



Libretto d'istruzioni e garanzia



i t a l i a n o

IT

Libretto d'istruzioni e garanzia

INDICE

Cap. 1: MANUTENZIONE E LUBRIFICAZIONE	pag. 3
Cap. 2: GARANZIA	pag. 4
Cap. 3: SICUREZZA	pag. 5
Cap. 4: PREPARAZIONE ALLA GUIDA	pag. 8
Cap. 5: CONTROLLI E REGOLAZIONI	pag.10

INTRODUZIONE

Gentile cliente complimenti per la vostra nuova bici e grazie per averci scelto.

Avete appena acquistato una bicicletta assolutamente affidabile e sicura, frutto di una innovativa ricerca tecnica e di attenti controlli qualitativi che Vi garantiranno molti anni di comode e piacevoli pedalate.

Leggete con attenzione questo manuale. Esso Vi insegnerà ad usarla al meglio e Vi fornirà le informazioni necessarie per mantenerla sempre sicura ed efficiente.

Le ricordiamo che, nell'ambito del progresso tecnico, il produttore si riserva il diritto di apportare modifiche ai componenti, ai dettagli o alle forniture di accessori. Figure, descrizioni e dati sono pertanto da ritenersi non impegnativi.

ATTENZIONE: i progressi tecnologici hanno reso le nostre biciclette e i loro componenti sempre più complessi, è quindi impossibile fornire in questo manuale tutte le informazioni necessarie per riparare e/o mantenere correttamente la Vostra bicicletta.

Al fine di ridurre al minimo le probabilità di un incidente e lesioni personali, è fondamentale che qualsiasi riparazione o manutenzione che non sia descritta nel presente manuale venga eseguita da un meccanico professionista. Consultare il proprio meccanico di fiducia per determinare i requisiti di manutenzione.

CAPITOLO 1 - MANUTENZIONE E LUBRIFICAZIONE

1.1 Una corretta e costante manutenzione di base aumenterà la durata e l'affidabilità della vostra bicicletta.

Già dopo 200/400 Km percorsi ed in ogni caso entro 2 mesi dall'acquisto è fondamentale provvedere al primo controllo, dato che durante il periodo di rodaggio si assestano le parti della vostra bicicletta. Non è possibile evitare questo processo di "maturazione" e la prima ispezione influisce notevolmente sul funzionamento futuro della bicicletta e la sua durata. Per questo è necessario fissare un termine con il proprio meccanico di biciclette per il 1° "tagliando".

Per la manutenzione successiva, stabilire i propri tempi di intervento dipende dal clima, dal tipo di utilizzo, dalle condizioni del terreno e da altri fattori, personali e non, peso, che di volta in volta si presenteranno.

Questo programma si basa sul normale utilizzo, se si fa un utilizzo superiore alla media, eseguire la manutenzione con una frequenza maggiore. Se una parte qualsiasi sembra guasta o dia segnali anomali, controllarla immediatamente ed eseguire subito la manutenzione o rivolgersi al meccanico di biciclette.

Vi consigliamo di usare prodotti per la manutenzione quali: grasso, olio, sgrassante, lucidante e quant'altro BIODEGRADABILI. Preservare l'ambiente e la natura è un obbligo per tutti, per noi ciclisti è una missione.

COMPONENTE	MANUTENZIONE	PAG.	PRODOTTO	FREQUENZA
Telaio	Controllo e pulizia	15	Acqua+detergente lucidante protettivo per telai	1 mese 6 mesi
Forcella	Controllo, lubrificazione e pulizia	15	Vedi manuale utente del produttore	15 giorni
Ruote	Controllo e pulizia	15	Panno con sgrassante non aggressivo per le vernici	1 mese
	Lubrificazione mozzi	-	Grasso per cuscinetti	1 anno
Pneumatici	Controllo	10		1 mese
Freni e leve	Controllo e lubrificazione snodi	11	Olio spray	3 mesi
Cavi e guaine	Controllo e lubrificazione	13	Grasso sintetico per catene	6 mesi
Catena e cassetta	Controllo, pulizia e lubrificazione	14	Grasso sintetico per catene	1 mese
Movimento centrale	Smontaggio e lubrificazione	-	Grasso per cuscinetti	1 anno
Cambio deragliatore	Controllo, pulizia, regolazione e lubrificazione	12	Grasso sintetico per catene	1 mese
Comandi cambi	Per la manutenzione di queste parti rivolgersi esclusivamente al meccanico di biciclette	12		1 anno
Sterzo	Controllo	15	Grasso per cuscinetti	1 anno
Pedali	Controllo e lubrificazione	17	Grasso per cuscinetti	3 mesi
Reggisella	Controllo e lubrificazione	8	Grasso a bassa vischiosità	1 anno
Impianto luce e rinfrangenti	Controllo e pulizia	6	Panno umido	Ogni uscita
Bulloni e dadi	Controllare serraggi	4		1 mese

1.2 SERRAGGIO DI BULLONI E DADI

Durante l'uso, a causa delle vibrazioni, alcune viti possono allentarsi. Vi consigliamo di controllare periodicamente il serraggio delle viti come indicato nel programma di manutenzione. Sostituite immediatamente qualsiasi parte danneggiata o persa. Elenchiamo le coppie di serraggio consigliate, espresse in Newton-metro, ricordiamo che per effettuare correttamente tale operazione è necessaria una chiave dinamometrica che stacca quando si raggiunge la coppia di serraggio desiderata.

