



Instruction and warranty manual



Betriebsanleitungen und Garantie



Mode d'emploi et garantie



Manual de instrucciones y garantía



English

ENG

Instruction and warranty manual

CONTENTS

Chap. 1: MAINTENANCE AND LUBRICATION	p. 3
Chap. 2: WARRANTY	p. 4
Chap. 3: SAFETY	p. 5
Chap. 4: PREPARING TO RIDE	p. 8
Chap. 5: CHECKS AND ADJUSTMENTS	p.10

INTRODUCTION

Thank you for choosing one of our bikes and congratulations on your purchase!

You have purchased a reliable and quality bicycle, the result of careful technical research and punctual checks that will ensure you will enjoy using your new bicycle. All our products are assembled in Italy and are regulated in order to allow their use.

Read this manual carefully. This will help you make the most of your bike and will provide you with all the information you need to keep it safe and efficient at all times.

We would like to remind you that, within the context of technical advances, the manufacturer reserves the right to make changes to the components, details or to the supply of accessories. The figures, descriptions and data are, therefore, not to be considered binding.

ATTENTION: technological progress has made our bicycles and their components increasingly complex. It is therefore impossible to provide within this manual all the information necessary for the correct repair and/or maintenance of your bicycle.

In order to minimise the probability of an accident or personal injury, it is essential that any repair or maintenance that is not described in the manual is carried out by a professional mechanic. Consult your own professional mechanic to determine the maintenance requirements.

CHAPTER 1 - MAINTENANCE AND LUBRICATION

1.1 Correct and regular maintenance will increase the lifetime and reliability of your bike.

Within 8 working days of purchase, it is essential to perform the first check, as the parts of your bicycle settle during the running-in period. This is inevitable during the “breaking in” period and an initial inspection will improve the future performance and durability of your bike. With this in mind, please do not forget to organise the first “service” with your dealer.

The frequency and type of interventions on the bike depend on the climate, the type of use, the conditions of the ground, the weight of the person using it, etc.

This program is valid for normal use. In case of above average use, it is necessary to perform maintenance on the vehicle more frequently.

If a component or part of the vehicle seems faulty or abnormal, check it immediately and have maintenance performed on it by a specialist technician.

We recommend that you use maintenance products such as: grease, oil, degreaser, polish and anything else that is BIODEGRADABLE. Preserving the environment and nature is an obligation for everyone and for us as cyclists it is a mission.

COMPONENT	MAINTENANCE	PAG.	PRODUCT	FREQUENCY
Frame	Control and cleaning	14	Water + protective polishing detergent for frames	1 month/ 6 months
Fork	Control, lubrication and cleaning	14	See supplier manual	15 days
Wheels	Control and cleaning	15	Cloth with non-aggressive degreaser for paintwork	1 month
	Hubs lubrication	-	Grease for bearings	1 year
Tyres	Control	10		1 month
Brakes and levers	Control and lubrication of joints	11	Spray oil	3 months
Cables and casings	Control and lubrication	13	Synthetic grease for chains	6 months
Chain and freewheel	Control, cleaning and lubrication	14	Synthetic grease for chains	1 month
BB set	Disassembly and lubrication	-	Grease for bearings	1 year
Change of derailleur	Control, cleaning, adjustment and lubrication	12	Synthetic grease for chains	1 month
Shifting levers	For maintenance of these parts, contact a bicycle mechanic only	12		1 year
Head set	Control	15	Grease for bearings	1 year
Pedals	Control and lubrication	16	Grease for bearings	3 months
Seat post	Control and lubrication	8	Grease with low viscosity	1 year
Lighting set and reflectors	Control and cleaning	6	Damp cloth	Every ride out
Bolts and nuts	Check the clampings	4		1 month

1.2 TIGHTENING SCREWS AND NUTS

During use, some screws may loosen due to vibrations. We suggest periodic checks of screws to ensure they are fastened tightly, as specified in the maintenance schedule. Replace any damaged or missing part immediately. We list the recommended tightening torques, expressed in Newton-meter, remember that in order to carry out this operation correctly, a torque wrench is required which detaches when the desired tightening torque is reached.

