



***ORIGINE***

Manuel d'utilisation



Ce manuel d'utilisation est essentiel pour optimiser le confort et les performances de votre vélo.

A lire attentivement pour plus de plaisir et de sécurité avec votre nouveau vélo.

Conforme aux exigences de sécurité

ISO 4210 – Exigences de sécurité des bicyclettes.



Origine Cycles SAS – 550 Rue Marc Jodot – 59220 Rouvignies – France

Tél. +33 (0)327 88 10 10  
Mail : [contact@origine-cycles.com](mailto:contact@origine-cycles.com)

**Les vélos ORIGINE sont de Fabrication française.**

# Félicitations!

## **Vous venez d'acquérir un vélo Origine.**

Nous sommes ravis de partager avec vous notre passion pour le vélo et nous nous réjouissons de vous compter parmi nos clients.

Avec votre vélo Origine, nous allons vous accompagner à la découverte d'un monde de plaisir et de dépassement de soi.

En appréciant à chaque sortie les performances de votre vélo Origine, vous comprendrez notre amour du cyclisme, du travail bien fait et tout ce qui anime notre passion pour le sport cycliste.

Nous avons toujours eu un attachement pour le vélo de qualité, performant et fiable. Les vélos Origine sont longuement étudiés, développés puis produits dans nos ateliers par des experts exigeants et passionnés. Issus d'une étroite collaboration entre les compétiteurs et nos ingénieurs, ces vélos sont d'autant plus beaux qu'ils ont une âme.

**De fabrication française, votre vélo Origine a été assemblé individuellement par un technicien qualifié. Tous ses composants ont été rigoureusement sélectionnés pour vous offrir le meilleur rapport qualité prix.**

## ADAPTEZ VOTRE VELO A VOTRE MORPHOLOGIE

Selon votre style, vous pouvez opter pour une position confortable et relevée, ou plutôt orientée vers une utilisation sportive avec un rendement maximum. N'hésitez pas à tester plusieurs réglages afin de trouver votre position idéale.



**Si vous avez des doutes ou besoin de conseils, n'hésitez pas à contacter nos techniciens qui se feront un plaisir de vous renseigner.**

### Hauteur de selle pour un VTT

Le réglage de la hauteur de selle dépend du type de parcours et de votre style de pilotage.

Ne forcez jamais pour descendre au maximum la tige de selle, cela pourrait l'endommager ou endommager le cadre. Pour des parcours roulants, nous vous conseillons de régler votre selle comme sur un vélo de route.

### Hauteur de selle pour un Vélo de Route

#### Réglage conseillé :

Asseyez-vous sur la selle et posez votre talon sur une pédale, la manivelle en position basse dans l'axe du tube de selle. Votre jambe doit être tendue sans que vous ayez besoin de vous déhancher.



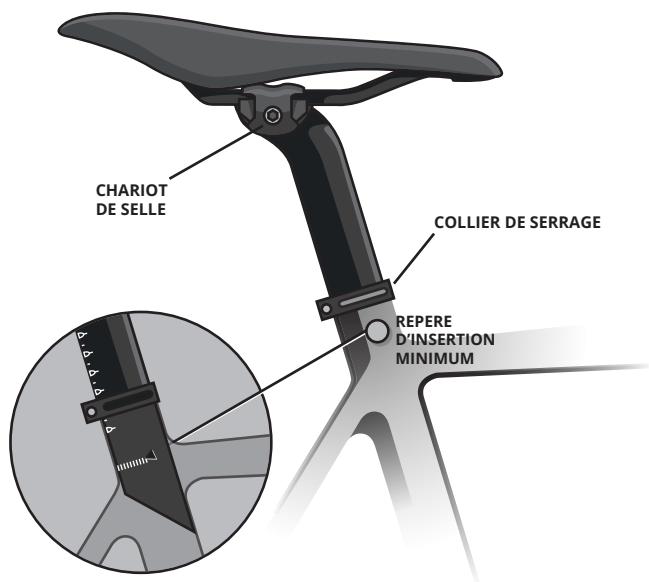
**Ne forcez jamais pour descendre au maximum la tige de selle, cela pourrait l'endommager ou endommager le cadre.**

### Serrage de la tige de selle

#### Précautions de sécurité :

Le repère d'insertion minimum situé au bas de la tige de selle ne doit pas être visible, il doit rester dans le cadre. La tige de selle doit être remplacée par une autre plus longue si le réglage qui vous convient vous oblige à la sortir au delà de ce repère. Le non-respect de cette limite peut provoquer la casse du cadre ou de la tige de selle ainsi qu'une chute du cycliste. Ces casses ne seront pas prises en charge dans le cadre de la garantie.