COMPONENTE		COPPIA DI SERRAGGIO (N/m)
RUOTA	Dado mozzo anteriore e posteriore	40 - 45
SELLA	Dado morsetto sella	20 - 24
	Bullone tubo reggisella	10 - 14
	Collarino reggisella con telaio in carbonio	3 - 5
FRENO	Bullone fissaggio freno	7 - 10
	Bullone fissaggio pattino freno	5 - 8
	Vite leva freno manubrio	6 - 8
MANUBRIO	Bullone expander manubrio	18 - 20
	Bullone piantone manubrio ahead set	10 - 14
	Morsetto attacco manubrio M6	12 - 14
	Morsetto attacco manubrio M8	14 - 18
CAMBIO	Bullone deragliatore posteriore	8 - 15
	Bullone deragliatore anteriore	5 - 7
	Bullone pinza freno a disco	6 - 8
PEDIVELLA e PEDALE	Vite pedivella	34 - 44
	Vite tacchetta pedale automatico	5 - 8
	Pedali	34 - 40
ALTRO	Stabilizzatori	10 - 12
	Viti portaborraccia	4

ATTENZIONE: il continuo sviluppo di componenti e materiali utilizzati determinano il possibile variare dei valori della tabella. In particolare per i modelli che utilizzano componenti di carbonio e di alluminio, vi preghiamo di osservare le coppie di serraggio scritte vicine alle viti stesse. L'utilizzo di una chiave Dinamometrica è necessario per non eccedere nei serraggi, che possono determinare l'indebolimento e la rottura delle viti stesse. La mancata osservanza di queste istruzioni può causare danni al prodotto e risultare in incidenti, lesioni fisiche o morte.

CAPITOLO 2 - GARANZIA

2.1 Presupposto per la garanzia è l'uso corretto della bicicletta, un controllo entro i primi 500 Km o quattro mesi dall'acquisto e una manutenzione generale effettuata almeno una volta all'anno dal meccanico di biciclette. Il prodotto acquistato è garantito esente da difetti di materiale o di lavorazione per 24 mesi dalla data di effettiva consegna all'Acquirente.

La garanzia consiste nella sostituzione e/o riparazione gratuita di particolari inefficienti per difetto di fabbricazione accertato e riconosciuto dal venditore, escluso ogni diritto dell'acquirente a risoluzione del contratto o a risarcimento di danni o a riduzione del prezzo. La garanzia non include i costi della manodopera, del trasporto ed eventuali costi consecutivi causati da difetti. Le richieste di assistenza sotto garanzia devono essere presentate esclusivamente al venditore e deve essere esibita la prova d'acquisto. La garanzia vale soltanto per l'acquirente originario e non è trasferibile. Salvo quanto diversamente previsto da norme imperative di legge, il produttore è esonerato da ogni responsabilità ed obbligazione per qualsiasi incidente alle persone o alle cose che possa comunque verificarsi per o durante l'uso del veicolo. Determinare se il difetto sia coperto da garanzia o meno è oggetto di discrezione unica ed esclusiva del produttore.

2.2 TEMPI PER LA RIPARAZIONE ENTRO TRENTA GIORNI

Il prodotto riconosciuto difettoso dal produttore verrà riparato o sostituito, a discrezione del produttore, a titolo gratuito, entro trenta (30) giorni successivi al ricevimento del prodotto.

2.3 LIMITAZIONI

La presente garanzia non copre i prodotti aventi danni causati da: incidenti, manomissioni, negligenza, utilizzo improprio, mancata manutenzione, scoloritura e ingiallimento dovuti all'esposizione ai raggi UV, corrosione, montaggio di parti di ricambio non originali, normale usura e deterioramento conseguenti all'uso, attività acrobatiche, modifiche o riparazioni al telaio e ai componenti e al funzionamento del veicolo, utilizzo competitivo.

2.4 CONFORMITÀ

Questa bicicletta è stata progettata e costruita secondo i più moderni concetti di assicurazione della qualità conformemente alla norma europea ISO 4210-2 e ISO 8098.

2.5 CICLO VITALE

Al termine del ciclo vitale della bici, i vari componenti dovranno essere smaltiti presso discariche autorizzate.

CAPITOLO 3 - SICUREZZA IN BICICLETTA

3.1 La sicurezza in bicicletta è un fattore molto importante. A tal fine è indispensabile l'osservanza di norme ben precise:

- conoscere le norme che regolano il traffico, in ogni paese esistono delle leggi specifiche che regolano la circolazione delle biciclette.
- viaggiare sempre nel senso normale di marcia, in singola fila e mantenendo una direzione lineare.
- non circolare sui marciapiedi e dare la precedenza ai pedoni.
- prestare attenzione ai veicoli che si immettono nella circolazione ed all'improvvisa apertura delle portiere delle automobili.
- non ingaggiare competizioni nelle strade aperte al traffico.
- non trasportare passeggeri se il mezzo è sprovvisto dell'apposito equipaggiamento e preventivamente assicurarsi che nel paese di utilizzo del ciclo la legge permetta tale evenienza.

È pericoloso posizionare le dita nell'area della catena, ci si può ferire.

Si corre lo stesso rischio con i raggi della ruota e con i dischi freno.

- accertarsi che i freni funzionino correttamente e che la bicicletta sia in perfette condizioni.

ATTENZIONE: con il bagnato: diminuisce l'efficacia dell'impianto frenante; diminuisce l'aderenza delle coperture al manto stradale. Prevedere spazi d'arresto adeguati; non effettuare frenate brusche.

- indicare preventivamente con il braccio relativo ogni cambiamento di direzione.

- viaggiare sempre tenendo entrambe le mani sul manubrio (tranne che per indicare il cambiamento di direzione).

3.2 FORMAZIONE DI BAMBINI

Che si scelga di consentire al proprio bambino di andare in bicicletta, di trasportarlo in seggiolino o di trainarlo su di un'appendice per bambini (cammellino o trailer), si deve sempre esercitare particolare vigilanza per garantire la massima sicurezza. Qualsiasi mezzo si colleghi alla propria bicicletta, controllare che sia adatta per il fissaggio degli accessori. I bambini non sono addestrati per riconoscere i pericoli e non sono in grado di rispondere correttamente a una situazione di emergenza. Non lasciare mai che un bambino guidi senza supervisione. Non lasciare mai il bambino incustodito nel seggiolino o nel trailer. È molto importante che i genitori o coloro che accudiscono i bambini, si assicurino che i bambini siano formati all'utilizzo della bicicletta, ed in particolare dell'utilizzo corretto dei freni e di quale leva freno agisce sul freno anteriore e quale su quello posteriore. Il freno anteriore deve essere usato con molta attenzione, perchè se azionato in maniera impropria può causare perdita di controllo del mezzo e conseguenti cadute.

Le biciclette dei bambini, possono essere dotate di stabilizzatori che devono essere montati avvitando entrambe le due viti sulla piastra del forcellino, con coppia di serraggio pari a 10-12Nm. Gli stabilizzatori non devono essere mai piegati o modificati altrimenti la bicicletta diverrà instabile e potrà causare la caduta del bambino. Si consiglia di utilizzare un casco omologato secondo normativa EN-1078.

