre personne autorisée et compétente, ou après avoir acquis les connaissances nécessaires auprès de cette personne. Dans le cas contraire, il existe un risque de blessures graves dues à des erreurs de manipulation et à une utilisation incorrecte.

## Avertissement concernant le chargeur



Une mauvaise manipulation du chargeur peut entraîner des blessures graves dues à un choc électrique, un court-circuit ou un incendie.

- Avant chaque utilisation, vérifiez que le chargeur, le câble principal et la prise ne sont pas endommagés.
- Si vous voyez des signes de dommages, n'utilisez pas le chargeur !
- Utilisez le chargeur à l'intérieur et sous surveillance.
- Ne branchez le chargeur que sur une prise de courant correctement installée et conforme aux spécifications techniques de votre chargeur.
- Veillez à ce que le chargeur n'entre jamais en contact avec de l'eau ou d'autres liquides.
- Toute réparation du chargeur ne peut être effectuée que par un revendeur spécialisé.
- Lors du chargement, placez le chargeur sur un matériau ignifuge.
- Utilisez le chargeur pour charger uniquement la batterie d'origine.
- Retirez toujours la fiche de la prise après avoir utilisé le chargeur.
- Suivez les instructions figurant sur l'étiquette du chargeur.

## Avertissement concernant la batterie



- Chargez la batterie uniquement avec le chargeur d'origine.
- Gardez la batterie à l'abri du feu et des autres sources de chaleur et protégez-la des rayons intenses du soleil.
- Protégez la batterie de l'humidité, ne la nettoyez jamais et ne l'aspergez pas de liquide.
- N'utilisez pas la batterie si vous pensez qu'elle est endommagée.

## Mesures générales



- Si vous détectez un dommage, une déformation, une odeur, une fuite, une température excessive au niveau de la batterie.
- N'utilisez pas la batterie.
  - Dans le cas d'une batterie défectueuse, assurez-vous d'un apport suffisant d'air frais.
  - Portez des gants de protection et des lunettes de sécurité lorsque vous touchez la batterie.
  - Ne respirez pas les gaz et les vapeurs qui s'échappent.
  - Évitez tout contact de la peau avec le liquide qui s'échappe.
  - Si vous pouvez retirer la batterie en toute sécurité, retirez-la et placez-la dans un récipient ignifuge et résistant aux acides.
  - Pour un stockage à court terme, choisissez un endroit extérieur ignifugé. Sécurisez l'emplacement de stockage clairement et sur une grande surface.
  - Faites immédiatement éliminer la batterie par un revendeur spécialisé.

## Le premier trajet

- Respectez les informations du fabricant fournies avec le chargeur, lisez les données figurant sur l'étiquette du chargeur.
- Chargez complètement la batterie.
- Familiarisez-vous avec le tricycle, vérifiez-le, voir « Guide d'utilisation du trike original » (voir page 17).
- Vérifiez que la batterie, le moteur et les câbles ne sont pas endommagés.
- Vérifiez que la batterie est verrouillée.
- Respectez les informations du fabricant sur les unités de commande.
- Entraînez-vous à manier le trike avec l'assistance à la marche.
- Commencez à rouler lentement, sélectionnez l'assistance la plus basse sur l'unité / l'affichage pour commencer.



### Avertissement concernant les clés

Notez le numéro imprimé sur la clé de la batterie. Si vous perdez leur clé, contactez votre revendeur.

## Commandes

Diverses unités de motorisation sont installées sur les différents modèles de tricycles.

- Renseignez-vous sur la commande de motorisation avant de rouler.
- Observez et suivez les manuels d'instructions des systèmes.
- Demandez au concessionnaire de vous former à l'utilisation de la motorisation.

### Allumer/éteindre le moteur

Appuyez sur le bouton marche/arrêt de l'écran, le contrôleur ou sur la batterie pour allumer et éteindre le moteur.

### Protection du moteur contre la surchauffe



### Avertissement sur les brûlures.

Le moteur est automatiquement protégé contre les dommages dus à la surchauffe. Si la température du moteur est trop élevée, il s'éteint automatiquement.