COMPONENT		TIGHTENING TORQUES (N/m)
WHEEL	Front and rear hub nut	40 - 45
SADDLE	Saddle clamp nut	20 - 24
	Saddle support pipe bolt	10 - 14
	Saddle support collar with carbon frame	3 - 5
BRAKE	Brake fixing bolt	7 - 10
	Brake shoe fixing bolt	5 - 8
	Handlebar brake lever screw	6 - 8
HANDLEBAR	Handlebar expander bolt	18 - 20
	Ahead set handlebar column bolt	10 - 14
	Handlebar coupling clamp M6	12 - 14
	Handlebar coupling clamp M8	14 - 18
GEARS	Rear derailleur bolt	8 - 15
	Front derailleur bolt	5 - 7
	Disc brake calliper bolt	6 - 8
CRANK and PEDAL	Crank screw	34 - 44
	Automatic pedal stud screw	5 - 8
	Pedals	34 - 40
OTHER	Stabilisers	10 - 12
	Bottle cage screw	4

ATTENTION: the continuous development of components and materials used determine a possible variation of the values in the table. In particular, for models that use carbon and aluminium components, please observe the tightening torques shown next to the screws themselves. The use of a torque wrench key is necessary to avoid exceeding the torques and to avoid breaking of the screws. Failure to respect those instructions can result in the product becoming damaged and can cause accidents, injury and death.

CHAPTER 2 - WARRANTY

2.1 A prerequisite for the warranty is correct use of the bicycle, a check within 8 working days of purchase and general maintenance carried out at least once a year by the bicycle mechanic. The product is guaranteed without any material or manufacturing defects for 24 months from the actual delivery date to the purchaser. The warranty consists of the free replacement and/or repair of parts recognised and

confirmed by the dealer as having manufacturing defects. The purchaser is not entitled to request cancellation of the contract, damages or any reduction in price. The warranty does not include the costs of labour, transportation or expenses incurred due to such defects. Requests for assistance under warranty must be presented exclusively to the seller and proof of purchase must be presented. The warranty applies exclusively to the original purchaser, and is therefore not transferable. Unless otherwise foreseen by the relative legislation, the manufacturer is exempt from every responsibility and obligation for any accident to persons or property that has occurred during use of the vehicle. The decision as to whether the defect is covered by warranty is at the sole and exclusive discretion of manufacturer.

2.2 REPAIR TIMES WITHIN THIRTY DAYS

The product recognised as defective by the manufacturer will be repaired or replaced at the discretion of the manufacturer, free of charge and within thirty (30) days of receipt of the product.

2.3 LIMITATIONS

This warranty does not cover products with damage caused by: accidents, tampering, negligence, misuse, insufficient maintenance, discolouration and yellowing due to exposure to UV rays, corrosion, installation of non-original spare parts, normal wear and deterioration consequent to use, acrobatic activities, modifications or repairs to the chassis and components and to the functionality of the vehicle and in the case of competitive use.

2.4 CONFORMITY

This bike has been designed and manufactured according to the most modern concepts to ensure quality in conformity with the European standards ISO 4210-2 and ISO 8098.

2.5 LIFE CYCLE

At the end of the bike's lifetime, the various components must be disposed of at authorised waste collection centres.

CHAPTER 3 - BICYCLE SAFETY

3.1 Safety while riding your bicycle is of fundamental importance. For this purpose, compliance with very specific rules is essential:

- know the rules governing traffic, in each country there are specific laws that regulate the circulation of bicycles;
- follow the prevailing flow of traffic, riding in single file and in a straight line;
- never ride on pavements and give way to pedestrians;
- watch out for moving vehicles coming onto roads and the sudden opening of car doors;
- never conduct cycling competitions on roads open to traffic;
- do not carry passengers if the vehicle does not have the appropriate equipment and make sure in advance that in the country of use of the cycle the law permits this. it is dangerous to place your fingers near the chain as this may result in injury.