3.3 DI NOTTE

Per utilizzare la bicicletta anche nelle ore notturne con la massima sicurezza sono indispensabili alcune precauzioni:

- la bicicletta deve avere una completa ed appropriata dotazione di rifrangenti correttamente montati. È indispensabile un impianto di illuminazione autonomo nel rispetto delle norme di sicurezza del vostro paese/stato. Gli impianti possono essere di tipo: dynamo, batteria intercambiabile, batteria del sistema motore.

- si consiglia di viaggiare il più vicino possibile al bordo della carreggiata.

3.4 FUORISTRADA

Nell'utilizzo fuoristrada è necessario osservare alcune importanti precauzioni:

- viaggiare a velocità ridotta, evitare i rischi ed indossare un buon casco protettivo omologato.

- essere consapevoli del fatto che senza coperture adeguate non si potrà avere l'aderenza ottimale.

- essere estremamente cauti in discesa. Frenando le ruote perdono in aderenza e l'utilizzo eccessivo dei freni può portare alla perdita di controllo del mezzo e a caduta.

- assicurarsi che la bicicletta sia in perfette condizioni.

- sostituire immediatamente qualsiasi componente danneggiato.

ATTENZIONE: I salti, le acrobazie e qualsiasi uso anomalo possono compromettere la struttura della bicicletta. Sarà opportuno quindi valutare attentamente le situazioni che si presentano sul percorso prima di superare eventuali ostacoli.

I nostri prodotti sono progettati per resistere a pesanti sollecitazioni, però se si superano i limiti meccanici e fisici si rischia di mettere in serio pericolo la propria e l'altrui persona. No competizioni tipo estremo quali: downhill competition, stuntriding o qualsiasi tipo di corsa fuoristrada.

3.5 UTILIZZO APPROPRIATO PER TIPOLOGIA

Ogni bici viene progettata e costruita per l'uso specifico previsto. Nel decidere il modello da acquistare considerate le indicazioni sotto riportate riguardanti l'utilizzo del mezzo. Considerate inoltre che le nostre bici sono testate per sopportare un peso massimo di (120Kg adulto - 60Kg bambino) da calcolarsi sommando insieme bici ciclista e bagaglio. Il peso massimo del bagaglio ammesso è indicato sul portapacchi. Non tutti gli accessori sono compatibili o sicuri, perciò è indispensabile aggiungere all'equipaggiamento solo accessori approvati dal produttore. Ad esempio, i seggiolini influiscono notevolmente sul peso sulla bici, rendendola meno stabile. Esistono seggiolini e trailer compatibili con alcuni dei nostri modelli di bici, tuttavia è sempre bene chiedere il parere del rivenditore prima di apportare modifiche alla bicicletta. Nel caso in cui venga installato un portapacchi sulla propria bicicletta, assicurarsi che sia omologato secondo la norma ISO11243.

TIPOLOGIA BICI	TIPO DI PERCORSO	PERCORRENZA
CORSA	Strada di asfalto e pavè.	Sportiva, tragitti lunghi. Necessario abbigliamento tecnico.
ALTA VELOCITÀ IBRIDE	Strada di asfalto e pavè, fuori strada, sentieri.	Sportiva e turistica, tragitti medi.
ALTA VELOCITÀ STRADA	Strada di asfalto e pavè.	Sportiva e turistica, tragitti medi e lunghi.
MTB	Strada di asfalto e pavè, sterrato, sentieri.	Turistica
FULL SUSPENSION ATTENZIONE: in questa tipologia esistono modelli specifici per fare salti, acrobazie, discese e altri usi estremi della bici, con caratteristiche adeguate. Approfondire l'informazione presso i nostri concessionari.	Strada di asfalto e pavè, sterrato, sentieri.	Turistica
TREKKING	Strada di asfalto e pavè, strade bianche, sentieri.	Sportiva/città/turistica, tragitti brevi/medi.

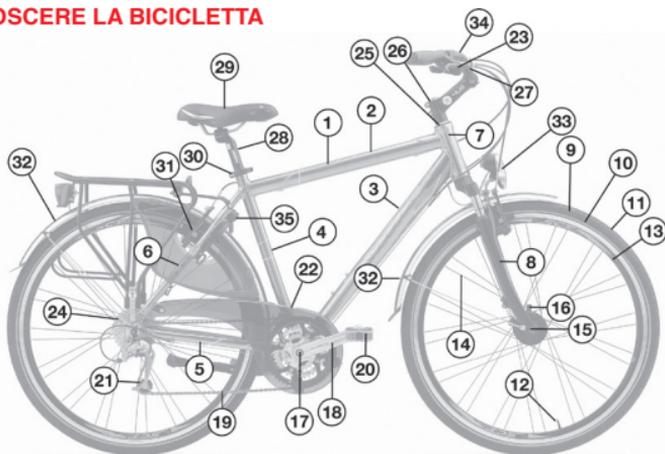
Le biciclette sono ideate per l'utilizzo esclusivo su percorsi sterrati e asfaltati. Si sconsigliano tutte le applicazioni off-road o comunque tutti gli utilizzi che prevedano ostacoli, salti o acrobazie che implicino sollecitazioni anche di lieve entità.

ATTENZIONE: è estremamente importante che le biciclette non vengano utilizzate per altri usi oltre a quelli consentiti, poiché questo potrebbe portare al superamento dei limiti di sollecitazione e al conseguente danneggiamento del telaio o altri componenti, provocando gravi cadute.

CAPITOLO 4 - PREPARAZIONE ALLA GUIDA

4.1 Prima di usare la vostra nuova bicicletta "PER LA PRIMA VOLTA", si devono eseguire dei controlli e delle regolazioni come di seguito riportate in modo da adeguare la bicicletta alle esigenze del ciclista. Accertarsi che la bicicletta sia regolata correttamente e nel primo utilizzo cercare di conoscere i componenti, il comportamento e le reazioni della vostra nuova bicicletta.