- Vous pouvez éviter la surchauffe, par exemple en réglant une assistance plus faible lorsque les températures extérieures sont élevées ou dans les montées raides.
- Si la propulsion s'arrête alors que la batterie est chargée, utilisez temporairement le trike électrique comme un trike normal pour refroidir la motorisation. Coupez l'assistance.
- Si le défaut n'est pas corrigé par le refroidissement, contactez le concessionnaire pour qu'il inspecte le trike.

## Batterie

Les précautions suivantes doivent être observées pour assurer la sécurité du cycliste, un fonctionnement fiable et une longue durée de vie de la batterie :

- Rechargez immédiatement une batterie déchargée.
- Respectez les informations fournies par le fabricant de la batterie.
- Des températures particulièrement élevées et basses peuvent accélérer considérablement l'usure de la batterie ou même l'endommager.
- En cas de perte de puissance excessive (durée de fonctionnement nettement plus courte), faites contrôler la batterie par le concessionnaire de trikes.
- N'effectuez aucune modification sur la batterie vous-même.
- Si la batterie est déchargée pendant la conduite, il est possible d'utiliser votre trike électrique comme tricycle ordinaire.

### Dispositif de protection

La batterie ou le chargeur est équipé d'un contrôle de température qui permet de charger uniquement dans la plage de température de 0 °C et +45 °C. Si la batterie est en dehors de cette plage de température, la charge cessera automatiquement.

### Retrait et installation de la batterie

- Mettez le moteur hors tension avant de retirer la batterie. L'électronique peut être endommagée.
- Évitez d'endommager la batterie en la faisant tomber.
- Avant toute utilisation, vérifiez que la batterie est correctement insérée dans son support et qu'elle est verrouillée.

### Chargement de la batterie

#### Avertissement



#### Chaleur, fuite de gaz et dommages à la batterie dus à une charge incorrecte

- **N'utilisez pas et ne touchez pas la batterie et le chargeur si vous remarquez une chaleur inhabituelle, une odeur, une décoloration ou des dommages évidents à la batterie.**
- **Débranchez le chargeur.**



#### Retirez la batterie du support et insérez-la dans le chargeur.

- **Ne chargez la batterie que dans un endroit sec et bien ventilé.**
- **Chargez la batterie sous surveillance.**
- **Lors du chargement, placez le chargeur sur un matériau ignifuge.**

## Entretien et nettoyage



#### Avertissement de blessure par une décharge électrique, court-circuit pendant l'entretien et le nettoyage.

- **Ne touchez pas les composants chauffés. Laissez refroidir le lecteur et la batterie.**
- **Avant l'entretien ou le nettoyage, retirez la batterie des supports du trike.**
- **Ne nettoyez pas les composants électriques sous l'eau courante ou avec d'autres liquides.**
- **N'utilisez pas de nettoyeurs haute pression.**

### Vérification du système de traction électrique

- Suivez les manuels d'instructions du système.
- Vérifiez que tous les câbles d'alimentation ne sont pas endommagés.
- Vérifiez que l'écran n'est pas fissuré, endommagé ou mal fixé.
- Vérifiez les unités de commande ne sont pas fissurées, endommagées ou mal ajustées.
- Vérifiez que la batterie n'est pas endommagée.
- Vérifiez les contacts enfichables sont correctement connectés.
- Vérifiez que le faisceau de câbles et sa gaine ne sont pas endommagés.
- Effectuez une inspection visuelle du moteur auxiliaire.

## Stockage

### Stockage de la batterie

Si vous n'utilisez pas la batterie pendant une longue période, il est nécessaire de respecter les consignes de stockage suivantes :

- Retirez la batterie de son support.
- Chargez la batterie à environ 60 % de sa capacité.
- Stockez la batterie à une température comprise entre 0 °C à +30 °C dans un endroit sec et bien ventilé.
- Lorsque vous stockez la batterie pendant plus de 2 mois, rechargez-la à environ 60% de sa capacité.
- Rangez la batterie hors de portée des enfants et des animaux.

### Rangement du trike électrique

Si vous n'utilisez pas le trike électrique pendant une longue période, il est nécessaire de respecter les directives de stockage suivantes :

- Stockez-le dans une pièce sèche, à l'abri du gel et des grandes différences de température

## Mise au rebut

Ne jetez pas les appareils électriques les batteries ou les accumulateurs dans les ordures ménagères non triées ! Stockez les batteries et les batteries de stockage qui ne sont plus nécessaires uniquement dans les endroits désignés pour leur collecte. La batterie peut également être apportée chez le revendeur.