There is a similar risk regarding the spokes of the wheel and the disc brakes.

Always check that the brakes are in working order and that the bike is in perfect condition.

ATTENTION: in wet conditions, the effectiveness of the braking system and the adherence of the tyres to the road surface decrease. Allow adequate stopping distance and do not brake suddenly.

- when changing direction, be sure to indicate turns with your arm;
- always keep your hands on the handlebar (except when indicating a change of direction).

3.2 INSTRUCTING CHILDREN

Whether you choose to allow your child to ride a bicycle, to carry them in a child seat or to tow them on a child's tow (Trail-Gator or trailer), it is always necessary to exercise particular vigilance to ensure maximum safety. With regard to any means that is attached to your bicycle, check that it is suitable for the mounting of accessories. Children are not trained to recognise hazards and are not able to respond correctly to an emergency situation. Never let a child ride without supervision. Never leave your child unattended in the seat or in the trailer. It is very important that parents or caregivers make sure that children are trained in the use of bicycles and in particular in correct use of the brakes and which brake lever acts on the front and which on the rear brake. The front brake must be used very carefully, because if operated improperly it can cause loss of control of the vehicle and consequent falls. Children's bicycles can be equipped with stabilisers that must be mounted by tightening both the two screws onto the fork plate, with a tightening torque of 10-12Nm. The stabilisers must never be folded or modified otherwise the bicycle will become unstable and may cause the child to fall. It is advisable to use a helmet that is approved according to the EN-1078 regulation.

3.3 NIGHT-TIME

To also use the bicycle at night with maximum safety, a number of precautions are essential:

- the bicycle must have a complete and appropriate set of correctly mounted reflectors. Bike lights are also required, in compliance with the local safety regulations in your country. The systems can be of the following type: dynamo, interchangeable battery, engine system battery.
- always ride as close as possible to the edge of the road.

3.4 OFF-ROAD

Please observe the following precautions when using your bike off-road:

- ride at reduced speed, avoid risks and wear an approved safety helmet;
- be aware that optimum grip will not be achieved without the appropriate tyres;
- be extremely careful when riding downhill. When braking, the wheels lose adherence and an excessive use of brakes can lead to loss of control with the risk of falling;
- ensure that the bike is in good working order before setting off;
- replace any damaged component immediately.

ATTENTION: Jumps, acrobatics and any anomalous use may compromise the structure of the bike. It will therefore be advisable to carefully evaluate the situations that arise on the route before tackling any obstacles.

Our products are designed to withstand heavy use, but exceeding mechanical and

physical limits can endanger both your personal safety and that of others. Extreme competitions such as: downhill competition, stunt-riding or any type of off-road racing are highly discouraged.

3.5 SUITABLE USE OF BIKES

Each bike has been designed and built for use as specifically envisaged in the design. When choosing which model to purchase, consider the guidelines below. Also consider that our bikes are tested to withstand a maximum weight of (120Kg adult - 60Kg child) to be calculated by adding together bike cyclist and baggage. The maximal weight of baggage permitted is indicated on the rack itself. Not all accessories are compatible or safe so it is essential to add to the equipment only accessories that have been approved by the manufacturer. For example, the seats will significantly influence the weight on the bike, making it less stable. There are a number of child seats and trailers that are compatible with some of our bike models. However, it is always advisable to contact your dealer before making any modifications to the bicycle. If you have installed a rack on your bike, ensure it is approved according to the standard ISO 11243.

TYPE OF BIKE	TYPE OF JOURNEY	DISTANCE COVERED
RACING BIKE	Asphalted and paved road.	Sporting, long distance. Technical clothing is required.
HYBRID HIGH SPEED	Asphalted and paved road, off-road, paths.	Sporting and tourist, medium distance.
ROAD HIGH SPEED	Asphalted and paved road.	Sporting and touring, medium and long distance.
MTB	Asphalted and paved road, off-road, paths.	Touring
FULL SUSPENSION Within this range there are specific models for jumping, acrobatics, downhill and other extreme riding, with specific features. For further information ask your dealer.	Asphalted and paved road, off-road, paths.	Touring
TREKKING	Asphalted and paved road, white roads, paths.	Sporting/city/touring, short and medium distance.