Pour maintenir la hauteur choisie, serrez l'écrou du collier de serrage au couple indiqué sur celui-ci. Ne pas dépasser 4 Nm pour un écrou allen de 4.



## Recul et inclinaison de la selle

En desserrant l'écrou du chariot de selle, il est possible de régler l'inclinaison de la selle, ainsi que l'avancement ou le recul de celle-ci.

### Précaution de sécurité :

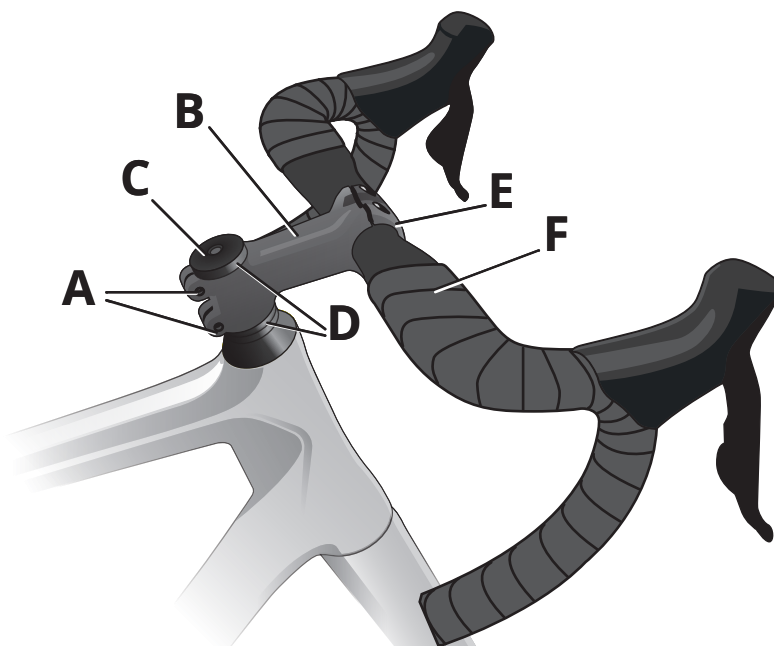


**Respectez le couple de serrage indiqué sur le chariot de la tige de selle (généralement 12Nm pour un écrou allen de 5).**

Nous préconisons de rouler avec une selle centrée par rapport aux repères visuels des rails de selle et de la tige de selle. Nous préconisons de rouler avec une selle réglée à plat à l'aide d'un niveau.

## Hauteur du poste de pilotage (guidon)

Votre vélo est équipé d'une potence de type « ahead set », directement fixée sur le pivot de la fourche.



**Le serrage se fait par l'intermédiaire des écrous (A) de serrage de la potence (B). L'écrou du capuchon (C) permet de régler la compression des roulements afin de ne pas avoir de jeu dans la direction, mais il ne sert pas à serrer la potence.**

Pour modifier la hauteur de la potence, vous devez :

- 1 – Desserrez les écrous (A) de la potence (B).
- 2 – Desserrez et retirez le capuchon (C).
- 3 – Choisissez la hauteur désirée. Pour cela, vous devez modifier l'empilement en déplaçant une ou plusieurs entretoises (D) au dessus ou en dessous de la potence (B).



**Ne retirez pas d'entretoises, vous devez uniquement les déplacer afin de maintenir l'empilage total.**

4 – Revissez le capuchon (C) sans excès, uniquement afin de faire disparaître le jeu dans la direction.

Vérifiez, freins bloqués, qu'il n'y a pas d'à coups quand vous bougez votre vélo en avant et en arrière.

5 – Serrez, alternativement les écrous (A) de la potence (B) au couple indiqué sur celle-ci. S'il n'y a pas de couple de serrage recommandé sur la potence, généralement 5 Nm les écrous allen de 4.



**Prenez soin de maintenir le cintre (F) perpendiculaire à la roue pendant cette opération.**

#### **Si vous avez besoin de plus d'amplitude :**

A l'étape 3, retournez la potence (B) afin qu'elle ait un angle positif. Cela relèvera le poste de pilotage d'environ 2cm.

Pour cette opération, vous devez :

- 1- Retirer le capot (E) de serrage du cintre (F).
- 2- Retourner la potence après l'avoir désolidarisée du cintre.
- 3- Revisser ensuite le capot (E) de serrage du cintre (F) en serrant alternativement les écrous au couple indiqué sur la potence, généralement 5 Nm les écrous allen de 4.

Prenez soin de maintenir le haut du cintre (F) à l'horizontale et bien centré pendant cette opération.