4.2 CONOSCERE LA BICICLETTA



1 TELAIO - 2 TUBO SUPERIORE - 3 TUBO INCLINATO - 4 TUBO REGGISSELLA - 5 TUBI ORIZZONTALI POSTERIORI - 6 TUBI INCLINATI POSTERIORI - 7 TUBO STERZO - 8 FORCELLA - 9 RUOTA - 10 PNEUMATICO - 11 BATTISTRADA - 12 VALVOLA - 13 CERCHIO - 14 RAGGI - 15 MOZZO - 16 BLOCCAGGIO RAPIDO - 17 MOVIMENTO CENTRALE - 18 PEDIVELLA - 19 CATENA - 20 PEDALE - 21 CAMBIO (deragliatore posteriore) - 22 DERAGLIATORE anteriore - 23 COMANDO CAMBIO - 24 RUOTA LIBERA - 25 SERIE STERZO - 26 ATTACCO MANUBRIO - 27 PIEGA MANUBRIO - 28 CANNOTTO REGGISSELLA - 29 SELLA - 30 BLOCCAGGIO SELLA - 31 PATTINO FRENO - 32 PARAFANGO - 33 FANALE - 34 CAMPANELLO - 35 LUCCHETTO

4.3 REGOLAZIONE DELLA SELLA

La corretta posizione dell'altezza sella è quella indicata dalle (fig. 1 e 2). Quando si pedala gli alluci dei piedi devono appoggiare sul centro dell'asse del pedale e il ginocchio leggermente piegato quando il pedale si trova nella posizione più bassa (fig. 1). Accomodarsi sulla sella e appoggiare il tallone sul pedale posizionandolo nella posizione più bassa. In questa posizione la gamba deve essere completamente dritta (fig. 2) Controllare se è possibile toccare a terra con le punte dei piedi mentre si è seduti in sella, in caso contrario bisogna abbassare ulteriormente la sella. Una volta stabilita l'altezza della sella, assicurarsi che il meccanismo di bloccaggio del reggisella e della sella sia ben serrato, (vedi fig. 3 e cap.1.2).

ATTENZIONE: Non alzare mai il cannotto reggisella lasciando visibile la tacca che

segnala il limite massimo in altezza (fig. 4). Si consiglia di lasciarlo inserito nel tubo del telaio per non meno di 75 mm.



fig. 1



fig. 2



fig. 3



fig. 4

In caso si decida di cambiare la sella con una dotata di molle (es. bambino o vintage), fare attenzione che le molle siano dotate di copertura atta a prevenire lo schiacciamento delle dita.

4.4 REGOLAZIONE DEL MANUBRIO

Per alzare o abbassare il gambo del manubrio (fig. 5), allentare la vite espander posta sopra al gambo stesso. Una volta libero, abbassare o alzare fino alla corretta altezza. Mantenendo il gambo in posizione, serrare saldamente la vite dell'espander (serraggio 20 Nm). Per il fissaggio del manubrio tipo Ahead set (non regolabile in altezza) agire sulle due viti di bloccaggio dello sterzo A1 e A2 (fig. 6). Per la eventuale registrazione della scorrevolezza dello sterzo agire sulla vite B.

Infine bloccare le 2 viti A1 e A2 (serraggio Nm 12-14).

ATTENZIONE: Non alzare mai il manubrio oltre il segno di minimo inserimento (fig. 8) indicato sul gambo. Controllare che il manubrio sia ben fisso (fig. 7) stringendo la ruota anteriore tra le gambe e provando a girare il manubrio.

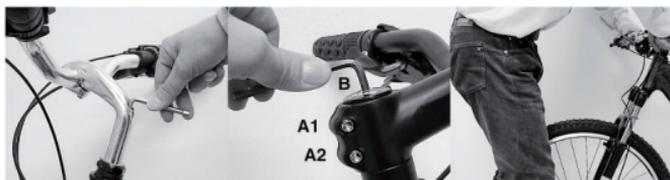


fig. 5

fig. 6

fig. 7



fig. 8

4.5 CONTROLLARE con quale leva del freno, destra o sinistra, è azionato il freno anteriore, e familiarizzare la sua efficacia, poiché l'uso inesperto del freno anteriore può provocare una caduta.

4.6 CONTROLLARE che i pedali siano serrati correttamente (vedi capitolo seguente).

4.7 CONTROLLARE il funzionamento dell'impianto d'illuminazione.

4.8 CONTROLLARE il fissaggio della vite del morsetto della piega manubrio e assicurarsi che non ci siano giochi.

CAPITOLO 5 - CONTROLLI E REGOLAZIONI

“PRIMA DI OGNI USCITA” in bicicletta si devono eseguire dei controlli come di seguito riportati. In caso di dubbi sull'integrità della vostra bici rivolgetevi al vostro meccanico di biciclette per l'assistenza.

5.1 CONTROLLARE CHE LE RUOTE SIANO DRITE. Far girare ogni ruota ed osservare il cerchio girare tra i pattini dei freni. Se il cerchio risulta scentrato da sinistra a destra o ondeggia dall'alto al basso, rivolgersi al proprio meccanico di biciclette per l'assistenza.

5.2 CONTROLLARE I PNEUMATICI. Verificare che la pressione di gonfiaggio rientri nei parametri raccomandati riportati sui fianchi dei pneumatici. Quando si gonfia una ruota considerare il peso del ciclista e eventuali carichi, tenendo presente che una pressione più elevata offre in generale le migliori prestazioni su pavimentazione stradale, mentre una pressione più bassa risulta ottimale per la guida fuoristrada. Se il battistrada o i fianchi risultano consumati o deteriorati provvedere alla sostituzione. Nel caso di montaggio di pneumatici tubolari, è necessario seguire attentamente le istruzioni specifiche descritte nel manuale degli pneumatici. Nel caso di problemi o mancanza di informazioni, rivolgersi al proprio rivenditore di fiducia.

ATTENZIONE: Controllate l'ancoraggio o il posizionamento dei pneumatici in particolare dopo aver percorso lunghe distanze. Correre sempre con la pressione prescritta garantirà una maggiore sicurezza e durata.

5.3 CONTROLLARE I FRENI. Stando fermi, controllare i freni tirando con forza le leve verso il manubrio.

- **FRENI MECCANICI:** assicurarsi che la corsa delle leve non sia eccessiva.

Una corsa eccessiva potrebbe essere causata dall'usura dei pattini/pastiglie; da freni allentati. Rivolgersi immediatamente a un meccanico per risolvere il guasto.

