



OWNERS MANUAL & WARRANTY MANUEL D'UTILISATEUR ET GARANTIE

Read this manual carefully before you ride your new bicycle!

A SPECIAL NOTE FOR PARENTS

As a parent or guardian, you are responsible for the activities and safety of your minor child, and that includes making sure that the bicycle is properly fitted to the child: that it is in good repair and safe operation condition; that you and your child have learned and understand the safe operation of the bicycle; and that you and your child have learned, understand and obey not only the applicable local motor vehicle, bicycle and traffic laws, but also the common sense rules of safe and responsible bicycling. As a parent, you should read this manual, as well as review its warnings and the bicycle's functions and operating procedures with your child, before letting your child ride the bicycle.

Lisez attentivement ce manuel avant de monter sur votre nouveau vélo!

NOTE AUX PARENTS

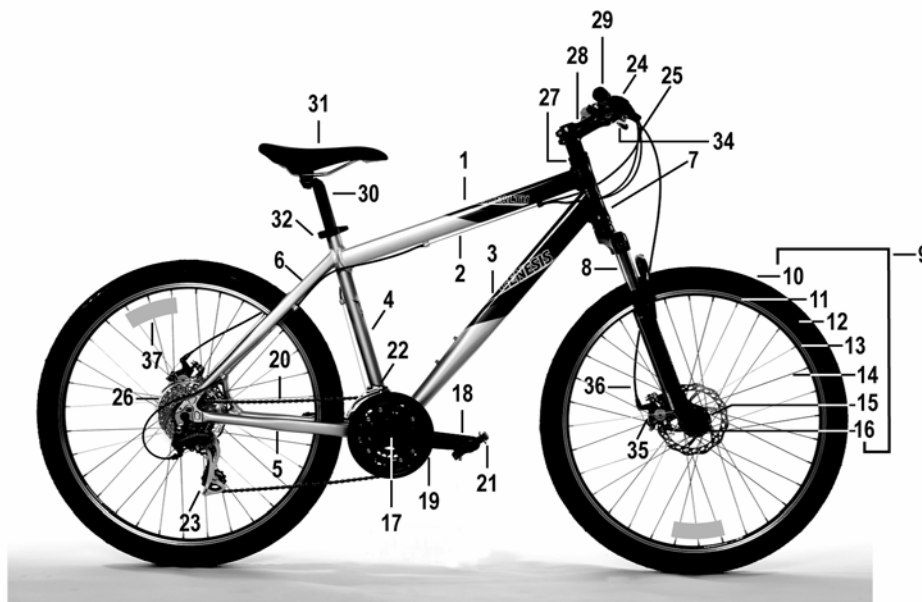
En tant que parent ou tuteur/tutrice, vous êtes responsable des agissements et de la sécurité de votre enfant d'âge mineur. Vous devez donc vous assurer que le vélo soit bien ajusté à sa taille, qu'il soit en bon état de marche, que vous et votre enfant ayez bien compris toutes les règles de sécurité, autant celles du code de la route que les règles de sécurité élémentaires, lesquelles s'appuient avant tout sur le gros bon sens. Avant de laisser faire l'essai de son nouveau vélo, vous devez lire ce manuel avec votre enfant afin de bien prendre connaissance des dangers potentiels, des procédures à suivre et du fonctionnement du vélo.

CONGRATULATIONS!

Congratulations for choosing a Genesis Cycle/Hutch bicycle. We have constructed your bicycle to meet the highest standards of performance and safety. It is recommended that you read this manual carefully before you ride your new Genesis Cycle/Hutch bicycle! Assembly and initial adjustment of your Genesis Cycle/Hutch bicycle requires special tools and skills, so an authorized Genesis dealer should only do this. Complete the following and keep for future reference.

YOU'RE BICYCLE MODEL NAME: _____ COLOUR _____ SIZE _____

SERIAL NUMBER _____ DEALER _____ PHONE _____



- | | | |
|-----------------------------------|--|---|
| 1. frame / cadre | 14. spokes / rayon | 26. freewheel, cassette, cog / roue libre, cassette, pignon arrière |
| 2. top tube / tube horizontal | 15. hub / moyeau | 27. headset / jeu de direction |
| 3. down tube / tube oblique | 16. quick release / déclenchement rapide | 28. stem / potence |
| 4. seat tube / tube de selle | 17. bottom bracket / boîte (jeu) de pédalier | 29. handlebar / guidon |
| 5. chain stay / base | 18. crank / pédalier | 30. seatpost / tige de selle |
| 6. seat stay / haubans | 19. chainring / plateau | 31. saddle / selle |
| 7. head tube / tube de direction | 20. chain / chaîne | 32. seat collar / collier de selle |
| 8. fork / fourche | 21. pedal / pédale | 33. brake lever / poignée de frein |
| 9. wheel / roue | 22. front derailleur / dérailleur avant | 34. brake / frein |
| 10. tire / pneu | 23. rear derailleur / dérailleur arrière | 35. brake pad / patin de frein |
| 11. rim sidewall / paroi de jante | 24. shifter / levier de vitesse | 36. brake cable / câble de frein |
| 12. tube / chambre à air | 25. shifter cable / câble de vitesse | 37. reflector / réflecteur |
| 13. rim / jante | | |

GENERAL WARNING:

Like any sport, bicycling involves risk of injury and damage. By choosing to ride a bicycle you assume the responsibility for that risk, you need to know and practice the rules of safe and responsible riding, proper use and maintenance. Proper use and maintenance of your bicycle reduces risk of injury. This manual contains many "Warnings" and "Cautions" concerning the consequences of failure to maintain or inspect your bicycle and of failure to follow safe cycling practices.

-The combination of the **⚠** Safety alert symbol and the word WARNING indicates a potentially hazardous situation which, if not avoided, could result in serious injury or death.

- The combination of the **⚠** Safety alert symbol and the word CAUTION indicated a potentially hazardous situation which, if not avoided, may result in minor or moderate injury, or is an alert against unsafe practices.

- The word CAUTION used without the safety alert symbol indicates a situation which if not avoided, could result in serious damage to the bicycle or the voiding of your warranty.

Many of the Warnings and Cautions say "you may lose control and fall." Because any fall can result in serious injury or even death, we do not always repeat the warning of possible injury or death. It is important to anticipate every situation or condition which can occur while riding. This Manual makes no representation about the safe use of any bicycle which cannot be predicted or avoided, and which are the sole responsibility of the rider.

A SPECIAL NOTE FOR PARENTS

As a parent or guardian, you are responsible for the activities and safety of your minor child, and that includes making sure that the bicycle is properly fitted to the child: that it is in good repair and safe operation condition; that you and your child have learned and understand the safe operation of the bicycle; and that you and your child have learned, understand and obey not only the applicable local motor vehicle, bicycle and traffic laws, but also the

common sense rules of safe and responsible bicycling. As a parent, you should read this manual, as well as review its warnings and the bicycle's functions and operating procedures with your child, before letting your child ride the bicycle.

⚠ WARNING: MAKE SURE THAT YOUR CHILD ALWAYS WEARS AN APPROVED BICYCLE HELMET WHEN RIDING; BUT ALSO MAKE SURE THAT YOUR CHILD UNDERSTANDS THAT A BICYCLE HELMET IS FOR BICYCLING ONLY.

SAFETY FIRST

1. Always wear an approved bicycle helmet when riding your bicycle and follow the helmet manufacturer's instruction for fit, use and care of your helmet.
2. Do you have required and recommended safety equipment? It's your responsibility to familiarize yourself with the laws of the area where you ride, and to comply with all applicable laws.
3. Do you know how to correctly operate your wheel quick releases? Riding with an improperly adjusted wheel quick release can cause the wheel to wobble or disengage from the bicycle, and cause serious injury or death.
4. If your bicycle has toe clips and straps or clipless ("step-in") pedals, make sure you know how they work. These pedals require special techniques and skills. Follow the pedal manufacturer's instructions for use, adjustment and care.
5. Does your bicycle have suspension? Suspension can change the way a bicycle performs. Follow the suspension manufacturer's instruction for use, adjustment and care.
6. Do you have "toe overlap"? On smaller framed bicycles your toe or toe clip may be able to contact the front wheel when a pedal is all the way forward and the wheel is turned.

BEFORE YOU'RE FIRST RIDE makes sure your bicycle fits you properly.

Your Genesis/Hutch dealer should fit you with the proper size of bicycle. You should have at least 1-inch (25mm) clearance between the top tube and the rider when standing over the bicycle. Make sure you are familiar with your bicycle. Familiarize yourself with the use of the components on this bike. When riding slowly, do not turn the handlebars while the arms of the crank set are parallel to the ground. Modern high performance bicycles use a short wheelbase design where the front wheel may be close to the crank set.

⚠ WARNING:

If you believe you are experiencing a shimmy, slow down immediately and take your bicycle directly to an authorized dealer for inspection and repair. Shimmy may lead to loss of control resulting in personal injury.

BEFORE EVERY RIDE CHECK YOUR BIKE make sure your bicycle is in proper working condition

Check that your wheels are straight
Check your tire inflation
Check your brakes
Check attachment of both wheels.

⚠ WARNING:

Failure to tighten wheel axle nuts, or failure to have wheel quick release retention mechanisms properly adjusted and closed, may cause loss of control resulting in personal injury. If you have any questions about the operation of this system, consult your Genesis/Hutch dealer. Never modify your frameset in any way, including sanding, drilling, filing, removing redundant retention devices from forks, or by any other technique. Such modifications will void your warranty, may cause your frame to fail, and may contribute to loss of control resulting in personal injury.

WET WEATHER RIDING

⚠ WARNING:

Wet weather impairs traction, braking and visibility, both for the bicyclist and for other vehicles sharing the road. The risk of an accident is dramatically increased in wet conditions.

Under wet conditions, the stopping power of your brakes (as well as the brakes of other vehicles sharing the road) is dramatically reduced and your tires don't grip nearly as well. This makes it harder to control speed and easier to lose control. To make sure that you can slow down and stop safely in wet conditions, ride more slowly and apply your brakes earlier and more gradually than you would under normal, dry conditions. Despite the increased effectiveness of disc and hydraulic brakes, care must still be taken in wet conditions, as braking distances are still increased, in addition to diminished tire traction.