#### **Vérification de sécurité :**

Le cintre (F) ne doit pas pouvoir tourner quand vous bloquez la roue entre vos jambes.

Nous vous recommandons le tutoriel vidéo Origine :

**« Les Tutoriels Origine – Le réglage de la position de potence »**

## **MONTAGES ET DEMONTAGES**

### **Roues**

#### **Vélos équipés de freins sur jante :**

N'oubliez pas de repositionner les patins ou mâchoires en position de freinage.

#### **Vélos équipés de freins à disques :**

N'actionnez pas le levier de frein quand le disque n'est pas dans l'étrier afin d'éviter que les plaquettes s'adhèrent. Pour le transport du vélo sans roues, il est conseillé d'utiliser une cale en résine venant s'installer entre les plaquettes.

#### **Roues équipées d'axes à blocage rapide:**

Les dispositifs de blocage rapide sont conçus pour être actionnés à la main. N'utilisez jamais d'outils pour bloquer ou débloquer le mécanisme afin de ne pas le détériorer.

Pour serrer ou desserrer l'axe, vous devez utiliser l'écrou de réglage et non pas le levier de blocage rapide. Si le levier peut se manœuvrer en exerçant une pression manuelle minimale, cela signifie qu'il n'est pas suffisamment serré. Il est donc nécessaire de resserrer l'écrou de réglage.

Il convient que le système marque les pattes lorsqu'il est fermé dans la position bloquée.

A chaque opération de réglage, vérifiez le bon centrage de la roue avant par rapport à la fourche avant et le centrage de la roue arrière entre les deux bases et la fourche arrière.

#### **Roues équipées d'axes filetés :**

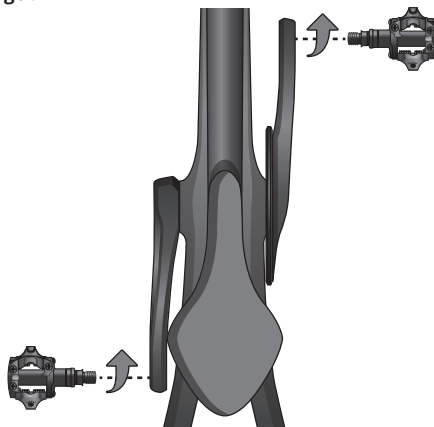
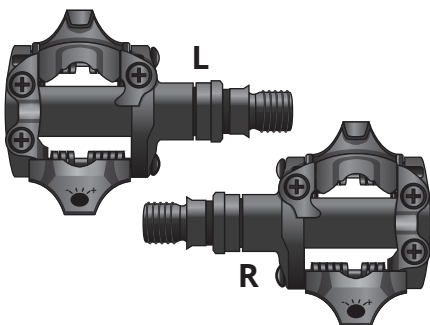
Il existe de nombreux systèmes d'axes filetés, notamment sur les fourches à suspension.

Suivez les instructions de la Notice du fabricant jointe afin de rouler en toute sécurité et de ne pas endommager les filetages.

## Pédales



**Attention, les 2 pédales ne sont pas identiques et leurs filetages sont inversés. Elles sont identifiées par un marquage : L = Gauche, et R = Droite**



Appliquez une fine couche de graisse sur chaque filetage de pédale afin d'éviter le grippage.

Ne forcez pas au début du vissage. Un montage interverti ou un axe mal engagé peuvent détériorer la manivelle et vous obliger à remplacer le pédalier.

Vérifiez également que votre clé n'est pas trop épaisse et qu'elle ne frotte pas contre la manivelle lors du serrage.

### **Précaution de sécurité :**

Sur un vélo de Route, n'utilisez que des pédales avec cale-pieds, ou à fixation automatique afin d'éviter que votre pied rentre en contact avec la roue.

## REGLAGES ET CONTROLES DE SECURITE

### Freins sur jantes

Le frein avant est commandé par le levier gauche, et le frein arrière est commandé par le levier droit. Les freins sont un élément principal de votre sécurité, et doivent être vérifiés avant chaque utilisation.

- 1** – Assurez-vous du bon serrage des contre-écrous et des molettes, afin que vos réglages ne se détendent pas à l'usage. Faites ce test en freinant fortement à l'arrêt.
- 2** – Vérifiez que les patins sont bien alignés avec la surface de freinage de la jante, à peu près à 2 mm, de manière à ce qu'ils ne frottent pas.
- 3** – Vérifiez que vos leviers de freins ne viennent pas en contact avec le guidon lorsque vous freinez.
- 4** – Vérifiez que les gaines ne sont pas cassées (angle sec, courbure non continue), les câbles doivent coulisser sans frottement), que les câbles ne sont pas effilochés ou rouillés, que les patins ne sont pas usés au delà de la limite (relief non apparent), et que les jantes n'ont pas atteint la limite d'usure (marquage apparent).