## Limitation de la garantie pour les tricycles électriques

Toute modification du système électrique en dehors des centres de service Shimano ou BROSE est interdite.

L'utilisation de tout dispositif tiers destiné à modifier la vitesse maximale limitant l'assistance à 25 km/h est interdite.

## DÉCLARATION CE DE CONFORMITÉ

Vous pouvez trouver la déclaration de conformité dans un document séparé joint à ce manuel.

## Certificat

Vous trouverez le certificat à l'avant-dernière page de ce manuel.

## Plaque EPAC

Chaque tricycle électrique a un marquage CE sur le bas du cadre.



## 9. Une information important

### Ressources additionnelles



Il existe des communautés de cyclistes couchés et des ressources telles que [www.recumbent.news](http://www.recumbent.news) ou [velorizantal.1fr1.net/forum](http://velorizantal.1fr1.net/forum) qui fournissent des informations complètes sur le monde des cycles couchés et organisent des forums gratuits pour les cyclistes couchés. Ces sites constituent un excellent moyen d'entrer en contact avec la communauté des cyclistes couchés. Nous vous recommandons également de suivre notre blog et notre section « Histoires » sur [www.azub.eu](http://www.azub.eu) pour obtenir des informations utiles. Vous pouvez le faire facilement en vous abonnant à notre newsletter.

### Garantie

La garantie standard AZUB Bike pour le propriétaire d'origine de notre produit est de 2 ans pour les composants du cadre, de la direction et du siège. Si le client remplit et envoie le formulaire d'enregistrement inclus à AZUB Bike, cette garantie est étendue à 5 ans. Cette garantie assure que le cadre, la direction et le siège sont exempts de matériaux et de fabrication défectueux. Cette garantie n'est valable qu'avec la peinture d'origine et sans aucune modification.

La garantie pour les vélos est soumise aux lois du pays/de l'État où vous avez acheté le vélo.

La garantie n'est pas valable en cas de dommages dus à l'usure normale, à l'utilisation irrégulière du vélo ou de ses composants (y compris les dommages causés par des accidents, des sauts et d'autres activités pour lesquelles les trikes AZUB n'ont pas été conçus), à un entretien et une maintenance inadéquate, à une surcharge due à un poids excessif, à un montage incorrect, à des modifications apportées au trike et au non-respect des instructions du présent guide d'utilisation. La garantie est offerte au propriétaire initial uniquement et n'est pas transférable.

Certains types de dommages sur le trike peuvent indiquer une mauvaise utilisation. AZUB Bike se réserve le droit de ne pas reconnaître une garantie si la panne ou le dommage n'a pas été causé par un défaut de matériel ou de fabrication, et la décision d'honorer la garantie est à la seule discrétion de AZUB Bike. Le propriétaire est en charge de tous les frais d'expédition liés à la réparation ou au remplacement des pièces sous garantie. Cependant lorsqu'une garantie est reconnue, AZUB Bike envisage généralement de compenser les frais d'expédition raisonnables liés aux demandes de garantie. Si vous avez une réclamation de garantie, contactez votre revendeur ou nous ! Nous sommes fiers de nos produits et de notre bonne réputation, et nous ferons de notre mieux pour vous aider à résoudre vos problèmes avec nos produits.



Enregistrez votre trike sur [azub.eu/registration](http://azub.eu/registration)

Renonciation à la responsabilité : La participation à toute activité peut entraîner des blessures ou la mort. Le cycliste assume le risque de toute blessure et de tout dommage matériel pouvant résulter de l'utilisation de notre produit. En aucun cas, AZUB Bike ne peut être tenu responsable des pertes, dommages ou dépenses accidentelles ou consécutives en rapport avec ses produits.

Vous êtes également responsable du respect de toutes les exigences légales du pays, de l'état et de la localité où vous utilisez votre trike. Les points importants dont vous devez tenir compte sont les feux, les réflecteurs et le port du casque. Il convient également de considérer l'utilisation d'une version électrique de votre trike sur les pistes cyclables et/ou les routes. Vous pouvez demander à votre revendeur de vélos local des informations sur les exigences légales en vigueur dans votre région.