NIGHT RIDING

Riding a bicycle at night is many times more dangerous than riding during the day. A bicyclist is very difficult for motorists and pedestrians to see. Therefore, children should never ride at dawn, at dusk or at night. Adults who chose to engage in this activity need to take extra care both riding and choosing specialized equipment which helps reduce the risk. Consult your dealer about night riding safety equipment for bicycle and clothing for rider.

⚠ WARNING: Reflectors are not a substitute for required lights. Riding at dawn, at dusk, at night or at other times of poor visibility without an adequate bicycle lightning system and without reflectors is dangerous and may result in serious injury or death.

Bicycle reflectors are designed to pick up and reflect street lights and car lights in a way that may help you to be seen and recognized as a moving bicyclist.

⚠ CAUTION: Check reflectors and their mounting brackets regularly to make sure that they are clean, straight, not broken and securely mounted. Have your dealer replace damaged reflectors and straighten or tighten any that are bent or loose.

The mounting brackets of front and rear reflectors are often designed as brake straddle cable safety catches which prevent the straddle cable from catching on the tire tread if the cable jumps out of its yoke or breaks.

⚠ WARNING:

Do not remove the front or rear reflectors or reflector brackets from your bicycle. They are an integral part of the bicycle's safety system. Removing the reflectors may reduce your visibility to others using the roadway. Being struck by other vehicles may result in serious injury or death. The reflector brackets may protect you from the brake straddle cable on the tire in the event of brake cable failure. If a brake straddles cable catches on the tire, it can cause the wheel to stop suddenly, causing you to lose control and fall.

EXTREME, STUNT OR COMPETITION RIDING

Whether you call it Aggro, Hucking, Freeride, North Shore, Downhill, Jumping, Stunt Riding, BMX, Freestyle, Racing or something else: by engaging in this sort of extreme, aggressive riding you voluntarily assume an increased risk of injury or death. Not all bicycles are designed for these types of riding, and those that are may not be suitable for all types of aggressive riding. Check with your dealer or the bicycle's manufacture about the suitability of your bicycle before engaging in extreme riding. When riding fast downhill, you can reach speeds seen on motorcycles, and therefore face similar hazards and risks. Have your bicycle and equipment carefully inspected by a qualified mechanic and be sure it is in perfect condition. Consult with expert riders and race officials on conditions and equipment advisable at the site where you plan to ride. Wear appropriate safety gear, including an approved full face helmet, full finger gloves and body armour. Ultimately, it is your responsibility to have proper equipment and to be familiar with the course conditions.

⚠ WARNING:

Although many catalogues, advertisements and articles about bicycling depict riders engaged in extreme riding, this activity is extremely dangerous, increases your risk of injury or death, and increases the severity of any injury. Remember that the action depicted is being performed by professionals with many years of training and experience. Know your limits and always wear an approved bicycle helmet along with other appropriate safety gear. Even with state-of-the-art protective safety gear, you could be seriously injured or killed when jumping, stunt riding, riding downhill at speed or in competition. Bicycles and bicycle parts have limitations with regard to strength and integrity, and this type of riding can exceed those limitations.

HANDLEBAR HEIGHT AND ANGLE

Your bike is equipped either with a threadless stem, which clamps on to the outside of the steerer tube, or with a quill stem, which clamps inside the steerer tube by way of an expanding binder bolt. If you aren't absolutely sure which type of stem your bike has, ask your dealer. If your bike has a threadless stem, your dealer may be able to change handlebar height by moving height adjustment spacers from below the stem to above the stem, or vice versa. Otherwise, you'll have to get a stem of different length or rise. Consult your dealer. Do not attempt to do this yourself, as it requires special knowledge. If your bike has a quill stem, you can ask your dealer to adjust the handlebar height. A quill stem has an etched or stamped mark on its shaft which designates the stem's minimum insertion or maximum extension. This mark must not be visible above the headset.

⚠ WARNING:

On some bicycles, changing the stem or stem height can affect the tension of the front brake cable, locking the front brake or creating excess cable slack which can make the front brake inoperable. If the front brake pads move in towards the wheel rim or out away from the wheel rim when the stem or stem height is changed, the brakes must be correctly adjusted before you ride the bicycle. The stem's minimum insertion mark must not be visible above the top of the headset. If the stem is extended beyond the minimum insertion mark the stem may break or damage the fork's steerer tube, which could cause you to lose control and fall.

Your dealer can also change the angle of the handlebar or bar end extensions.

⚠ WARNING:

An insufficiently tightened stem binder, handlebar binder bolt or bar end extension clamping bolt may compromise steering action, which could cause you to lose control and fall. Place the front wheel of the bicycle between your legs and attempt to twist the handlebar/stem assembly. If you can twist the stem in relation to the front wheel, turn the handlebars in relation to the stem, or turn the bar end extensions in relation to the handlebar, the bolts are insufficiently tightened. If your headset bearing are too loose or too tight, do not ride the bicycle. Take it to your authorized dealer for maintenance. Headset adjustment requires special tools and training, and should only be performed by your authorized dealer.

SEAT AND SEAT POST

Ensure that the minimum insertion mark, also called limit inset height mark remains inside the frame. A minimum of 2 inches (64mm) of seat post must remain in the frame. Riding with the seat raised above this height may cause loss of control resulting in personal injury or damaged to your bicycle and will void the warranty..

Lubricate the seat post every year. To do this loosen the seat post quick release bolt, and remove the seat post from the frame. Wipe the old grease off the seat post and clean if necessary. Apply a thin layer of bicycle grease onto the section of the seat post what will be inserted into the frame.

PEDALS

Toe Overlap is when your toe can touch the front wheel when you turn the handlebars to steer while a pedal is in the forward most position. This is common on small framed bicycles, and is avoided by keeping the inside pedal up and the outside pedal from striking the ground in a turn.

▲ WARNING:

Toe Overlap could cause you to lose control and fall. Ask your dealer to help you determine if the combination of frame size, crank arm length, pedal design and shoes you will use results in pedal overlap. If you have toe overlap, you must keep the inside pedal up and the outside pedal down when making sharp turns.

Some bicycles come equipped with pedals that have sharp and potentially dangerous surfaces. These surfaces are designed to add safety by increasing grip between the rider's shoes and the pedal. If your bicycle has this type of high-performance pedal, you must take extra care to avoid serious injury from the pedals' sharp surfaces. Based on your riding style or skill level, you may prefer a less aggressive pedal design, or choose to ride with shin pads. Your dealer can show you a number of options and make suitable recommendations. Toeclips and straps are a means to keep feet correctly positioned and engaged with the pedals. The toe clip positions the ball of the foot over the pedal spindle, which gives maximum pedaling power. The toe strap, when tightened, keeps the foot engaged throughout the rotation cycle of the pedal. While toe clips and straps give some benefit with any kind of shoe, they work most effectively with cycling shoes designed for use with toe clips. Your dealer can explain how toe clips and straps work. Shoes with deep treaded soles or welts which might allow the foot to be trapped should not be used with toe clips and straps.

▲ WARNING:

Getting into and out of pedals with toeclips and straps requires skill, which can only be acquired with practice. Until it becomes a reflex action, the technique requires concentration which can distract the rider's attention, causing you to lose control and fall. Practice the use of toe clips and straps where there are no obstacles, hazards or traffic. Keep the straps loose, and don't tighten them until your technique and confidence in getting in and out of the pedals warrants it. Never ride in traffic with your toe straps tight.

Clipless pedals also called step-in pedals are another means to keep feet securely in the correct position for maximum pedaling efficiency. They have a plate, called a cleat on the sole of the shoe, which clicks into a mating spring-loaded fixture on the pedal. They only engage or disengage with a very specific motion which must be practiced until it becomes instinctive. Clipless pedals require shoes and cleats which are compatible with the make and model of pedal being used.

Many clipless pedals are designed to allow the rider to adjust the amount of force needed to engage or disengage the foot. Follow the pedal manufacturer's instructions, or ask your dealer to show you how to make this adjustment. Use the easiest setting until engaging and disengaging becomes a reflex action, but always make sure that there is sufficient tension to prevent unintended release of your foot from the pedal.

▲ WARNING:

Clipless pedals are intended for use with shoes specifically made to fit them and are designed to firmly keep the foot engaged with the pedal. Using shoes which do not engage the pedals correctly is dangerous. Practice is required to learn to engage and disengage the foot safely. Until engaging and disengaging the foot becomes a reflex action, the technique requires concentration which can distract the rider's attention, causing the rider to lose control and fall. Practice engaging and disengaging clipless pedals in a place where there are no obstacles, hazards or traffic and be sure to follow the pedal manufacturer's setup and service instructions.

DERAILLEUR SYSTEM

When shifting gears on a bicycle, plan ahead. Shift gears only when the pedals and chain are moving forward. Never attempt to shift gears when stopped or back pedaling. When you shift, reduce your pressure on the pedals. Excessive chain tension makes shifting difficult. The left-hand shift mechanism controls the rear derailleur. Shift only one lever or shifter at a time. Listen to your bike. A properly adjusted drive train and derailleur system is quiet. If an unusual noise follows any shift, your derailleur cable may need to be adjusted slightly. If necessary, consult your dealer to identify and correct any problems.

Every month, lubricate all pivot points on both the front and rear derailleurs, including the derailleur pulleys on the rear derailleur.

Once a month, check the shift cables for kinks, rust, broken strands, or frayed ends. Also check the housing for bent ends, cuts, and wear. Once a month, check the operation of the left shift lever/front derailleur. When the large left shift lever is pushed, the front derailleur should shift the chain from a smaller to a larger chain ring. When the small left shift lever is pushed, the derailleur should shift the chain from a larger to a smaller chain ring. After the shift, by moving the large lever slightly, you should be able to position the front derailleur such that it does not rub on the chain. The chain should not fall off the innermost or outermost chain rings at any time. Once a month, check the operation of the right shift lever/rear derailleur. When the large right shift lever is pushed, the rear derailleur should shift the chain from a smaller to a larger cog. When the small right shift lever is pushed, the rear derailleur should shift the chain from a larger to a smaller cog. After the shift, the rear derailleur should be positioned such that it does not rub on the chain. The chain should not fall off the innermost or outermost cogs at any time. For adjustments take to your authorized dealer.