### Freins à disques

- 1** – Vérifiez que les gaines ne sont pas cassées (angle sec, courbure non continue), qu'il n'y a pas de fuite de liquide hydraulique.
- 2** – Vérifiez que les plaquettes ne sont pas usées au delà de la limite.
- 3** – Vérifiez qu'il n'y a pas d'air dans le circuit (leviers spongieux, vos leviers viennent en contact avec le guidon lorsque vous freinez).



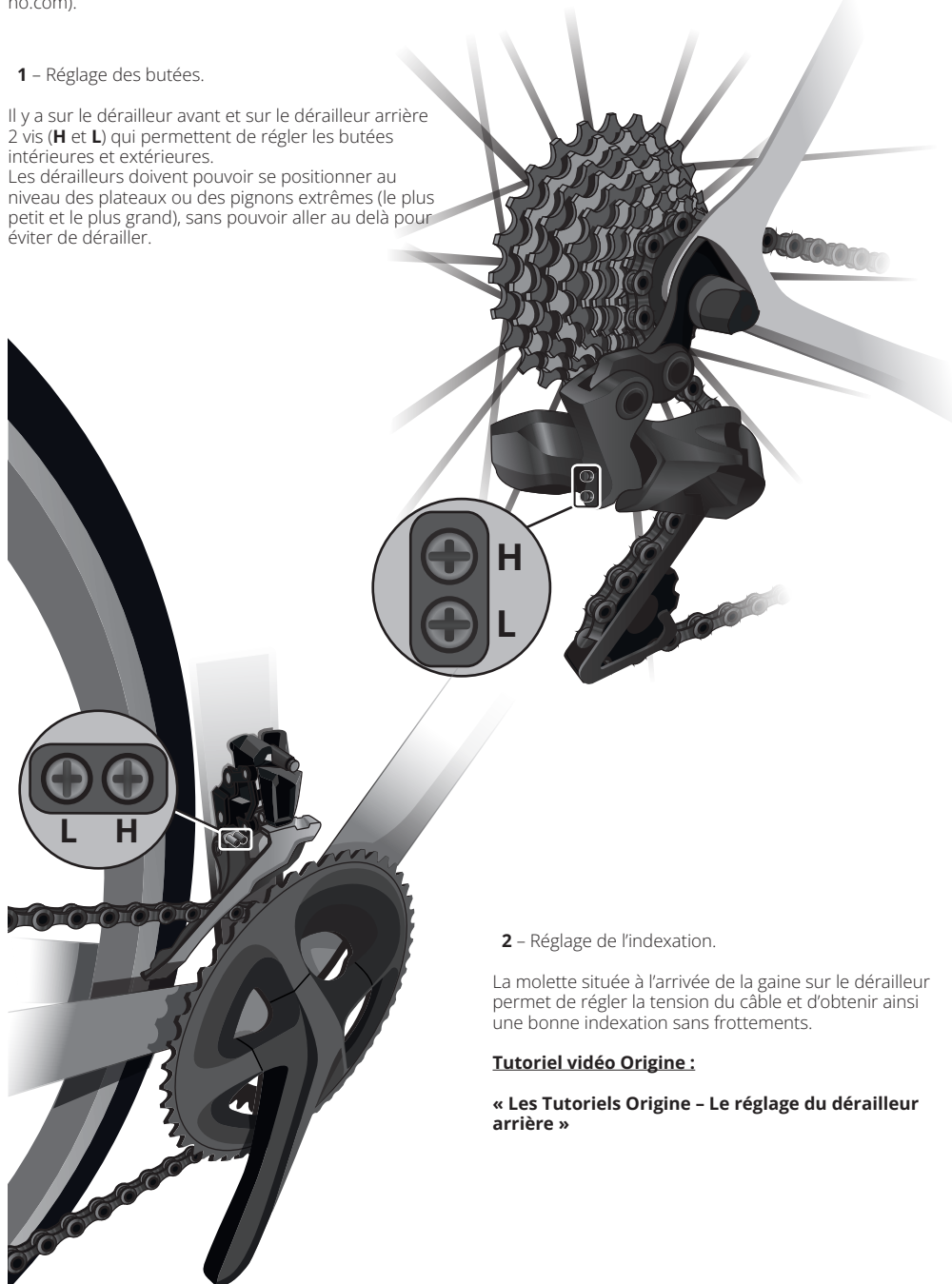
## Dérailleurs mécaniques

Consultez les notices fournies par le fabricant (toutes les notices Shimano sont disponibles sur [www.shimano.com](http://www.shimano.com)).