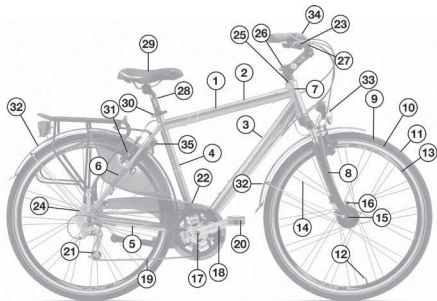
The bicycles are designed to be used exclusively on tracks or asphalted roads. All off-road use is discouraged, or any use on routes which could feature obstacles, jumps, or acrobatics which may cause even light stress.

ATTENTION: it is extremely important that the bicycles are not used for uses other than those permitted, as this could result in exceeding the stress limits, consequently damaging the frame or other components, causing serious falls.

CHAPTER 4 - PREPARING TO RIDE

4.1 Before using your new bicycle "FOR THE FIRST TIME", the following checks and adjustments must be carried out in order to adapt the bicycle to the cyclist's requirements. Make sure your bike is properly adjusted and when you first ride it try to become familiar with the components, behaviour and reactions of your new bike.

4.2 GETTING TO KNOW YOUR BIKE



1 FRAME - 2 UPPER PIPE - 3 INCLINED PIPE - 4 SADDLE PIPE - 5 REAR HORIZONTAL PIPES - 6 REAR INCLINED PIPES - 7 STEERING PIPE - 8 FORK - 9 WHEEL - 10 TYRE - 11 TREAD - 12 VALVE - 13 RIM - 14 SPOKES - 15 HUB - 16 QUICK COUPLING - 17 BB SET - 18 CRANK - 19 CHAIN - 20 PEDAL - 21 GEAR (REAR DERAILLEUR) - 22 FRONT DERAILLEUR - 23 GIFT SHIFT - 24 FREE WHEEL - 25 STEERING SERIES - 26 HANDLEBAR COUPLING - 27 HANDLEBAR BEND - 28 SADDLE POST - 29 SEAT - 30 SADDLE LOCK - 31 BRAKE SHOE - 32 MUDGUARD - 33 LIGHT - 34 BELL - 35 LOCK

4.3 ADJUSTING THE SADDLE

Please refer to (fig. 1 and 2) for correct positioning of the saddle. When pedalling, your big toe must lay on the centre of pedal axis and your knee should be slightly bent when the pedal is in the lowest position (fig. 1). Sit on the saddle and place your heel on the pedal, positioning it on the lowest position. In this position the leg should be completely straight (fig. 2). Check if you are able to touch the ground with the tip of your toes while seated, if not, lower the saddle again. Once the height of the saddle is correctly set, make sure that the locking mechanism of the saddle pipe and saddle is correctly tightened (fig. 3 and chapter 1.2).

ATTENTION: Never raise the seat post leaving the notch indicating the maximum height limit visible (fig. 4). It is recommended to leave it inserted inside the frame pipe for no less than 75 mm.



fig. 1



fig. 2

fig. 3



fig. 4

To change the saddle with one equipped with springs (e.g. child or vintage), make sure that the springs are equipped with a cover to prevent crushing of the fingers.

4.4 HANDLEBAR ADJUSTMENT

To raise or lower the stem (fig. 5), loosen the expander screw on the stem. Once the stem is loose, raise or lower it to the preferred height. Keeping the stem in position, tighten the expander screw fully down (20 Nm). To fix the Ahead set type handlebar (not adjustable in height) clamp the two locking screws A1 and A2 of the ahead set (fig. 6). To adjust the manoeuvrability of the handlebar, move screw B as required.

Then lock the two screws A1 and A2 (12-14 Nm).

ATTENTION: Never set the height of the handlebar above the reference mark on the pipe (fig. 8). Check that the handlebar is fully secured (fig. 7) by holding the front wheel between your legs and attempting to turn the handlebar.