BRAKES

Before every ride ensure your brakes are working properly. Before every ride check that the brake pads are in the proper position. Your rims are part of the braking system so keep them clean at all times. Check that there is no oil, grease or other dirt on the rims. Every month check your bike's brake cables and housing. Check the cables for kinks, rust, broken strands and frayed ends. Check the housing for bent ends, cuts, stretched coils, and wear. Every month inspect your brake pads for wear. It is strongly recommended that adjustment of critical components such as brakes be done by your authorized dealer.

▲ WARNING:

- 1. Riding with improperly adjusted brakes or worn brake pads is dangerous and can result in serious injury or death.**
- 2. Applying brakes too hard or too suddenly can lock up a wheel, which could cause you to lose control and fall. Sudden or excessive application of the front brake may pitch the rider over the handlebars, which may result in serious injury or death.**

3. **Some bicycle brakes, such as disc brakes and linear-pull brakes are extremely powerful. Take extra care in becoming familiar with these brakes and exercise particular care when using them.**
4. **Disc brakes can get extremely hot with extended use. Be careful not to touch a disc brake until it has had plenty of time to cool.**
5. **See the brake manufacturer's instructions for installation, operation and care of your disk brake.**
6. **If you bike is equipped with hydraulic rim or disc brakes, ensure the brake lines are not damaged or bulging in any way, and pay close attention to any junctions between the line and brake components for moisture and/or darkened dust collection. Should you find either of these symptoms, there is a good chance your hydraulic system is leaking, and should be serviced by your authorized dealer.**

Coaster Brake: The coaster brake is a sealed mechanism which is a part of the bicycle's rear wheel hub. The brake is activated by reversing the rotation of the pedal cranks.

⚠ WARNING:

Before riding, make sure that the brake is working properly. If it is not working properly, have the bicycle checked by your authorised dealer before you ride it.

Coaster brake service and adjustment requires special tools and special knowledge. Do not attempt to disassemble or service your coaster brake. Take the bicycle to your dealer for coaster brake service.

HAND BRAKES: A bicycle with hand brakes may have one hand lever which operates a rear brake, or two hand levers, one of which operates on the front wheel and the other on the rear wheel. If your bicycle has two hand brakes, it's important to your safety that you instinctively know which brake lever controls which brake on your bike.

BRAKE CONTROLS: It is very important to your safety that you learn and remember which brake lever controls which brake on your bike. Most brakes have some form of quick-release mechanism to allow the brake pads to clear the tire when a wheel is removed or reinstalled. When the brake quick-release is in the open position, the brakes are inoperative. Ask your authorized dealer to ensure you understand the way the brake quick-release works on your bike and check each time to make sure both brakes work correctly before you get on the bike.

The braking action of a bicycle is a function of the friction between the brake surface which is usually the brake pads and the wheel rim. To ensure that you have the maximum friction, keep your wheel rims or disc rotors and brake pads clean and free of lubricants, waxes and polishes. Ensure that your hands can reach and squeeze the brake levers comfortably. If your hands are too small to operate the levers comfortably, consult your dealer before riding the bike. The lever reach may be adjustable; or you may need a different brake lever design.

WHEELS

Before every ride, check that your quick release hubs are in their closed or locked position. Before installing tires, make sure a rim strip is in place, which completely covers the rim surface (wall to wall) so that all spoke holes are completely covered. Check that the wheels are straight and round by spinning them. If the rim does not turn evenly, have your wheel trued by your authorized dealer. Ensure your tires are inflated to the pressure that is indicated on the tire sidewalls. Inspect your tires for wear and any other damage. If a tire has any cuts or separations that go through the tire, making any part of the inner tube visible, or if any part of the tire casing shows through the tire tread surface, replace the tire. Ensure that your rims are clean.

⚠ WARNING: Do not tighten the quick release by using the quick release like a wing nut. This will not result in sufficient force to hold the wheel in place.

Do not remove the reflectors from your bicycle. They are there for your safety.

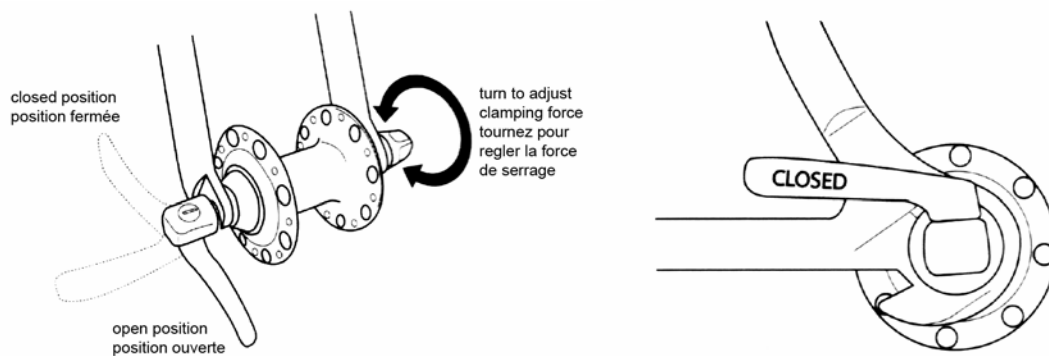
WHEEL QUICK RELEASE

Because of its adjustable nature, it is critical that you understand how the quick release works and how to use it properly.

⚠ WARNING: Riding with an improperly adjusted wheel quick release can allow the wheel to wobble or disengage from the bicycle, and serious injury or death to the rider. It is essential that you:

1. **Ask your dealer to help you make sure you know how to install and reeve your wheels safely.**
2. **Understand and apply the correct technique for clamping your wheel in place with a quick release.**
3. **Each time, before you ride your bicycle, check that the wheel is securely clamped.**

⚠ CAUTION: The full force of the cam action is needed to clamp the wheel securely. Holding the nut with one hand and turning the lever like a wing nut with the other hand until everything is as tight as you can get it will not clamp the wheel safely in the dropouts.



Adjusting the quick release mechanism

The wheel hub is clamped in place by the force of the quick release cam pushing against one dropout and pulling the tension adjusting nut, by way of the skewer, against the other dropout. The amount of clamping force is controlled by the tension adjusting nut. Turning the tension adjusting nut clockwise while keeping the cam lever from rotating *increases clamping force*; turning it counterclockwise while keeping the cam lever from rotating *reduces clamping force*. **Less than half a turn of the tension adjusting nut can make the difference between safe clamping force and unsafe clamping force.** Once the quick release is installed in the hub axle by the manufacturer or the dealer, it never needs to be removed unless the hub itself requires servicing. If the hub requires servicing, consult your dealer.

Front Wheel Secondary Retention Devices

Many bicycles have front forks which utilize a secondary wheel retention device to keep the wheel from disengaging if the quick release is incorrectly adjusted. **Secondary retention devices are not a substitute for correct quick release adjustment.**

The Secondary retention device is molded, cast or machined into the outer faces of the front fork dropouts.

⚠ WARNING: Filing or disabling the secondary retention device is extremely dangerous and may lead to serious injury or death. It also may void the warranty.

Removing or Installing Quick Release Wheels

Removing a Quick Release Front Wheel

1. To remove a quick release front wheel open up the brake shoes.
2. Rotate the wheel's quick-release lever from the locked or closed position to the open position.
3. If your front fork has an integral secondary retention device, loosen the tension adjusting enough to allow removing the wheel.
4. Raise the front wheel a few inches off the ground and tap the top of the wheel with the palm of your hand to knock the wheel out of the front fork.

Installing a Quick Release Front Wheel

1. Rotate the quick-release lever so that it curves away from the wheel. This is the OPEN position.
2. With the steering fork facing forward, insert the wheel between the fork blades so that the axle seats firmly at the top of the slots which are at the tips of the fork blades (called the fork dropouts). The quick-release lever should be on the left side of the bicycle.
3. Holding the quick-release lever in the OPEN position with your right hand, tighten the tension adjusting nut with your left hand until it is finger tight against the fork dropout.
4. While pushing the wheel firmly to the top of the slots in the fork dropouts, and at the same time centering the wheel rim in the fork, rotate the quick-release lever upwards and push it into the CLOSED position. The lever should be parallel to the fork blade and curved toward the wheel.

⚠ CAUTION: If you can fully close the quick release without wrapping your fingers around the fork blade for leverage, and the lever does not leave a clear imprint in the palm of your hand, the tension is insufficient. Open the lever; turn the tension adjusting nut clockwise a quarter turn; then try again.

5. Close the brake shoes, then spin the wheel to make sure that it is centered in the frame and clears the brake shoes.

Removing a Quick Release Rear Wheel

1. Shift the rear derailleur to high gear which is the smallest, outermost rear sprocket.
2. Open up the brake shoes.

3. Pull the derailleur body back with your right hand.
4. Rotate the quick-release lever to the OPEN position.
5. Lift the rear wheel off the ground a few inches and, with the derailleur still pulled back, push the wheel forward and down until it comes out of the rear dropouts.

Installing a Quick Release Rear Wheel

1. Shift the rear derailleur to its outermost position.
2. Pull the derailleur body back with your right hand.
3. Rotate the quick-release lever to the open position. The lever should be on the side of the wheel opposite the derailleur and free wheel sprockets.
4. Pull the chain on top of the smallest freewheel sprocket. Then insert the wheel into the frame dropouts and pull it all the way in to the dropouts.
5. Tighten the adjusting nut until it is finger tight against the frame dropout. Then rotate the lever toward the front of the bike until it is parallel to the frame's chainstay or seatstay and is curved toward the wheel.

△ CAUTION: If you can fully close the quick release without wrapping your fingers around the fork blade for leverage, and the lever does not leave a clear imprint in the palm of your hand, the tension is insufficient. Open the lever, turn the tension adjusting nut clockwise a quarter turn, and then try again.

6. If the lever cannot be pushed all the way to a position parallel to the chainstay or seatstay tube, return the lever to the open position. Then turn the adjusting nut counterclockwise one-quarter turn and try tightening again.
7. Push the rear derailleur back into position.
8. Close the brake shoes, then spin the wheel to make sure that it is centered in the frame and clears the brake shoes.