### 1 – Réglage des butées.

Il y a sur le dérailleur avant et sur le dérailleur arrière 2 vis (**H** et **L**) qui permettent de régler les butées intérieures et extérieures.

Les dérailleurs doivent pouvoir se positionner au niveau des plateaux ou des pignons extrêmes (le plus petit et le plus grand), sans pouvoir aller au delà pour éviter de dérailer.



### 2 – Réglage de l'indexation.

La molette située à l'arrivée de la gaine sur le dérailleur permet de régler la tension du câble et d'obtenir ainsi une bonne indexation sans frottements.

#### Tutoriel vidéo Origine :

« Les Tutoriels Origine – Le réglage du dérailleur arrière »

## Dérailleurs électriques

Consultez les notices fournies par le fabricant (toutes les notices Shimano sont disponibles sur [www.shimano.com](http://www.shimano.com)) et téléchargez leur application de programmation.

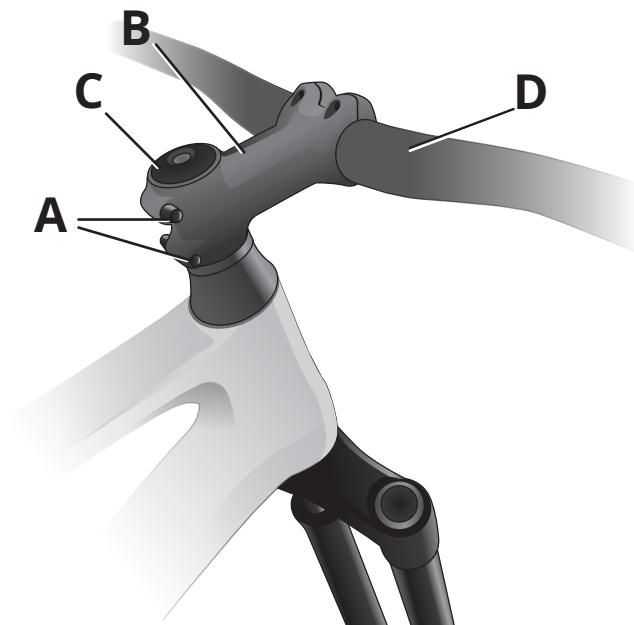
## Jeu de direction

En bloquant les deux freins, déplacez le vélo en avant et en arrière. Si vous sentez des à-coups, du jeu, c'est que les roulements ne sont pas assez comprimés. Roue avant soulevée, faites tourner votre guidon. Si vous sentez de légères vibrations ou un point dur, c'est que les roulements sont trop comprimés.

### Réglage :



**Si vous n'avez pas les compétences pour ce genre d'opération, n'hésitez pas à nous contacter ou à faire régler votre vélo par un professionnel diplômé.**



- 1** – Desserrez les écrous (A) de la potence (B).
- 2** – Vissez légèrement l'écrou du capuchon (C) pour faire disparaître le jeu, ou dévissez-le pour faire disparaître le point dur.
- 3** – Serrez, alternativement les écrous (A) de la potence (B) au couple indiqué sur celle-ci (généralement 5Nm les écrous allen de 4).



**Prenez soin de maintenir le cintre (D) perpendiculaire à la roue pendant cette opération.**

### Vérification de sécurité :

Le cintre (D) ne doit pas pouvoir tourner quand vous bloquez la roue entre vos jambes.

### Tutoriel vidéo Origine :

**« Les Tutoriels Origine – Le réglage de la position de potence »**

Ce tutoriel explique également le réglage du jeu de direction.

---

## Pression des pneus

---

La pression maximale pour la sécurité est indiquée par le fabricant sur le flanc du pneu.  
Information : 7 bars = 100 P.S.I./ 1 Bar = 100 KPA

---

## Roues

---

Si vous constatez un défaut lors d'une des vérifications suivantes, vous ne pouvez pas utiliser votre vélo avant d'avoir réparé ou remplacé la roue.

**1** – Faites tourner la roue dans le vide et contrôlez visuellement la distance entre le patin de frein ou un tube du cadre, et la surface de la jante.

Vérifiez qu'il n'y a pas de voile (oscillation latérale), ou de saut (oscillation verticale).

**2** – Vérifiez qu'aucun rayon n'est cassé ou desserré.

**3** – Vérifiez que la jante n'est pas fissurée, ni trop usée.

Si la surface de frottement est trop usée, une marque de sécurité apparaît sur cette surface.