- **FRENI A DISCO IDRAULICI:** assicurarsi che la corsa delle leve non sia eccessiva.

Una corsa eccessiva potrebbe essere causata dalla mancanza di liquido nell'impianto idraulico; dalla presenza di bolle d'aria nell'impianto; dalla perdita di liquido dell'impianto; dall'usura delle pastiglie. Rivolgersi immediatamente a un meccanico per risolvere il guasto.

- **FRENI CONTROPEDALE:** pedalare all'indietro per accertarsi che il freno venga inserito con una rotazione inferiore a 60 gradi.

ATTENZIONE: il funzionamento scorretto dell'impianto frenante può portare alla perdita del controllo del mezzo con il rischio di gravi conseguenze.

5.4 CONTROLLARE IL FISSAGGIO DI ENTRAMBE LE RUOTE

Le ruote della bicicletta sono fissate con dadi all'asse filettato del mozzo o con un bloccaggio rapido a leva (fig. 9), che consente l'installazione e la rimozione della ruota senza l'uso di attrezzi. La maggior parte delle biciclette sono dotate di mozzi con bloccaggio rapido.

ATTENZIONE: le ruote della bicicletta devono essere fissate saldamente al telaio e alla forcella. Un bloccaggio rapido non regolato e chiuso non corret-



fig. 9

tamente può causare l'allentamento o il distacco improvviso della ruota con il rischio di gravi conseguenze. Accertarsi che il bloccaggio rapido sia regolato e chiuso correttamente come di seguito riportato (vedi paragrafo ruote) e verificare che sia correttamente inserito nell'apposito alloggiamento dei forcellini.

5.5 CONTROLLARE IL MANUBRIO E IL PIANTONE

Ispezionare con cura il manubrio e il piantone per identificare eventuali segni di fatica, cricche, crepe, deformazioni o ammaccature e qualora riscontrate, sostituire il componente prima di usare la bicicletta.

5.6 CONTROLLARE LE SOSPENSIONI. Accertarsi che i componenti di sospensione siano regolati in base al peso e allo stile di guida del ciclista.

Verificare regolarmente che non raggiungano il fine corsa, che non siano troppo rigide, che non vi siano giochi/laschi o che non siano bloccati causa problema tecnico. Se si presentasse uno di questi problemi, rivolgersi immediatamente a un meccanico per risolvere il guasto. Il funzionamento della sospensione influisce sul comportamento della bicicletta quando sottoposta a sollecitazioni, quindi la sua corretta regolazione è molto importante. Per informazioni specifiche fare riferimento al manuale in dotazione alla sospensione stessa.

Per bici con sospensioni, se non si hanno le istruzioni del produttore, si prega di contattare il proprio rivenditore per info relative al funzionamento.

5.7 CONTROLLARE IL CAVALLETTO DI STAZIONAMENTO

- Accertarsi che il cavalletto di stazionamento sia completamente ribaltato prima di partire.

- Non sedersi sulla bici in cavalletto. Quest'ultimo è studiato per sostenere il solo peso del mezzo e non anche quello del ciclista.

- Posizionare la bici in cavalletto solo su appropriate superfici.

Superfici friabili, franabili o fangose potrebbero far sprofondare o ribaltare il ciclo.

5.8 REGOLAZIONE DEI FRENI.

I freni usati sulle nostre biciclette sono di 4 tipi:

- a tiraggio laterale (caliper) vedi (fig. 11)
- a tiraggio centrale (V-brake) vedi (fig. 12)
- al mozzo contropedale
- a disco (meccanici o idraulici) vedi (fig. 10)

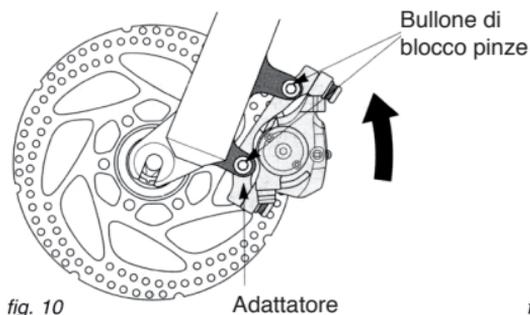


fig. 10

Adattatore

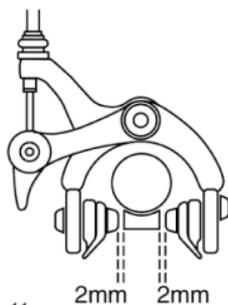


fig. 11

2mm 2mm

I metodi di regolazione variano secondo il tipo. Per la regolazione ottimale dei freni che agiscono sul cerchio, mantenere circa 1/2 mm. di distanza tra i pattini del freno ed il fianco del cerchio (fig. 11 e 12). Il pattino del freno non deve toccare il cerchio in posizione di riposo. Inoltre i due pattini devono toccare interamente il cerchio contemporaneamente al momento della frenata e senza toccare la copertura. La regolazione finale si può ottenere agendo sulla vite di registro collocata in varie posizioni che dipendono dai tipi di freno impiegati. Se durante la frenata i pattini entrano in contatto con la copertura o entrano nei raggi delle ruote possono essere causa di cadute. Per i freni a disco meccanici la regolazione della distanza delle pastiglie dai dischi deve essere di 0,2-0,4 mm. agendo sulle relative viti. Per quelli idraulici la regolazione è automatica.

ATTENZIONE: le pastiglie dei freni a disco necessitano di una minima usura prima di raggiungere la frenata ottimale. Inoltre i dischi si surriscaldano quando sono in azione, non toccarli dopo essersi appena fermati.

In caso di rottura di uno dei due impianti frenanti, provvedere immediatamente alla riparazione, in quanto un solo freno non è sufficiente a garantire una frenata sicura. Si raccomanda un accurato controllo ai pattini, alle guaine e cavi di tensione e alla loro lubrificazione, se notate spirali sfilacciate o allungate, estremità ricurve, ruggine o usura sostituire tempestivamente le parti danneggiate. Vedere le istruzioni del produttore dei freni per il funzionamento e la cura degli stessi e anche per la sostituzione delle pastiglie.

Se non si dispone delle istruzioni del produttore, rivolgersi al rivenditore o contattare il produttore del freno.