Seatpost Quick Release

Many Mountain bikes are equipped with quick-release seat post binders. The seatpost quick-release binder works exactly like the wheel quick-release. While a quick release looks like a long bolt with a lever on one end and a nut on the other, the quick release uses a cam action to firmly clamp the seatpost.

△ WARNING: Riding with an improperly tightened seat post can allow the saddle to turn or move and cause you to lose control and fall. Therefore:

1. Ask your dealer to help you make sure you know how to correctly clamp your seat post.
2. Understand and apply the correct technique for clamping your seat post quick release.
3. Before you ride the bike, first check that the Seatpost is securely clamped.

Adjusting the quick release mechanism

The action of the quick release cam squeezes the seat collar around the seat post to hold the seat post securely in place. The amount of clamping force is controlled by the tension adjusting nut. Turning the tension adjusting nut clockwise while keeping the cam lever from rotating increases clamping force. Turning it counterclockwise while keeping the cam lever from rotating reduces clamping force. **Less than half a turn of the tension adjusting nut can make the difference between safe clamping force and unsafe clamping force.**

△ CAUTION: The full force of the cam action is needed to clamp the seatpost securely. Holding the nut with one hand and turning the lever like a wing nut with the other hand until everything is as tight as you can get it will not clamp the seatpost safely.

△ CAUTION: If you can fully close the quick release without wrapping your fingers around the seat post for leverage, and the lever does not leave a clear imprint in the palm of your hand, the tension is insufficient. Open the lever, turn the tension adjusting nut clockwise a quarter turn and then try again.

SERVICE

Break in Period: Your bike will last longer and work better if you break it in before riding it hard. Control cables and wheel spokes may stretch or "seat" when a new bike is first used and may require readjustment by you dealer. Dealers typically suggest you bring the bike in for a 30 day check-up. Another way to judge when it's time for the first check-up is to bring the bike in after three to five hours of hard off-road use, or about 10 to 15 hours of on-road or more casual off-road use. But if you think something is wrong with the bike, take it to your dealer before riding it again.

△ WARNING:

Like any mechanical device, a bicycle and its components are subject to wear and stress. Different materials and mechanisms wear or fatigue from stress at different rates and have different life cycles. If a component's life cycle is exceeded, the component can suddenly and catastrophically fail, causing serious injury or death to the rider. Scratches, cracks, fraying and discoloration are signs of stress-caused fatigue and indicate that a part is at the end of its useful life and needs to be replaced. While the materials and workmanship of your bicycle

or of individual components may be covered by a warranty for a specified period of time by the manufacturer, this is no guarantee that the product will last the term of the warranty. Product life is often related to the kind of riding you do and to the treatment to which you submit the bicycle. The bicycle's warranty is not meant to suggest that the bicycle cannot be broken or will last forever. It only means that the bicycle is covered subject to the terms of the warranty.

If your bicycle sustains an impact first check yourself for injuries and take care of them as best you can. Seek medical help if necessary. Next, check your bike for damage. Then take your bicycle to your dealer for a thorough check.

⚠ WARNING: A crash or other impact can put extraordinary stress on bicycle components, causing them to fatigue prematurely. Components suffering from stress fatigue can fail suddenly and catastrophically, causing loss of control, serious injury or death.

WARRANTY

The Manufacturer will offer the following Limited Lifetime Warranty Policy. This warranty is limited to the original retail purchaser ONLY and this warranty is non transferable. Any type of modification to the frame or to the bicycle's components shall void the warranty.

Please note that the following will not be covered by this warranty:

1. The collapse of frame, fork or any components to the bicycle due to the inappropriate storage of bicycle or its maintenance. Any modification to the frame or the components of the bicycle shall void this warranty.
2. Cycling error, normal wear and tear, accident, abuse or neglect.
3. Trick, ramp, jumping, stunt riding, competition riding, rental, riding with heavy loads, or commercial use.
4. Inappropriate fit or improper maintenance of bicycle.
5. Assembly of the bicycle by other than an authorized retail supplier shall void this warranty.
6. The bicycle is not intended for use with a motor.
7. Bent wheels, forks, bars frames or cranks.
8. Stripped or worn bottom bracket axles, pedal threads, and headset due to improper regular preventative maintenance.
9. Shipping and labour charges are not covered by this warranty.

Genesis Cycle aluminum **frames** have a 5 year warranty and steel/cromoly frames have a limited lifetime warranty from the date of the original purchase to the initial consumer purchaser only.

This warranty is non transferable. The warranty to the original owner covers all defects of workmanship and in material.

Failure of any frame or component due to accident, abuse, neglect, normal wear, stunt riding, bicycle racing or competitive event, commercial use, rental use, improper assembly, improper fit, maintenance and/or assembly by any other than an authorized GENESIS CYCLE INC dealer or use of parts inconsistent with the use originally intended for the bicycle as sold, are not covered by this warranty.

Due to the nature of the sport of cycling it is impossible to foresee every type of abuse a bike may see on a daily basis. Because of this increased abuse extreme cycling causes, frame and component wear is accelerated and resulting breakage will not be covered under this warranty.

All proprietary Components have a 90 day warranty period from the date of the original purchase to the initial consumer purchaser, against defects in the workmanship of the material.

Non-proprietary components will be covered by the warranty stated by their original manufacturer and should be directed to their respective Canadian distributor. Claims under this warranty must be made through an authorized GENESIS CYLCE INC. Bicycle dealer who must also install the replacement part. Authorized dealer will contact us to initiate a warranty claim on your behalf. The frame, or component, must be returned for inspection at the customer's expense, along with labour cost. Include a copy of the original and dated purchase receipt. Please note that the fork is not part of the frame. The manufacturer reserves the sole right to repair or replace, as it sees fit any frame or component in satisfaction of its full Warranty obligation. The frame will be replaced with the same or the most compatible from inventory available at the time of repair.

There are no other warranties or guarantees expressed or implied made by GENESIS CYCLE INC on this bicycle. The sole and exclusive liability of GENESIS CYCLE INC and/or any of its authorized dealers, affiliates or agents pursuant to this warranty shall be for the repair or replacement of the defective part, incidental or consequential damages are expressly excluded hereunder.

FÉLICITATIONS!

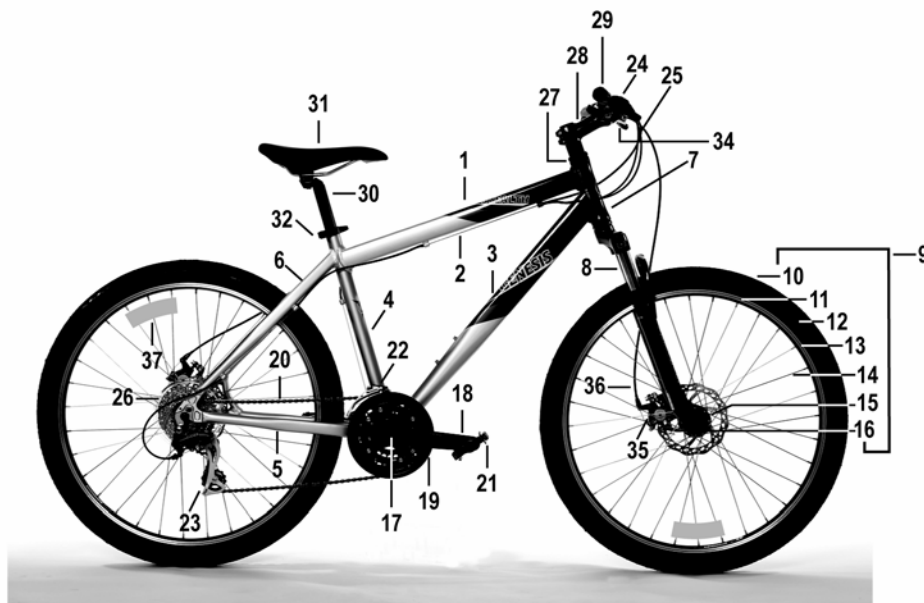
Nous vous félicitons d'avoir acheté un nouveau vélo Genesis/Hutch. Votre vélo a été construit pour afin de respecter les normes de sécurité et fournir des performances qui répondent aux normes les plus strictes. Lisez attentivement ce manuel avant de monter sur votre nouveau vélo!

Le montage et réglage initial de votre vélo exigent des compétences et des outils spéciaux; il faut donc les confier uniquement à un détaillant Genesis/Hutch. En soignant et entretenant votre nouveau vélo, il vous procurera d'agréables randonnées pendant les longues années.

NOM DE VOTRE VÉLO: _____ COULEUR: _____ TAILLE: _____

Votre numéro de série: (estampilé au-dessous du boîtier de pédalier) _____

VOTRE DÉTAILLANT GENESIS/HUTCH: _____ TÉLÉPHONE: _____



- | | | |
|-----------------------------------|--|---|
| 1. frame / cadre | 14. spokes / rayon | 26. freewheel, cassette, cog / roue libre, cassette, pignon arrière |
| 2. top tube / tube horizontal | 15. hub / moyeu | 27. headset / jeu de direction |
| 3. down tube / tube oblique | 16. quick release / déclenchement rapide | 28. stem / potence |
| 4. seat tube / tube de selle | 17. bottom bracket / boîte (jeu) de pédalier | 29. handlebar / guidon |
| 5. chain stay / base | 18. crank / pédalier | 30. seatpost / tige de selle |
| 6. seat stay / haubans | 19. chainring / plateau | 31. saddle / selle |
| 7. head tube / tube de direction | 20. chain / chaîne | 32. seat collar / collier de selle |
| 8. fork / fourche | 21. pedal / pédale | 33. brake lever / poignée de frein |
| 9. wheel / roue | 22. front derailer / dérailleur avant | 34. brake / frein |
| 10. tire / pneu | 23. rear derailer / dérailleur arrière | 35. brake pad / patin de frein |
| 11. rim sidewall / paroi de jante | 24. shifter / levier de vitesse | 36. brake cable / câble de frein |
| 12. tube / chambre à air | 25. shifter cable / câble de vitesse | 37. reflector / réflecteur |
| 13. rim / jante | | |

MISE EN GARDE:

Comme bien des sports, le cyclisme comporte des risques. En tant que cycliste, vous assumez la responsabilité de ces risques. Vous devez donc connaître et mettre en pratique les règles essentielles de conduite et d'entretien, afin de minimiser les risques de blessure. Ce manuel contient plusieurs alertes appelées «AVERTISSEMENT» et «ATTENTION». Ces alerts sont liées à des risques plus ou moins grands:

- La présence du symbole **⚠** et du mot «AVERTISSEMENT» indique une situation potentiellement dangereuse impliquant des risques de blessures graves ou même mortelles.
- La présence du symbole **⚠** et du mot «ATTENTION» vous alerte face à des actions imprudentes ou indique une situation potentiellement dangereuse impliquant des risques de blessures sérieuses.
- Le mot «ATTENTION» non jumelé au symbole de mise en garde indique une situation risquant d'endommager votre vélo et d'annuler la garantie.