---

## Fourche à suspension et amortisseurs

---

Pour une bonne efficacité des suspensions vous devez les régler par rapport à votre poids et votre type d'utilisation. Il existe de nombreux modèles ayant chacun des systèmes de réglage différents.

Suivez les instructions de la notice du fabricant jointe afin de rouler en toute sécurité. En cas de doute, ne forcez aucun système et contactez notre Service Après Vente.

---

## Manivelles et pédalier

---

Prenez chaque manivelle, une après l'autre, et vérifiez qu'il n'y a pas de jeu perpendiculairement à l'axe du vélo. Si un jeu apparaît, contactez-nous ou faites régler ce jeu par un professionnel diplômé.

---

## Serrages

---

Pour assurer la bonne fixation de la potence, de la selle, de la tige de selle, du guidon, des éventuels extensions de guidon et aérodynamiques, ou d'autres accessoires, il est recommandé d'utiliser des clés appropriées et d'appliquer les couples de serrage spécifiques à chacun des composants.

Ces couples sont indiqués sur le composant même ou dans la notice du fabricant.

---

## Chaîne

---

Si la bicyclette est pourvue d'un dérailleur, la chaîne est automatiquement tendue.

Pour les bicyclettes mono-vitesse il est nécessaire de vérifier périodiquement la tension de chaîne. Une chaîne insuffisamment tendue peut provoquer des déraillements et une chute. Une chaîne trop tendue nuit au rendement de la bicyclette. Pour un bon fonctionnement la chaîne doit avoir au centre de la distance séparant le pignon du pédalier un mouvement vertical de 10mm.

Pour un usage route conventionnel, nous préconisons le remplacement de la chaîne tous les 3000km. Cela réduit la fréquence de remplacement des plateaux, de la cassette et des galets et permet donc de réduire le coût d'entretien global.

## CONSEILS D'UTILISATION

Il existe différents types de vélos, chacun ayant des caractéristiques techniques et des normes de sécurité différentes. Utilisez votre vélo uniquement pour l'utilisation pour laquelle il a été conçu. Les vélos de route ne peuvent être utilisés que sur des voies publiques en bon état.

Pour une utilisation sûre, nous vous recommandons :

- De porter un casque adapté à votre taille avec la sangle fermée.
- De porter des protections visibles telles que gilets et bandes fluorescentes.
- De vérifier que votre vélo est bien équipé de la sonnette, des éclairages et des réflecteurs nécessaires et obligatoires sur la voie publique, et que ceux-ci sont en bon état de marche.
- De ne pas porter de vêtements ou d'accessoires dangereux, qui pourraient se prendre dans les rayons, comme de longs vêtements ou des sacs qui pendent.
- De vérifier les serrages et les réglages de votre vélo et de vos éventuelles fixation de pédales et chaussures.
- De vérifier le bon état des pièces d'usure (jantes, patins ou plaquettes de freins, gaines, câbles, pneus, chaîne, ampoules, joints d'étanchéité, ...).
- Par temps humide, les distances de freinage augmentent. Vous devez adapter votre vitesse et anticiper votre freinage.
- Si vous utilisez des extensions aérodynamiques sur votre guidon, cela peut avoir une influence négative sur le temps de réponse lors du freinage et dans les virages. Vous devez adapter votre vitesse et anticiper.
- De respecter, quel que soit le pays où vous circulez, les exigences légales de circulation et de sécurité en vigueur.

### Recommandations spécifiques aux dérailleurs

- Vous devez anticiper vos changements de vitesses.
- Changez pour la vitesse adéquate avant l'effort et non pendant la séquence d'effort de pédalage important.
- Changez pour la vitesse adéquate avant l'arrêt, ne manipulez pas vos sélecteurs à l'arrêt ou en pédalant en arrière.
- Évitez les croisements de chaîne extrêmes entre l'avant et l'arrière. La chaîne doit rester le plus possible parallèle à l'axe du vélo.

### Recommandations spécifiques aux pédales

- Pour les vélos de course, n'utilisez que des pédales avec cale-pieds, ou à fixation automatique.
- Vous devez vous habituer à déconnecter rapidement les pédales automatiques afin d'éviter une chute lors de l'arrêt du vélo.

### Recommandations spécifiques en cas d'utilisation intensive

Comme tout composant mécanique, une bicyclette subit des contraintes élevées et s'use. Les différents matériaux et composants peuvent réagir différemment à l'usure ou à la fatigue. Si la durée de vie prévue pour un composant a été dépassée, celui-ci peut se rompre d'un seul coup, risquant alors d'entraîner des blessures pour le cycliste. Les fissures, égratignures et décolorations dans des zones soumises à des contraintes élevées indiquent que le composant a dépassé sa durée de vie et devrait être remplacé. Par conséquent, il est recommandé d'effectuer des inspections périodiques de tous les éléments de la bicyclette par un professionnel diplômé.