Per la sostituzione dei pattini allentare il bullone di ritegno fino alla rimozione del pattino e procedere alla sostituzione. Controllare che i pattini freno siano saldamente fissati (serraggio 5/8 Nm).

5.9 CAMBI (deragliatore anteriore e posteriore)



fig. 13



fig. 14



fig. 15

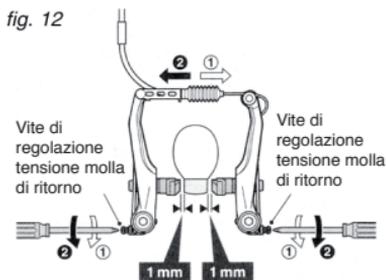


fig. 12

La ragione per cui la vostra bicicletta è stata dotata di cambi è quella di permettervi di scegliere la marcia che meglio vi aiuti a mantenere una cadenza ottimale nella maggior parte delle condizioni a seconda della vostra condizione fisica e della vostra esperienza.

La cadenza ottimale si assesta tra i 60 e i 90 giri al minuto del pedale. La maggior parte delle biciclette adotta un sistema di cambio a deragliatore che cambia le marce spostando (deragliando) la catena da un ingranaggio ad un altro, sia anteriore che posteriore. Esistono diversi tipi di comandi del cambio per bicicletta, ciascuno dei quali si adatta ad una specifica applicazione. I più diffusi sono: 1) comandi cambio strada Shimano STI e Campagnolo Ergopower (fig. 13 e 14). 2) comandi cambio mtb/sport Rapidfire con leve comandate da pollice e indice (fig. 15) e Dual Control con leve che comandano le funzioni di cambio e di frenata contemporaneamente (fig 16).



fig. 16



fig. 17

3) comandi cambio mtb/trekking/city Twist shift con le manopole rotanti sul manubrio (fig. 17). Esempio di esecuzione cambio marcia (fig. 19): per cambiare di una sola posizione da un pignone più piccolo ad uno più grande, spingere la leva A sulla posizione 1. Per cambiare in un sol colpo 2 o 3 posizioni, spingerla fino alle posizioni 2 o 3. Per scendere da un pignone più grande ad uno più piccolo premere la leva B una volta. Le leve tornano sempre nella posizione iniziale quando vengono rilasciate.

IMPORTANTE: Le combinazioni d'uso dell'ingranaggio piccolo anteriore con piccolo posteriore ed ingranaggio grande anteriore con grande posteriore vanno assolutamente evitate in quanto la catena non rimane allineata provocando attriti e inconvenienti (fig. 18). Una volta presa confidenza con i rapporti, sarà facile scoprire quelli più adatti alle esigenze personali di ognuno. Durante l'operazione di cambiata pedalare solo in avanti in modo uniforme, diversamente pedalando con forza, la catena può scivolare e logorarsi anticipatamente. Cambiare da fermi o pedalando all'indietro può danneggiare la vostra bicicletta.

5.10 REGOLAZIONE DEI CAMBI

Le regolazioni del deragliatore anteriore e posteriore devono essere eseguite con la bicicletta sollevata in modo da poter azionare la trasmissione e il sistema di cambio mentre la bicicletta rimane saldamente ferma. Qualora l'operazione di cambio marcia sia impreciso, regolare la tensione del cavo mediante il regolatore posto sull'innesto del cavo del deragliatore posteriore (fig. 20) o sul comando al manubrio (fig. 22). Per effettuare la regolazione ottimale, azionare la leva del cambio per spostare la catena

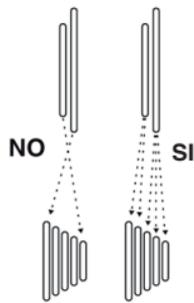


fig. 18

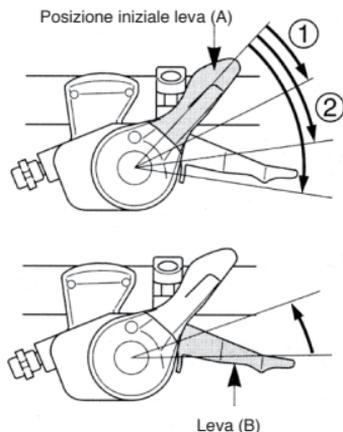


fig. 19

e anteriore viene delimitato dalle viti di fine corsa (fig.21), le quali sono regolate in origine dal produttore e non si modificano durante l'uso normale.

ATTENZIONE: per la regolazione e manutenzione dei comandi cambio rivolgersi esclusivamente al meccanico di biciclette in quanto necessitano attrezzi e conoscenze tecniche specifiche.

5.11 CATENA E CASSETTA PIGNONI



fig. 20



fig. 21



fig. 22

La catena e la cassetta pignoni fanno parte dei componenti soggetti ad usura nella bicicletta, tuttavia con una regolare pulizia, lubrificazione e usando rapporti in cui la catena scorre in modo rettilineo, potete allungarne la durata. Il normale limite di usura della catena va da 1500 a 3000 Km di percorrenza. Non sostituire la catena oltre questo limite significa compromettere e danneggiare le altre parti della trasmissione (corone e ingranaggi). Una ispezione dello stato della catena può essere fatta sollevando con le dita la catena dalla corona dentata più grande, se la catena può essere sollevata notevolmente significa che si è allungata troppo e quindi va sostituita. Per effettuare un controllo esatto della catena e della cassetta pignoni e l'eventuale sostituzione, consigliamo di rivolgervi al vostro meccanico di biciclette in quanto richiede attrezzi e addestramento speciali inoltre deve garantire una perfetta chiusura.

dal pignone più piccolo al secondo pignone. A questo punto spostare la leva di quel tanto che serve ad eliminare il gioco e regolare il bullone di regolazione fino a quando la catena viene a contatto contro il terzo pignone. Quindi rilasciare la leva del cambio e se la catena sfrega ancora sul terzo pignone, allentare leggermente il bullone (senso orario) finché non tocchi più. Dopo avere effettuato la regolazione, accertarsi che la catena si sposti facilmente e con precisione sia salendo dal pignone più piccolo al più grande che scendendo. Per regolare la tensione del cavo del deragliatore anteriore agire sul regolatore posto sul comando al manubrio (fig. 22) o sul morsetto stringicavo. Per evitare che la catena cada dal pignone più piccolo e da quello più grande, il campo di oscillazione del deragliatore posteriore

La catena va lubrificata regolarmente con appositi oli per catene. Collocare sempre un panno dietro alla catena per evitare di ungere le altre parti della bici con il lubrificante. Al termine dell'applicazione, eliminare il lubrificante in eccesso con uno straccio.