Plusieurs de ces avertissements ajoutent que «vous risquez de perdre le contrôle et de tomber». Comme toute chute peut occasionner des blessures graves ou mortelles, nous ne répétons pas systématiquement l'avertissement de danger mortel. Nous ne pouvons pas prévoir toutes les conditions dans

lesquelles vous utiliserez votre vélo et il vous incombe personnellement d'utiliser votre jugement afin de rouler en toute sécurité en toutes circonstances.

NOTE AUX PARENTS

En tant que parent ou tuteur/tutrice, vous êtes responsable des agissements et de la sécurité de votre enfant d'âge mineur. Vous devez donc vous assurer que le vélo soit bien ajusté à sa taille, qu'il soit en bon état de marche, que vous et votre enfant ayez bien compris toutes les règles de sécurité, autant celles du code de la route que les règles de sécurité élémentaires, lesquelles s'appuient avant tout sur le gros bon sens. Avant de laisser faire l'essai de son nouveau vélo, vous devez lire ce manuel avec votre enfant afin de bien prendre connaissance des dangers potentiels, des procédures à suivre et du fonctionnement du vélo.

⚠ ATTENTION: Assurez-vous que votre enfant porte un casque de vélo lorsqu'il roule à vélo. Assurez-vous également qu'il comprenne que le casque de vélo est destiné à la seule pratique du vélo.

SÉCURITÉ AVANT TOUT

1. À vélo portez-vous un casque de vélo approuvé en tout temps? Est-il ajusté conformément aux instructions du fabricant?
2. Possédez-vous tout l'équipement de sécurité recommandé? Vous devez connaître et appliquer les lois en vigueur dans la région où vous circulez.
3. Maîtrisez-vous à fond le fonctionnement des déclenchements rapides. Une roue mal bloquée peut osciller ou même se détacher, entraînant la mort ou de très graves blessures.
4. Si votre vélo est muni de cale-pieds ou de pédales automatiques, savez-vous comment vous en servir? L'utilisation de ces pédales demande une certaine expérience. Suivez toutes les instructions du fabricant pour l'entretien et l'utilisation.
5. Votre vélo est-il muni d'une suspension? Une suspension affecte la conduite et nous vous suggérons de suivre les instructions du fabricant pour l'entretien et l'ajustement de votre suspension.
6. Vos pieds chevauchent-ils la roue avant? Sur les cadres de petites dimensions, il peut arriver que les orteils ou les cale-pieds entrent en contact avec la roue avant lorsque celle-ci est braquée.

AVANT DE MONTER EN SELLE POUR LA PREMIÈRE FOIS Ayez la certitude que le vélo est bien adapté à votre taille.

Votre détaillant Genesis/Hutch vous a fourni le vélo qui répond le mieux à vos besoins et sur lequel vous pourrez circuler sans danger. Il doit exister un dégagement de 25mm (1") au moins entre le tube supérieur et le cycliste quand il se tient au-dessus du vélo. Familiarisez-vous avec votre vélo. Familiarisez-vous avec les mécanismes du vélo. Quand vous roulez lentement, ne tournez pas le guidon quand les manivelles du pédalier sont parallèles au sol. La conception de certains vélos prévoit un empattement court, et la roue avant peut être proche des pédales quand elles sont parallèles au sol.

⚠ AVERTISSEMENT

Si vous croyez ressentir une oscillation harmonique, ralentissez immédiatement et apportez votre vélo chez un détaillant agréé pour l'inspection et réparation.

AVANT CHAQUE RANDONNÉE assurez-vous que votre vélo fonctionne parfaitement

Vérifiez le centrage des roues
Vérifiez la fixation des deux roues
Vérifiez le gonflage des pneus
Vérifiez les freins

⚠ AVERTISSEMENT

Des écrous d'axe desserrés, des mécanismes de maintien de déclenchement rapide des roues mal réglés ou ouverts risquent d'entraîner une perte de contrôle pouvant éventuellement causer des blessures corporelles. Adressez-vous à votre détaillant Genesis/Hutch si vous avez le moindre doute du fonctionnement du système.

Ne modifiez jamais votre cadre d'aucune façon – le ponçage, perçage, limage, enlèvement des dispositifs de maintien sur les fourches ou toute autre technique. De telles modifications annulent la garantie, risquent de rendre le cadre inutilisable et peut contribuer à une perte de contrôle entraînant des blessures corporelles.

ROULER SOUS LA PLUIE

⚠ AVERTISSEMENT:

La pluie réduit la traction, le freinage et la visibilité, autant pour le cycliste que pour les autres usagers de la route. Les risques d'accidents sont beaucoup plus grands en cas de pluie.

Par temps pluvieux, la force de freinage de vos freins et de ceux des autres véhicules est diminuée de façon significative. Il en va de même pour la traction de vos pneus sur la chaussée. La conduite s'en trouve affectée, causant trop souvent des pertes de contrôle. Pour être en mesure de ralentir et d'arrêter en toute sécurité, roulez moins vite. Appliquez les freins plus tôt et de façon plus graduelle que vous ne le feriez par temps sec. Malgré l'efficacité accrue des freins à disques en conditions humides, rappelez-vous que les distances de freinage restent quand même plus grandes et la traction diminuée.

ROULER LA NUIT

Rouler à vélo la nuit est beaucoup plus dangereux qu'en plein jour. Pour les piétons et automobilistes, un cycliste est peu visible. Les enfants ne devraient donc jamais rouler à l'aube, à la brunoise ou la nuit. Les adultes qui choisissent de le faire doivent être conscients des risques et adapter leur vélo et leur conduite afin de minimiser ce risque. Votre détaillant pourra vous suggérer des accessoires et vêtements adaptés à la conduite nocturne.

⚠ AVERTISSEMENT: Les réflecteurs ne remplaceront jamais de vraies lumières. Rouler la nuit ou dans des conditions de mauvaise visibilité sans réflecteur ou équipement d'éclairage est dangereux et peut causer des blessures graves ou mortelles.

Les réflecteurs sont conçus pour réfléchir l'éclairage de rue ou des véhicules de façon à vous rendre visible.

⚠ ATTENTION: Vérifiez l'état de vos réflecteurs et de leurs fixations. S'ils sont endommagés, faites-les réparer ou remplacer chez votre détaillant.

Le support des réflecteurs avant et arrière agit souvent à titre de levier de sécurité en cas de brise du câble des freins cantilevers. Ils empêchent le câble de venir bloquer la roue en tombant sur le pneu.

⚠ AVERTISSEMENT:

N'enlevez jamais les réflecteurs avant et arrière de votre vélo, ils font partie de son équipement de sécurité. L'absence de réflecteurs vous rendra moins visible aux yeux des automobilistes. Une collision peut provoquer des blessures graves, voire mortelles. Les réflecteurs servent aussi de leviers de sécurité, empêchant le câble de bloquer la roue en cas de brise du câble de frein. Une roue qui bloque ainsi provoque l'arrêt instantané du vélo, causant une perte de contrôle ou une chute.

CASCADES, COMPÉTITION ET DESCENTE

Le vélo prend parfois des formes qualifiées d'extrêmes; freeride, North Shore, sauts, cascades, assaut urbain, descente, BMX, freestyle, compétition... Si vous choisissez ce style de pratique, vous devez en assumer les risques. Peu de vélos sont conçus pour un tel usage et même les plus solides ne résistent pas à certains traitements. Vérifiez avec votre détaillant que votre vélo soit assez robuste pour de telles pratiques. En descente, vous atteignez des vitesses approchant celles d'une moto et faites face aux mêmes risques. Faites donc vérifier votre vélo par un mécanicien compétent pour vous assurer qu'elle soit en bonne condition. Sur le site, consultez les coureurs experts ou les commissaires sur les conditions du parcours et l'équipement qui s'impose. Portez l'équipement de sécurité nécessaire, au minimum un casque intégral, des gants fermés et des protecteurs pour le tronc, les épaules, les bras et les jambes. Il vous incombe de bien connaître le parcours et d'être suffisamment protégé.

⚠ AVERTISSEMENT:

Les magazines, catalogues et publicités montrent souvent des cyclistes accomplissant des exploits très audacieux. Les pilotes qui exécutent ces prouesses sont des professionnels très doués, forts de plusieurs années de pratique. Rappelez-vous que ces cascades peuvent être très dangereuses et qu'en essayant de les limiter vous courez de sérieux risques de blessures graves ou mortelles. Sachez reconnaître vos limites, portez un casque et tout l'équipement de protection. Même avec les meilleurs équipements de protection, rappelez-vous que vous pouvez vous tuer ou vous blesser en faisant des cascades, des sauts et en descendant à haute vitesse, que ce soit en compétition ou non. Les vélos et leurs composants ont leurs limites et des pratiques trop audacieuses peuvent outrepasser ces limites.