### Porte-bagages, siège pour enfant et remorques

- Les vélos de course, les VTT, ainsi que tous les vélos dont le cadre est en fibre de carbone (excepté les cadres munis de filetages permettant l'installation de porte-bagages ou de siège pour enfant) ne sont pas prévus pour en être équipés.
- Les vélos peuvent être équipés de remorques légères si celles-ci ne sont pas fixées au cadre.

### Poids maximum autorisé

Les poids maximum autorisés sont :

- Vélo + cycliste + bagages et accessoires : 110 kg.
- Cycliste + bagages et accessoires : 100 kg.

## ENTRETIEN

N'oubliez pas d'effectuer les contrôles de sécurité pour vérifier si une réparation ou un entretien sont nécessaires.



**Il est indispensable de respecter les règles et fréquences d'entretien. Dans le cas contraire, vous pouvez mettre en danger votre sécurité, et perdre le bénéfice de la garantie.**

### Pièces d'usure

Vous devez remplacer immédiatement :

- Les plaquettes ou patins de freins usés (relief non apparent).
- Les gaines cassées, qui fuient, ou fissurées, (pas d'angle sec, courbure non continue, les câbles doivent coulisser sans frottement).
- Les câbles effilochés ou rouillés.
- Les plateaux ou pignons aux dents usées.
- Les roulements de direction, de pédalier, ou de roues ayant pris du jeu.
- Les pneus ou boyaux usés.
- Les jantes fissurées, déformées, ou avec une marque d'usure apparente.
- Les chaînes qui ont perdu leur souplesse ou qui ont plus de 3000 km.
- Les ampoules défectueuses et les piles déchargées.
- Les joints d'étanchéité qui fuient.

### Lubrification

Lubrifiez régulièrement votre chaîne avec une huile spécialement conçue à cet effet.



**Attention à ne pas mettre de lubrifiant sur les jantes, les disques, ou les patins de freins.**

Pour les autres lubrifications, nous vous conseillons de vous adresser à notre service après-vente, ou à un professionnel diplômé.

### Nettoyage

Lavez à l'eau tiède, à l'aide d'une éponge douce puis essuyez avec un chiffon microfibre propre. N'utilisez pas de nettoyeur haute pression, ni de détergent.

### Révisions

- Votre vélo doit être révisé régulièrement, adaptez la fréquence à l'intensité de votre utilisation.
- Vous pouvez vous adresser à notre service après-vente, ou à un professionnel diplômé.
- Les révisions ne rentrent pas dans le cadre de la garantie.

### Pièces de rechange

Lors d'un remplacement de composants, il faut utiliser les pièces d'origine afin de conserver les performances et la fiabilité du vélo.

- Les plaquettes ou patins de freins sont conçus pour une surface de frottement spécifique, vérifiez la compatibilité lors de leur remplacement.
- Les pneumatiques à boyaux requièrent une technique de collage spécifique, assurez-vous du respect de cette procédure.
- Tous les pneumatiques, à boyaux, tubeless, ou à chambre à air, ne sont pas compatibles avec toutes les jantes. Assurez-vous du respect des compatibilités.

Ne vous engagez pas dans une opération délicate si vous n'en avez pas les compétences. Nous vous recommandons de vous adresser à notre service après-vente, ou à un professionnel diplômé.

## EXTRAIT DES CONDITIONS DE LA GARANTIE

Les conditions complètes sont disponibles sur notre site.

### Durée

Les vélos, kits-cadres et roues vendus par Origine bénéficient d'une garantie de 2 ans.

Les réglages tels que le fonctionnement des dérailleurs, et l'ajustement des roues sont garantis 2 mois. Au-delà de ces 2 mois ces réglages entrent dans le cadre de l'entretien qui est à la charge du client.

Les réclamations concernant des dommages comme des coups et des griffures doivent être adressées à Origine dans les 24h suivant la réception du vélo.

Au-delà de ce délai les réclamations ne seront plus prises sous garantie car il ne sera pas possible de déterminer si ces dommages sont de la responsabilité d'Origine où sont survenus chez le client.

La réparation ou le remplacement d'un composant ne prolonge pas la durée de la garantie.

Certains produits peuvent avoir des durées différentes. Dans ce cas, les durées et conditions sont spécifiées sur la facture d'achat. Cela peut être le cas pour les produits déclassés ou d'occasion.