ATTENZIONE: Una catena chiusa male o consumata può spezzarsi con gravi conseguenze.

5.12 TELAIO E FORCELLA

Ispezionare con cura il telaio e la forcella per identificare eventuali segni di fatica, cricche, crepe, deformazioni o ammaccature che possano destare sospetti di cedimento. Si prega di notare che i materiali carbonio, alluminio e acciaio reagiscono in maniera differente in caso di danneggiamento. Al contrario del metallo, il carbonio non presenta ammaccature o altre deformazioni dovute a un sovraccarico (classica immagine di danno su metallo). Gli effetti dei danni sul materiale in carbonio solitamente si presentano in primo luogo nella parte interna (scheggiatura). Dopo una caduta, il telaio o la forcella anteriore devono essere assolutamente visionati da un rivenditore di fiducia e in caso di danni sulla struttura in carbonio può essere eventualmente necessaria una sostituzione. Dopo un danneggiamento, un componente in carbonio può rompersi improvvisamente. Qualora si verificasse una rottura delle fibre, fare massima attenzione nel maneggiare il materiale, poiché le sottili fibre di carbonio potrebbero causare lesioni. Per la pulizia non usare solventi o sostanze chimiche corrosive, potreste danneggiare la vernice. Rimuovere lo sporco con acqua e detergente delicato o usare un panno morbido inumidito con sgrassante non aggressivo per la vernice. Non usare getti ad alta pressione per lavare la vostra bicicletta, l'acqua che penetra nei cuscinetti ne provoca la corrosione e la perdita delle proprietà. Le forcelle molleggiate necessitano di essere lubrificate regolarmente per garantire un funzionamento regolare e prolungarne la durata. Per quelle a molle o elastomeri non necessitano di particolari manutenzioni, mentre per le idrauliche o ad aria, seguire attentamente il manuale in dotazione del produttore.

ATTENZIONE: Una qualsiasi modifica apportata al telaio e forcella renderà nulla la garanzia del produttore e potrebbe rendere pericoloso l'uso del mezzo.

5.13 STERZO

La forcella e il manubrio sono integrati assieme da una serie di calotte e cuscinetti, in modo da consentire movimenti rotatori, detta set di sterzo. Le sollecitazioni provocate dalla pavimentazione stradale gravano sul set di sterzo, questo può provocare un allentamento che se non registrato porta al danneggiamento dei cuscinetti che potrebbe rendere pericoloso l'uso della vostra bicicletta.

Per controllare se è presente un allentamento del set di sterzo bloccare col freno la ruota anteriore e spingere avanti e indietro la bicicletta, se si sente un gioco eccessivo accompagnato da una leggera scossa procedere a ripristinare la corretta regolazione.

ATTENZIONE: La regolazione del set di sterzo necessita di attrezzatura e addestramento speciali, pertanto può essere eseguita solo dal meccanico di biciclette.

5.14 RUOTE

Le ruote assolvono il compito di far muovere la vostra bicicletta e sono il tramite tra voi e la strada, pertanto preservarne l'affidabilità e l'integrità strutturale è fondamentale per la vostra sicurezza e per le prestazioni del vostro mezzo. Un buon controllo perio-

dico consente la prevenzione di problemi che si possono manifestare. Verificare prima di utilizzare la vostra bici che i bloccaggi rapidi dei mozzi siano in posizione CHIUSO (fig. 23 e 28) o che i dadi dell'asse del mozzo siano serrati correttamente.



fig. 23



fig. 24



fig. 25

Accertarsi che il bloccaggio rapido sia regolato e chiuso correttamente come di seguito riportato. Per togliere la ruota, aprire il bloccaggio rapido dei freni a tiraggio laterale o rimuovere l'archetto nei freni cantilever e V-brake. Ora tirate la leva del bloccaggio dei mozzi fino alla posizione "aperto" (fig. 23) e allentate il dado di fissaggio dalla parte opposta. La ruota adesso è libera di essere rimossa dai forcellini. Per rimontare la ruota ponete il suo asse tra i forcellini, con la leva in posizione intermedia tra aperto e chiuso, stringere il dado di fissaggio dalla parte opposta fino a serrarlo con le dita (fig. 24). Quindi con il palmo della mano portare la leva in posizione chiuso, si deve incontrare una certa resistenza (fig. 25).

IMPORTANTE: Se la leva viene spostata nella posizione di CHIUSO con resistenza scarsa o nulla, la forza di serraggio è insufficiente. Riportare la leva nella posizione di APERTO, serrare ulteriormente il dado di regolazione di aggancio rapido, chiudere la leva controllandone di nuovo la resistenza. Se fosse necessaria una forza superiore a 200 Newton (20kg) per chiudere del tutto la leva di aggancio rapido, aprire la leva e allentare leggermente il dado di regolazione di aggancio rapido. Se dovesse occorrere una forza minore di 53,4 Newton (5,4 kg ad una distanza di 1 metro) per iniziare ad aprire la leva dalla posizione completamente chiusa, aprire la leva e serrare leggermente il dado di regolazione di aggancio rapido. Ripetere la regolazione se necessario.

Nella posizione finale la leva deve essere parallela alla ruota e non deve mai sporgere lateralmente. Assicuratevi poi del corretto bloccaggio sollevando la bicicletta e picchiando sulla ruota con forza



fig. 27



fig. 28

(fig. 27). La ruota non deve staccarsi, allentarsi o spostarsi da un lato. Se la bicicletta è equipaggiata con mozzi a dado accertarsi che siano serrati correttamente con le seguenti coppie di serraggio; anteriore 40Nm, posteriore 40Nm. Ed eseguire lo stesso controllo.