ANGLE ET HAUTEUR DU GUIDON

La potence qui équipe votre vélo peut être de deux types: le modèle non fileté, fixé à l'extérieur de la colonne de direction, ou le modèle classique, qui s'insère à l'intérieur de la colonne au moyen d'une tige à expandeur. Si vous ne pouvez déterminer de quel type vous êtes équipé, demandez à votre détaillant. Avec le modèle non fileté, votre détaillant pourra changer la hauteur du guidon en déplaçant des espaceurs sous et au-dessus de la potence. Il pourra aussi remplacer la potence par une autre dont l'angle ou la longueur différera. N'essayez pas de faire ces changements vous-même. Avec le modèle classique, votre détaillant pourra changer la hauteur du guidon en ajustant celle de la potence. Une telle potence possède une marque d'insertion minimale gravée au gaïage de la tige. Assurez-vous que cette marque ne soit pas visible après l'ajustement.

⚠ AVERTISSEMENT:

Sur certains vélos, le changement de hauteur ou le changement de la potence peuvent affecter la tension du câble de frein avant, bloquant le frein ou créant un relâchement rendant le frein inefficace. Si vous notez un changement dans la position des patins de freins lorsque vous ajustez la hauteur de la potence, procédez à un ajustement des freins avant d'utiliser votre vélo. La marque minimale d'insertion de la potence ne doit jamais être visible après ajustement. Si c'est le cas, elle pourrait arracher et endommager la colonne de fourche, en plus de vous faire perdre le contrôle et tomber.

Votre détaillant peut aussi ajuster l'angle du guidon ou les embouts.

⚠ AVERTISSEMENT:

Si les boulons qui retiennent votre potence, votre guidon ou vos embouts sont mal serrés, vous risquez de perdre le contrôle et tomber. Vous pouvez vérifier en tenant la roue avant entre vos jambes et en tenant de bouger le guidon. Si celui-ci bouge par rapport à la roue, vous devrez resserrer les boulons. Ne vous servez pas du vélo si les roulements de direction sont trop lâches ou trop serrés. Apportez votre vélo chez votre détaillant pour la réparation. Le réglage de la direction exige une formation et des outils spéciaux et doit être confié uniquement à votre détaillant.

SELLE ET TIGE DE SELLE

Assurez-vous que la marque minimale d'insertion, souvent indiquée «Limit Insert» se trouve à l'intérieur du cadre. Un minimum de 64mm (2") de la tige de selle doit être dans le cadre. Rouler avec une tige de selle plus élevée que cette marque peut causer des blessures sérieuses, endommager le vélo, et annuler la garantie.

Graissez une tige de selle une fois par an. Pour ce faire, relâchez le boulon de serrage de la tige de selle et sortez-la du cadre. Débarrassez la tige des traces de graisse usée, nettoyez si nécessaire. Appliquez une légère couche de graisse synthétique à la section de la tige de selle qui sera insérée dans le cadre.

PÉDALES

Sur les cadres de petites dimensions, il peut arriver que les orverts ou les cale-pieds entrent en contact avec la roue avant lorsque celle-ci est tournée. Évitez ce chevauchement lors des tournants serrés en plaçant le pied intérieur en haut et le pied extérieur en bas. Cette technique permet aussi d'éviter que votre pédale intérieure touche le sol.

▲ AVERTISSEMENT:

Le chevauchement du pied et de la roue avant peut vous faire perdre le contrôle. Demandez conseil à votre détaillant sur le choix de la grandeur de cadre, des souliers, des cale-pieds, des manivelles et des pédales. Si le problème ne peut être évité, gardez toujours la pédale intérieure levée lors des tournants serrés.

Certaines pédales sont munies d'aspérités qui peuvent être dangereuses. Elles ont pour but d'assurer une meilleure adhérence pour la semelle du cycliste. Si votre vélo est équipé de telles pédales, vous devrez porter une attention particulière afin d'éviter de vous blesser. Selon votre niveau d'habileté, vous pourrez choisir une pédale moins agressive ou porter des protège-tibias. Votre détaillant pourra vous conseiller à ce sujet. Les cale-pieds et sangles sont un bon moyen pour garder le pied en bonne position sur la pédale, la partie avant appuyée sur l'axe pour une plus grande efficacité. Des sangles bien serrées permettent aussi un coup de pédale plus circulaire. Les cale-pieds fonctionnent avec la plupart des types de souliers mais sont plus efficaces avec des souliers conçus spécialement pour cet usage. Votre détaillant pourra vous expliquer leur fonctionnement. Des souliers avec des semelles ayant trop de relief pourraient rester coincés et sont déconseillés.

▲ AVERTISSEMENT:

Entrer et sortir de pédales munies de cale-pieds est une technique qui demande de la pratique. Avant qu'elle ne devienne familière, elle demande de la concentration et pourrait vous faire perdre le contrôle et tomber. Pratiquez dans un lieu tranquille, dépourvu d'obstacles. Ne serrez pas les sangles fermement avant d'être très familier avec la technique. Ne serrez jamais les sangles pour rouler dans la circulation.

Les pédales automatiques sont un autre moyen de garder vos pieds bien positionnés et toujours en contact. Elles utilisent une cale fixée sous la chaussure qui s'engage dans la pédale et tient en place au moyen d'un ressort. Ces pédales doivent être compatibles avec le modèle de souler et de cale utilisés. Le mouvement d'entrée et de sortie doit être pratiqué jusqu'à ce qu'il devienne naturel.

Plusieurs modèles permettent d'ajuster la tension d'entrée et de sortie du pied. Suivez les instructions du fabricant ou demandez l'aide de votre détaillant pour faire cet ajustement. Au début, réglez la tension pour que le pied se libère facilement, tout en vous assurant qu'il ne le fera pas de façon inopinée.

▲ AVERTISSEMENT:

Les pédales automatiques sont conçues pour des souliers spécifiques, qui garantissent une prise ferme. L'utilisation de souliers qui ne permettent pas une bonne entrée est dangereuse. L'entrée et la sortie du pied dans des pédales automatiques est une technique qui demande beaucoup de pratique. Avant qu'elle ne devienne familière, elle demande de la concentration et pourrait vous faire perdre le contrôle et tomber. Pratiquez dans un lieu tranquille, dépourvu d'obstacles. Lisez bien les instructions du fabricant

MÉCANISME DU DÉRAILLEUR

Réfléchissez avant de changer de vitesse. Ne changez de vitesse que quand les pédales et la chaîne se déplacent en avant. N'essayez jamais de changer de vitesse à l'arrêt ou quand vous pédalez en arrière. Réduisez la pression sur les pédales quand vous changez de vitesse. Une tension de chaîne excessive rend le changement de vitesse difficile. La manette de gauche commande le dérailleur avant, la manette de droite le dérailleur arrière. Ne déplacez qu'une seule manette, ou un seul levier à la fois. Écoutez votre vélo. Une transmission et un mécanisme du dérailleur bien réglés sont silencieux. Si vous entendez un bruit inaccoutumé après un changement de vitesse, le câble du dérailleur a peut-être besoin d'un léger réglage. Demandez à votre détaillant d'identifier et de corriger le problème si nécessaire.

Tous les mois, lubrifiez tous les pivots sur les dérailleurs avant et arrière. Les galettes doivent être aussi nettoyées et lubrifiées avec un lubrifiant synthétique.

Une fois par mois, examinez les câbles de changement de vitesse et recherchez l'existence de torsionnements, de rouille, de brins rompus ou d'extrémités effilochées. Vérifiez une fois par mois le fonctionnement de la manette de gauche/dérailleur avant. Quand on pousse le gros levier de changement de vitesse de gauche le dérailleur avant devrait faire passer la chaîne sur un plateau plus grand. Quand on pousse le petit levier de changement de vitesse de gauche, le dérailleur devrait faire passer la chaîne à un plateau plus petit. A aucun moment, la chaîne ne doit tomber du plateau intérieur ou extérieur. Vérifiez une fois par mois le fonctionnement de la manette de droite/dérailleur arrière. Quand on pousse le gros levier de changement de vitesse de droite, le dérailleur arrière devrait faire passer la chaîne à un pignon plus gros. Quand on pousse le petit levier de changement de vitesse de droite, le dérailleur devrait faire passer la chaîne à un pignon plus petit. Après le changement de vitesse, le dérailleur arrière devrait être positionné de telle sorte qu'il ne frotte pas la chaîne. À aucun moment la chaîne ne doit tomber hors du pignon intérieur ou extérieur. Pour le réglage portez le vélo chez votre détaillant pour une intervention de service.

FREINS

Assurez-vous que vos freins fonctionnent correctement avant chaque sortie à vélo. Ayez l'assurance, avant chaque départ, que les patins de frein sont dans la position convenable. Les jantes font partie du circuit de freinage, veuillez toujours à leur alignement et à leur propreté. Les freins doivent être exempts de traces d'huile, de graisse et de saleté. Vérifiez chaque mois, les câbles et les gaines de frein. Recherchez sur les câbles l'existence de torsionnements, de rouille, de brins cassés et d'extrémités effilochées. Sur les gaines, recherchez l'existence d'extrémités tordues, de bobines étirées et de signes d'usure. Remplacez toute partie des câbles ou des gaines qui ne passe pas l'inspection. Nous vous recommandons vivement de confier uniquement à votre détaillant le réglage des composants d'importance primordiale, comme les freins.

▲ AVERTISSEMENT:

1. **Rouler à vélo avec des freins mal ajustés ou usés est dangereux et peut causer des blessures graves ou mortelles.**

2. **Appliquer les freins trop brusquement peut bloquer les roues et causer une perte de contrôle ou une chute. Appliquer les freins à l'avant trop brusquement peut propulser le cycliste par-dessus le guidon et causer des blessures graves ou mortelles.**
3. **Certains types de freins, comme les freins à disque ou les freins à tirage latéral sont extrêmement puissants. Prenez le temps de vous familiariser avec ceux-ci et freinez toujours en douceur.**
4. **À l'utilisation, les freins à disque peuvent devenir très chauds. Évitez de toucher les disques avant qu'ils n'aient refroidi.**
5. **Lisez les instructions du fabricant avant d'installer, d'utiliser ou d'entretenir des freins à disque. Si vous ne possédez pas les instructions, demandez-les à votre détaillant.**
6. **Si votre vélo est équipé de freins à disque hydrauliques ou à jante, assurez-vous que les câbles ne soient pas endommagés ou coupés. Surveillez particulièrement les joints entre le câble et les pièces. Si elles apparaissent humides ou couvertes de poussière, il y a de fortes chances que votre système présente des fuites. Confiez-le immédiatement à votre détaillant.**

FREINS À RÉTROPÉDALAGE: Le frein à rétropédalage fonctionne à partir d'un mécanisme situé à l'intérieur du moyeu arrière. Il est activé en appuyant vers l'arrière sur les pédales.