Si un produit est immobilisé plus de 7 jours du fait d'un problème entrant dans le cadre de la garantie, celle-ci est prolongée du délai d'immobilisation.

### Conditions

La garantie s'applique contre tout vice de fabrication, elle ne couvre pas l'usure normale des composants ni l'entretien du vélo.

Conformément aux normes techniques les vélos et les roues sont conçus et garantis pour une charge maximum de 110 kg, incluant l'utilisateur et son équipement.

La garantie couvre l'utilisation du produit par un particulier dans le domaine des loisirs. Elle ne couvre pas l'utilisation en compétition ou en location.

Le client ne peut prétendre à une résiliation de la vente, à un remplacement par un produit neuf ou à une diminution du prix si Origine est en mesure de réparer le vice constaté.

Conformément aux dispositions du Code Civil et du Code de la Consommation, le client bénéficie de la garantie légale de conformité et de la garantie légale relative aux défauts de la chose vendue d'une durée de 2 ans.

### Mode d'application

Les demandes d'interventions au titre de la garantie ne peuvent être adressées qu'au Service Après Vente d'Origine en utilisant le formulaire sur le site internet et en fournissant toutes les informations demandées. En cas de doute, le client peut également prendre contact par téléphone. Les opérations de réparation ou de remplacement dans le cadre de la garantie ne peuvent être effectuées qu'après l'accord d'Origine et uniquement par son service après-vente. Le client ne doit en aucun cas expédier le produit concerné sans l'accord préalable d'Origine. En cas de retour programmé par Origine pour une intervention sur le produit, les frais de transport sont à la charge d'Origine. Le client doit soigneusement emballer le produit, si possible dans l'emballage d'origine, et impérativement apposer l'étiquette de retour fournie. Dans le cas contraire le produit risque d'être perdu ou endommagé et le client serait seul responsable des coûts supplémentaires générés et des éventuels dommages subis pendant le transport. En cas de non disponibilité d'une pièce d'origine, Origine a la possibilité de la remplacer par une autre pièce de qualité équivalente ou supérieure.

### Exclusions

La garantie est refusée dans les cas suivants :

- ° L'entretien ou des éventuelles réparations nécessaires n'ont pas été effectuées.
- ° Les instructions du manuel de l'utilisateur n'ont pas été respectées.
- ° Le problème provient de mauvais réglages.
- ° Usure normale des composants (pneumatiques, patins de freins, câbles et gaines, chaînes, pignons et plateaux, ampoules et piles, joints d'étanchéité, ...).
- ° Dommages résultants de coups et chocs sur le produit.
- ° Des modifications ont été effectuées sur le produit par le client ou par des techniciens non agréés.
- ° Le vélo a été manipulé ou transporté sans roues ni axes de roues pour le protéger contre la compression.
- ° Le problème provient d'une surchauffe générée par les gaz d'échappement lors d'un transport sur un porte-vélo. Certains véhicules émettent des gaz à des températures très élevées qui peuvent endommager certains composants comme les pièces en carbone (cadres, jantes, etc...), les pneus, et la peinture.
- ° Le cadre a été fixé ou serré à l'aide d'une pince (pied d'atelier, porte-vélo,) ou compressé par la fixation d'un home trainer.
- ° Le problème est dû à une cause étrangère à la qualité du produit (accident, choc, chute,...).
- ° L'utilisation a été anormale (utilisation d'un vélo à 2, surcharge, sauts, croisement de chaîne) même ponctuellement.
- ° Le produit a été utilisé en location ou en compétition.
- ° Le client refuse de renvoyer le vélo complet pour expertise.
- ° Toutes les irrégularités visuelles de la fibre de carbone ne sont pas considérées comme des défauts
- ° Les produits d'occasion, mêmes facturés par Origine, ne rentrent pas dans le cadre de cette garantie.

---

## Extension

---

Les cadres Origine sont garantis à vie dans le cadre des conditions limitatives suivantes :

La peinture et les décors apposés sur le cadre ne bénéficient pas de cette extension.

Les bras oscillants et les mécanismes de suspension ne bénéficient pas de cette extension.

Elle ne couvre pas les défauts uniquement visuels.

Origine peut opter pour une réparation plutôt qu'un remplacement si les performances du produit sont conservées.

Elle est limitée à un seul remplacement de cadre après l'expiration de la garantie générale de 2 ans.

Elle ne s'applique uniquement qu'au premier acheteur et ne peut être transférée. Le demandeur doit être en mesure de justifier qu'il est encore le propriétaire du vélo avec les documents adéquats comme l'enregistrement au fichier de l'Apic.

*ORIGINE*