Verificare allineamento e centratura ruote come indicato capitolo 5 punto 1. Controllare che non vi siano raggi allentati o rotti. Sollevando la parte anteriore della bicicletta tentare di spostare lateralmente a destra e sinistra il cerchio per verificare che i cuscinetti del mozzo non siano allentati. Far girare la ruota per verificare eventuali rumosità inconsuete del mozzo. Controllare il livello di usura dei cerchi (wear limit). Su i cerchi che equipaggiano la vostra bici sono presenti indicatori di usura sulla superficie di frenatura che si presentano come un solco continuo attorno al cerchione. Se la superficie di frenatura è usurata al punto da non rendere visibile il solco è necessario far sostituire il cerchio. Dopo avere eseguito questi controlli se notate anomalie o dubbi sull'integrità delle ruote rivolgersi al concessionario per l'assistenza.

ATTENZIONE: assicurarsi che le superfici di frenatura dei cerchi siano pulite. Sporco o unto rendono il freno inefficace. Lavarli con acqua e sapone e risciacquare o usare un panno morbido inumidito con sgrassante non aggressivo per la vernice.

5.15 PEDALI (istruzioni di montaggio)

Il pedale contrassegnato con R va avvitato in senso orario sulla pedivella destra (fig. 29) ed il pedale contrassegnato con L va avvitato in senso antiorario sulla pedivella sinistra (fig. 30). Fissare i pedali con forza con l'ausilio della chiave adatta. Inizialmente avvitare con le mani e poi serrare con forza con la chiave (coppia di serraggio 35/40 Nm). Per controllare che i cuscinetti dei pedali siano efficienti, ruotare e muovere i pedali da destra a sinistra e dall'alto al basso con le mani. Se si nota che i cuscinetti sono troppo allentati o rigidi, rivolgersi al meccanico di biciclette per l'assistenza. I pedali con sistema di bloccaggio automatico dei piedi sui pedali (fig. 31), necessitano di scarpe speciali sotto le quali si applicano le tacchette per permettere l'aggancio. Per fissare un piede al pedale, inserire la parte anteriore della tacchetta nella parte anteriore del pedale e premere verso il basso. Per staccare, girare il tallone lateralmente. Accertarsi che tutte le viti di fissaggio siano ben avvitate, con una placca allentata diventa quasi impossibile scendere dalla bicicletta. Per le regolazioni seguire le indicazioni sul libretto del produttore.



fig. 29



fig. 30



fig. 31

ATTENZIONE: Controllare il corretto serraggio dei pedali. Seguire scrupolosamente le istruzioni per evitare di danneggiare la filettatura del pedale o della pedivella e verificare il consumo delle tacchette.

5.16 COMPONENTI IN CARBONIO

ATTENZIONE: Qualora si dovessero sentire scricchiolii nel telaio, nella forcella o altri componenti in carbonio oppure fossero visibili crepe, intagli, ammaccature o scolorimenti, tali componenti non devono essere ulteriormente utilizzati. I componenti in carbonio danneggiati possono cedere improvvisamente e provocare una caduta. Sostituire immediatamente i componenti in carbonio danneggiati.

ATTENZIONE: Evitare un eccessivo riscaldamento dei componenti in carbonio, come in caso di eccessiva esposizione solare all'interno di una vettura. Non ridipingere o verniciare a polveri il telaio e la forcella anteriore, poiché tale procedimento provoca un aumento delle temperature che potrebbero danneggiare o rovinare il componente.

5.17 DOPO AVERE USATO LA VOSTRA BICICLETTA

Per funzionare correttamente la bicicletta deve essere pulita. Quando si rientra riporre la bicicletta al riparo da pioggia, neve, sole. Gli agenti atmosferici possono corrodere le parti metalliche, il sole può scolorire la vernice o danneggiare le parti in plastica e gomma. Prima di riporre la vostra bicicletta per un lungo periodo di tempo, pulirla e lubrificarla e passare il telaio con un lucidante protettivo adatto. Appendere la bicicletta sollevata da terra con i pneumatici gonfiati a metà. Non riporre la bicicletta in vicinanza di motori elettrici in quanto l'ozono prodotto, distrugge gomma e vernice.

5.18 ISTRUZIONI PER MONTAGGIO STABILIZZATORI E TAPPO CARTER



fig. 1

Togliere la bicicletta dalla scatola e appoggiarla su una superficie piana.



fig. 2

Controllare che ci siano le due viti dello stabilizzatore avvitate al telaio.



fig. 3

Togliere le viti di fissaggio dal telaio con chiave da 10.



fig. 4

Posizionare lo stabilizzatore in corrispondenza dei 2 fori filettati del telaio, avvitare la vite superiore della piastra, con coppia di serraggio di 10Nm. Questa operazione deve essere fatta sia nella parte destra che sinistra del telaio. Gli stabilizzatori devono essere sempre montati in coppia con 2 viti di fissaggio ognuno.



fig. 5

Avvitare anche la vite inferiore, con coppia di serraggio di 10Nm.



fig. 6

Posizionare il tappo del carter vicino alle feritoie dedicate.



fig. 7

Inserire la placchetta destra del tappo dentro la feritoia del carter.

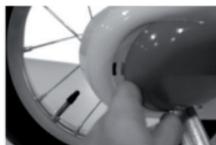


fig. 8

Inserire la placchetta sinistra del tappo dentro la feritoia del carter.



fig. 9

Controllare con la mano che il tutto sia in sede e che non si distacchi facilmente, se dovesse succedere ripetere le operazioni 7 e 8.

CARTA D'IDENTITÀ DELLA BICICLETTA

Timbro del concessionario

Modello:.....

Colore:.....

Numero di telaio:.....

Misura telaio:.....

Marca e modello della forcella:.....

Numero della forcella:.....

Spazio riservato per applicare il talloncino di identificazione che troverete sulla bicicletta. Questo ci permette di individuare in qualsiasi momento, tutti i dati relativi alla produzione del veicolo. Costituisce parte importante della garanzia.

NB: Allegare scontrino comprovante data di acquisto, ai fini della garanzia.

DATI DELL'ACQUIRENTE:

- nome e cognome:.....

- indirizzo:.....

- cod. postale:.....

- tel./fax:.....

- e-mail:.....

Prodotto da:

Cicli Esperia S.p.A.
Viale Enzo Ferrari, 8/10/12
30014 Cavarzere (VE) Italy
Tel. +39 0426 317511
Fax: +39 0426 317521



rev. 7_11/2019



Printed on 100% recycled paper