⚠ AVERTISSEMENT:

Avant d'essayer le vélo, vérifiez si le frein fonctionne. S'il est défectueux, amenez-le tout de suite chez votre détaillant.

L'ajustement de ce type de frein demande des outils et des connaissances poussées. N'essayez pas de démonter ou d'ajuster vous-même de tels freins. Amenez plutôt le vélo chez votre détaillant.

FREINS À MAIN: Un vélo équipé de freins à main peut avoir un seul levier, opérant le frein arrière, ou deux leviers, freinant chacune des deux roues. Si vous êtes équipé des deux leviers, il est essentiel de différencier lequel contrôle l'avant de l'arrière.

CARACTÉRISTIQUES: Il est important pour votre sécurité de bien distinguer le levier de frein avant du levier de frein arrière. La plupart des freins possèdent un dispositif de dégagement rapide, permettant d'écartier les patins pour placer ou déplacer la roue. Lorsque ce dispositif est en position ouverte, les freins ne fonctionnent pas. Demandez à votre détaillant de bien vous expliquer le fonctionnement du mécanisme de dégagement des freins et assurez-vous que les freins fonctionnent bien avant chaque sortie.

Le freinage d'un vélo résulte de la friction entre deux surfaces de freinage, habituellement la jante et les patins de freins. Pour maximiser cette friction, il importe de garder bien propres ces surfaces: patins de freins, jantes et rotors. Les cires, pols et lubrifiants sont particulièrement à éviter. Assurez-vous que vos mains atteignent les leviers et peuvent appliquer une bonne pression confortablement. Si vos mains sont trop petites pour vos leviers, consultez votre détaillant avant d'essayer le vélo. Il pourra les ajuster ou vous conseiller un modèle différent.

ROUES

Avant chaque départ, vérifiez si les moyeux à débloquage rapide sont en position fermée (verrouillée). Avant d'installer les pneus, ayez l'assurance qu'un fond de jante est en place qui recouvre complètement le fond de la jante (d'un flanc à l'autre) pour que les trous des rayons soient complètement recouverts. Voyez si les roues sont droites et rondes et les faites tourner. Si la jante ne tourne pas régulièrement, faites redresser la roue par votre détaillant. Ayez l'assurance que les pneus sont gonflés à la pression indiquée sur les flancs du pneu. Recherchez les traces d'usure et d'autres dommages sur les pneus. Si un pneu présente des coupures ou des séparations qui le traversent, et permettent d'apercevoir une partie de la chambre à air, si une partie quelconque de l'enveloppe du pneu apparaît à travers la bande de roulement (surface), si la bande est usée ou manquante, remplacez le pneu. Assurez-vous que les jantes sont propres.

⚠ AVERTISSEMENT: Ne serrez pas le dispositif de déclenchement rapide en vous servant du levier comme d'un écrou à ailettes. La force résultante ne sera pas suffisante.

Ne retirez pas les réflecteurs de votre vélo. Ils sont installés pour votre sécurité et sont obligatoires.

LEVIER DE DÉCLENCHEMENT RAPIDE DE LA ROUE

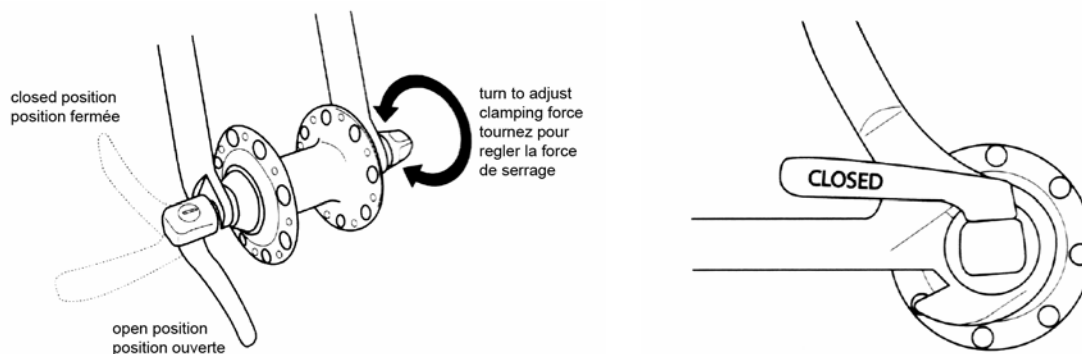
Étant donné que le déclenchement rapide est réglable, il est indispensable de comprendre son fonctionnement pour l'utiliser correctement.

⚠ AVERTISSEMENT:

Si vous conduisez avec levier de déclenchement rapide mal verrouillé, la roue risque d'osciller ou de se détacher, ce qui peut endommager le vélo et provoquer des blessures graves ou mortelles. Il est donc primordial de:

1. **Demander à votre détaillant de vous expliquer comment monter et démonter vos roues en toute sécurité;**
2. **Comprendre et d'appliquer la technique permettant de fixer votre roue avec un levier de déclenchement rapide;**
3. **Vérifiez que la roue est correctement fixée chaque fois que vous vous apprêtez à monter sur un vélo.**

⚠ ATTENTION: Vous devez utiliser toute la force de la came pour fixer la roue en toute sécurité. Si vous tenez l'écrou d'une main et que vous tournez le levier comme un écrou à ailettes de l'autre jusqu'à ce que l'ensemble soit serré au maximum, vous ne bloquez pas solidement la roue dans la patte de fourche.



Réglage du mécanisme de déclenchement rapide

Le moyeu de la roue est maintenu en place par la puissance de la came de déclenchement rapide qui pousse une patte de la fourche et tire l'autre au moyen de la broche. La puissance de serrage dépend de la tension de l'écrou de réglage. Si vous tournez ce dernier dans le sens des aiguilles d'une montre en empêchant le levier de came de tourner, *vous augmentez la force de serrage*. En revanche, si vous le tournez dans le sens antihoraire, *vous réduisez cette force*. **Il suffit de moins d'un demi-tour d'écrou pour passer d'un serrage sûr à un serrage insuffisant.** Une fois le mécanisme de déclenchement rapide installé sur le moyeu par le fabricant ou le détaillant, il ne doit jamais en être retiré, sauf si le moyeu lui-même doit être réparé. Dans ce cas, prenez contact avec votre détaillant.

Dispositifs auxiliaires de blocage de la roue avant

Sur de nombreux vélos, les fourches avant sont munies d'un dispositif auxiliaire de fixation de la roue qui évite qu'elle ne se détache si le déclenchement rapide est mal réglé. **Ces dispositifs ne remplacent en aucun cas un réglage correct du déclenchement rapide.**

Dispositifs auxiliaires de blocage: Type intégrale: moulé, coulé ou usiné sur les faces externes des pattes de fourche avant.

⚠ AVERTISSEMENT: Il est extrêmement dangereux de neutraliser, limer, ou modifier le dispositif auxiliaire de blocage. Cela risque d'annuler la garantie et de provoquer des blessures graves, voire mortelles.

Démontage ou mise en place d'une roue équipée d'un mécanisme de déclenchement rapide

Démontage d'une roue avant équipée d'un mécanisme de déclenchement rapide.

1. Ecartez les patins de frein.
2. Faites pivoter le levier de déclenchement rapide de la roue de la position FERMÉE (CLOSED) en position OUVERTE (OPEN).
3. Si elle est munie d'un dispositif intégral, desserrez l'écrou de réglage d'environ six tours.
4. Soulevez la roue avant de quelques centimètres et tapez sur le haut de la roue avec la paume de la main pour la déloger de la fourche avant.

Mise en place d'une roue avant équipée d'un mécanisme de déclenchement rapide.

1. Faites pivoter le levier de déclenchement rapide vers l'arrière. Vous êtes en position OUVERTE.
2. Tournez la fourche vers l'avant, insérez la roue entre ses bras afin que la partie supérieure des encoches, c'est-à-dire des pattes situées à l'extrémité de la fourche, repose bien sur l'axe de la roue. Le levier de déclenchement rapide doit se trouver sur la gauche du vélo. Si votre vélo est équipé d'un dispositif auxiliaire de blocage de type enclipsable, enclenchez-le.
3. Tout en maintenant de la main droite le levier de déclenchement rapide en position OUVERTE, serrez l'écrou de réglage de la main gauche jusqu'à ce qu'il se bloque contre la patte de la fourche.
4. Tout en poussant fermement la roue sur le haut des pattes de la fourche et en centrant en même temps la jante dans la fourche, tournez le levier de déclenchement rapide vers le haut et poussez-le en position FERMÉE. Le levier doit être parallèle au bras de la fourche et recourbé en direction de la roue.

⚠ ATTENTION: Si vous parvenez à fermer complètement le levier de déclenchement rapide sans prendre appui sur le bras de la fourche avec les doigts et que le levier ne laisse pas une empreinte nette sur la paume de votre main, la tension est insuffisante. Ouvrez le levier, tournez l'écrou de réglage d'un quart de tour dans le sens des aiguilles d'une montre et faites une nouvelle tentative.

5. Fermez les patins de frein, puis faites tourner la roue pour vérifier qu'elle est centrée par rapport au cadre et qu'elle ne frotte pas contre les patins.

⚠ AVERTISSEMENT: Les dispositifs auxiliaires de blocage ne remplacent pas un réglage correct du mécanisme de déclenchement rapide. Si ce dernier est mal réglé, la roue risque d'osciller ou de se détacher, ce qui peut entraîner une perte de contrôle et une chute, et causer des blessures graves, voire mortelles.

Démontage d'une roue arrière équipée d'un mécanisme de déclenchement rapide

1. Ecartez les patins de frein.

2. Placez le dérailleur arrière sur la plus grande vitesse (le plus petit pignon situé le plus à l'extérieur) et ramenez son corps vers l'arrière avec la main droite.
3. Faites pivoter le levier de déclenchement rapide en position OUVERTE.
4. Soulevez la roue arrière de quelques centimètres et, tout en laissant le dérailleur ramené vers l'arrière, poussez-la vers l'avant et vers le bas jusqu'à ce qu'elle sorte des pattes de la fourche arrière.