### Contact

#### AZUB BIKE s.r.o.

Bajovec 2761  
688 01 Uhersky Brod  
République tchèque

[info@azub.eu](mailto:info@azub.eu)  
[www.azub.eu](http://www.azub.eu)







**Strojírenský zkušební ústav, s.p. (Engineering Test Institute, Public Enterprise)**  
Certifikační orgán certifikující produkty / Product certification body  
Hudcova 424/56b, Medlánky, 621 00 Brno, Česká republika / Czech Republic

## CERTIFIKÁT / CERTIFICATE

nařízení vlády č. 176/2008 Sb. a směrnice 2006/42/ES (Strojní zařízení)  
Government Regulation 176/2008 Coll. and Directive 2006/42/EC (Machinery)

Číslo:  
Number **MD-J-01897-21**

|   |  |
|---|--|
| Klient – výrobce:<br><i>Client – Manufacturer</i>                       | AZUB bike s.r.o.<br>Bajovec 2761<br>688 01 Uherský Brod<br>Česká republika – Czech Republic          |
| Výrobek:<br><i>Product</i>  | AZUB elektrotříkolka<br><i>AZUB Electrically power assisted tricycle</i>                             |
| Typ/Model:<br><i>Type/Model</i>   | Ti-Fly 26", Ti-Fly X, Ti-Fly 20", Tricon GR, Tricon 26", Tricon 20",<br>T-Tris 26", T-Tris 20", FAT  |
| Aplikované normy:<br><i>Standards applied</i>                           | ČSN EN 15194:2019, ČSN EN ISO 12100:2011,<br>ČSN EN ISO 13849-1:2017, ČSN EN 614-1+A1:2009           |
| Podklad pro vydání certifikátu:<br><i>Basis of Certificate issuance</i> | Závěrečný protokol č. 31-10652/JZ ze dne 2021-11-11<br><i>Final Report 31-10652/JZ of 2021-11-11</i> |
| Certifikát platí do:<br><i>Certificate valid until</i>                  | 2026-11-11   |

Strojírenský zkušební ústav, s.p., potvrzuje, že výše uvedený výrobek je ve shodě se základními požadavky stanovenými v příloze 1 a že technická dokumentace odpovídá příloze 7 k nařízení vlády č. 176/2008 Sb. (odpovídá příloze I a VII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/42/ES). Výsledky přezkoumání technické dokumentace, údaje potřebné k identifikaci výše uvedeného výrobku a závěry přezkoušení jsou obsaženy v závěrečném protokolu. Pravidla pro nakládání s certifikátem jsou uvedena na druhé straně.

*Strojírenský zkušební ústav, s.p., Engineering Test Institute, Public Enterprise, confirms that the above-mentioned product is in conformity with the essential requirements set forth in Annex 1 and that the technical documentation conforms to Annex 7 of Government Regulation 176/2008 Coll. (corresponding to Annex I and Annex VII of Directive 2006/42/EC of the European Parliament and of the Council). For the results of the review of the technical documentation, the information necessary to identify the above-mentioned product and the conclusions of testing see the final report. The rules for using the Certificate are specified overleaf.*

Použité certifikační schéma:  
SZÚ-1a:2020.00 (vychází ze schématu 1a ISO/IEC 17067, založeno na zkoušení a inspekci).

*Product certification scheme applied:*  
SZÚ-1a:2020.00 (based on Scheme 1a of ISO/IEC 17067, which is based on testing and inspection).

Brno, 2021-11-12



  
Ing. Pavel Štícha  
vedoucí certifikačního orgánu  
Head of Certification Body

MD-J-01897-21 Strana - Page 1/2

Strojírenský zkušební ústav, s.p., Hudcova 424/56b, 621 00 Brno, Česká republika  
Engineering Test Institute, public enterprise, Hudcova 424/56b, 621 00 Brno, Czech Republic

[www.szufest.cz](http://www.szufest.cz)






**AZUB BIKE s.r.o.**


Bajovec 2761  
688 01 Uherský Brod  
République tchèque

info@azub.eu  
+420 774 298 232

[www.azub.eu](http://www.azub.eu)

 [facebook.com/azubrecumbents](https://facebook.com/azubrecumbents)

 [youtube.com/azubrecumbents](https://youtube.com/azubrecumbents)

 [instagram.com/azubrecumbents](https://instagram.com/azubrecumbents)