Mise en place d'une roue arrière équipée d'un mécanisme de déclenchement rapide

1. Placez le dérailleur arrière sur la plus grande vitesse (le plus petit pignon situé le plus à l'extérieur) et ramenez son corps vers l'arrière avec la main droite.
2. Faites pivoter le levier de déclenchement rapide en position OUVERTE. Ce levier doit se trouver du côté de la roue opposé au dérailleur et aux pignons de roue libre.
3. Placez la chaîne sur le plus petit pignon de roue libre. Puis, positionnez la roue dans les pattes du cadre et enfoncez-la à fond.
4. Serrez l'écrou de réglage à la main contre la patte du cadre, puis faites pivoter le levier vers l'avant jusqu'à ce qu'il soit parallèle à la base du cadre ou aux haubans. Il doit également être recourbé vers la roue.

⚠ ATTENTION: Si vous parvenez à fermer complètement le levier de déclenchement rapide sans prendre appui sur le cadre avec les doigts et que le levier ne laisse pas une empreinte nette sur la paume de votre main, la tension est insuffisante. Ouvrez le levier, tournez l'écrou de réglage d'un quart de tour dans le sens des aiguilles d'une montre et faites une nouvelle tentative.

5. Si vous ne parvenez pas à pousser le levier à fond jusqu'à une position parallèle à la base du cadre ou aux haubans, remplacez le levier en position OUVERTE. Tournez l'écrou de réglage d'un quart de tour dans le sens antihoraire et essayez à nouveau de serrer le levier.
6. Remettez le dérailleur arrière en place.
7. Fermez les patins de frein, puis faites tourner la roue pour vérifier qu'elle est centrée par rapport au cadre et qu'elle ne frotte pas contre les patins.

Mécanisme de déclenchement rapide de la tige de selle

De nombreux VTT sont équipés d'un mécanisme de déclenchement rapide de la tige de selle. Ce mécanisme fonctionne comme celui des roues. Bien qu'un levier de déclenchement rapide ressemble à une longue vis pourvue d'un levier à une extrémité et d'un écrou à l'autre, il utilise un dispositif de came pour fixer solidement la tige de selle.

⚠ AVERTISSEMENT: Si la tige de selle est mal serrée, la selle risque de tourner ou de bouger, ce qui peut entraîner une perte de contrôle et une chute. Par conséquent:

1. **Demandez à votre détaillant de vous montrer comment fixer correctement la tige de selle,**
2. **Assimilez et appliquez correctement la technique de fixation,**
3. **Assurez-vous que la tige de selle est bien fixée avant d'enfourcher votre vélo**

Réglage du mécanisme de déclenchement rapide

La came de déclenchement rapide comprime le collier située autour de la tige de selle et le maintient en place. La puissance de serrage dépend de l'écrou de réglage de la tension. Si vous tournez cet écrou dans le sens des aiguilles d'une montre en empêchant le levier de came de tourner, vous augmentez la force de serrage. En revanche, si vous tournez antihoraire vous réduisez cette force. **Il suffit de moins d'un demi-tour d'écrou de réglage pour passer d'un serrage sûr à un serrage insuffisant.**

⚠ ATTENTION: Vous devez utiliser toute la force de la came pour fixer la tige de manière sûre. Lorsque vous tenez l'écrou d'une main et que vous tournez le levier comme un écrou papillon de l'autre jusqu'à ce que l'ensemble soit le plus serré que possible, vous ne bloquez pas la tige de selle.

⚠ AVERTISSEMENT: Si vous pouvez refermer complètement la came de déclenchement rapide sans passer vos doigts autour d'un tube du cadre pour obtenir plus de force et si le levier ne laisse pas une nette empreinte dans la paume de votre main, la tension est insuffisante. Ouvrez le levier, tournez l'écrou de réglage de la tension d'un quart de tour dans le sens des aiguilles d'une montre, puis essayez de nouveau.

Etant donné que le déclenchement rapide est réglable, il est indispensable de comprendre son fonctionnement pour l'utiliser correctement.

ENTRETEIN

Période de rodage: votre vélo durera plus longtemps si vous lui accordez une période de rodage avant de le «pousser». Des rayons et des câbles neufs s'étireront avec l'usage et devront être réajustés par le détaillant. Une période d'un mois après l'achat est généralement suggérée. On suggère aussi de ramener le vélo après trois à cinq heures d'usage intensif en sentier ou après 10 à 15 heures d'usage plus tranquille ou sur route. Si vous avez le moindre doute, ne repartez pas sans avoir ramené le vélo au détaillant.

⚠ AVERTISSEMENT:

Comme toute appareil mécanique, un vélo est ses composants sont sujets à l'usure. La vie utile de chaque composante varie selon l'usage et les matériaux. Si celle-ci est dépassée, la pièce risque de briser et de causer une chute et des blessures. Des entailles profondes, des

craquelures et une décoloration sont des signes de fatigue et indiquent qu'une pièce est usée et doit être remplacée. Les pièces de votre vélo sont garanties pour une certaine période mais rien n'assure qu'elle ne briseront pas avant le terme de cette garantie. La vie utile d'un produit dépendra souvent du traitement auquel vous soumettez votre vélo. La garantie du vélo ne prouve pas qu'une pièce ne brisera pas avant la fin de la période couverte. Elle ne fait que statuer sur les conditions de remplacement.

En cas de chute ou de collision, vérifiez d'abord si vous êtes blessé et soignez-vous. Demandez de l'aide médicale si nécessaire. Examinez ensuite votre vélo pour évaluer les dommages. Si possible, faites les réparations nécessaires pour revenir à la maison. Passez ensuite à votre détaillant pour une vérification complète.

⚠ AVERTISSEMENT: Les chutes et collisions imposent des stress très importants aux composantes d'un vélo. La fatigue subie pourra résulter en un bris subséquent, imprévu et très dangereux, pouvant causer une chute et des blessures graves, voire mortelles.

GARANTIE

Nous offrons la politique de garantie limitée suivante. La garantie est accordée à l'acheteur original seulement à partir de la date d'achat. Toute modification au cadre ou aux composants annulera la garantie.

S'il vous plaît prendre note que les suivantes ne seront pas couverts par cette garantie.

1. Toute défaillance du cadre, des fourches ou tout autre composant du vélo résultant d'entreposage inadéquat ou d'un entretien inadéquat. Toute modification au cadre ou aux composants annulera la garantie.
2. Les erreurs de conduite, l'usure normale, un accident, un usage abusif ou négligence.
3. Une conduite acrobatique, la compétition, les parcours d'essai, des rampes, des sauts, la location, rouler avec des objets lourds, ou une utilisation commerciale.
4. Un ajustement mal exécuté ou entretien inadéquat.
5. Un assemblage effectué par une personne d'autre qu'un détaillant autorisé n'est pas couverte par la présente garantie.
6. Ce vélo n'est pas conçu pour être utilisé avec un moteur.
7. Les roues, fourches, guidon, cadre ou les manivelles qui sont cambrées ou bosselées.
8. Les filets foiré ou usés du jeu de pédalier, axe de pédale, ou jeu de direction, due à un mauvais entretien régulier.
9. Les frais de main d'oeuvre et de transport ne sont pas couverts par la présente garantie.

Les cadres de marque Genesis et Hutch en aluminium sont couverts par une garantie limitée de trois (3) ans et les cadres en acier/chromoly sont couverts par une garantie limitée de vie. La garantie est accordée à l'acheteur original à partir de la date d'achat.

Cette garantie n'est pas transférable. La garantie pour l'acheteur original couvre tous les défauts de matériaux et de fabrication.

Toute bris du cadre ou à une pièce résultant d'un accident, d'un usage abusif, de négligence, d'usure normale, d'une conduite acrobatique, d'une cascade, d'une course ou d'une compétition, d'une utilisation commerciale, d'une location, d'un assemblage ou d'un ajustement mal exécutés, et/ou d'un assemblage effectué par une personne autre qu'un détaillant autorisé par GENESIS CYCLE INC., ou l'usage de pièces ne concordant pas avec l'utilisation prévue pour le vélo à la vente ne sont pas couvertes par cette garantie.

En raison de la nature même du sport de cyclisme nul ne peut prévoir tous les abus susceptibles d'être rencontrés quotidiennement par un vélo. Étant donné les abus grandissants engendrés par une pratique extrême du vélo, l'usure accélérée et le bris du cadre et des pièces ne sont pas couverts par cette garantie.

Toutes les pièces de propriété ont une garantie de 90 jours accordée à l'acheteur original à partir de la date d'achat pour les défauts de matériaux et de fabrication.

Les pièces non-propriété sont garantie par leurs fabricants respectifs et doivent être adressées à son distributeur canadien.

Réclamation en vertu de cette garantie doit être faite par un détaillant autorisé de GENESIS CYCLE INC. qui doit également installer la pièce (ou les pièces) de remplacement. Le détaillant autorisé doit nous contacter pour commencer une demande de garantie sur votre nom. Le cadre, ou composant, doit être retourné pour l'inspection aux frais du consommateur, ainsi que les frais de main d'oeuvre. Vous devrez fournir à votre détaillant la preuve d'achat en présentant votre reçu de vente original. SVP notez que la fourche ne fait pas partie du cadre. Le fabricant se réserve le droit exclusif de réparer ou de remplacer le cadre ou pièce de la satisfaction de son obligation de garantie. Le cadre sera remplacé par le même ou le plus compatible de l'inventaire disponible au moment de la réparation.

Il n'existe aucune autre garantie GENESIS CYCLE INC. explicite ou implicite. En égard à cette garantie, l'unique responsabilité de GENESIS CYCLE INC. et/ou de ses détaillants autorisés, affiliés ou agents est le remplacement ou la réparation de la pièce défectueuse. Les dommages accessoires ou immatériels sont expressément exclus par la présente.



Genesis Cycle Inc.
www.genesiscycle.ca
www.hutchbikes.ca
www.hutchbmx.ca

v.2011