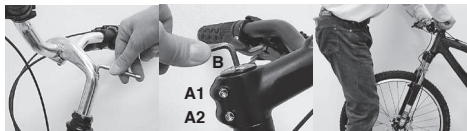


fig. 5

fig. 6

fig. 7



fig. 8

4.5 CHECK which brake lever, right or left, works the front brake and familiarise yourself with its use: inexperienced use of the front brake may lead to loss of control and the risk of falling.

4.6 CHECK that the pedals are correctly set. (See next chapter).

4.7 CHECK that the lights are working correctly.

4.8 CHECK the handlebar screw fixing and make sure that it doesn't move.

CHAPTER 5 - CHECKS AND ADJUSTMENTS

BEFORE USING your bike, a number of checks are recommended, as described below. If you have any doubts about the condition of your bike, contact your dealer for assistance.

5.1 CHECK THAT THE WHEELS ARE STRAIGHT. Make each wheel turn and then observe the rim between the brake shoes. If the rim is off-centre from left to right or wobbles from top to bottom, contact your bicycle mechanic for assistance.

5.2 CHECKING THE TYRES. Check that the tyre pressure is as marked on the side of the tyre. When pumping air into the tyre, consider the rider's weight and other possible loads. Bear in mind that a higher pressure generally gives the best performance on the road, whereas a lower pressure is better for off-road routes. Replace tyres if the tracks or sides are worn or damaged. When fitting tubular tyres, the specific instructions described in the tyre manual must be carefully followed. In case of problems or insufficient information, contact your usual dealer.

ATTENTION: Check the fixture or the position of the tyres particularly after long down-hill routes. Using your bike with the recommended air pressure in the tyres ensures prolonged safety and lifetime.

5.3 CHECKING THE BRAKES. Standing still, check the brakes by pulling the levers toward the handlebar.

- **MECHANICAL BRAKES:** Make sure the range of motion of the levers is not too wide. An excessively wide range may be caused by wear of the shoes/pads or loose brakes. Contact a mechanic to fix the fault immediately.

- **HYDRAULIC DISC BRAKES:** make sure the range of motion of the levers is not too wide.

An excessively wide range may be caused by an insufficient quantity of hydraulic fluid in the system, by the presence of air bubbles in the system, by the loss of fluid from the system or by wear of the pads. Contact a mechanic to fix the fault immediately.

- **COASTER BRAKES:** pedal backwards to make sure that the brake is inserted with a rotation of less than 60 degrees.

ATTENTION: failure of the braking system can lead to loss of control and the risk of serious injury.

5.4 CHECKING THE FIXING OF BOTH WHEELS

The wheels of the bike have been fixed to the threaded axle of the hub with nuts or a quick release lever (fig. 9), enabling installation and/or removal of the wheel without tools. Most bikes are supplied with quick release locking hubs.

ATTENTION: the bicycle wheels must be securely attached to the frame and fork. A quick release lever not properly adjusted or not properly closed can cause the sudden release of the wheel with serious consequences. Make sure that the quick release is adjusted and closed correctly as shown below (see wheels paragraph) and check that it is correctly inserted in the appropriate housing of the forks.



fig. 9

5.5 CHECKING THE HANDLEBAR AND STEM

Carefully inspect the handlebar and stem for any signs of fatigue, cracks, splits, deformations or dents and if found, replace the component before riding the bicycle.

5.6 CHECKING THE SUSPENSION. Ensure that the components of the suspension are adjusted according to the cyclist's weight and riding style.

Regularly check it has not reach the maximum level of the range of motion, it is not too stiff, that there is no play/slack and that it is not jammed because of a technical fault. If any of these problems occur, immediately consult a mechanic to resolve the fault. The suspension influences bike performance considerably when subject to stress, and therefore correct adjustment is very important. For specific information refer to the separate instruction booklet issued with the suspensions.

For suspension bikes, if you do not have the manufacturer's instructions, please contact your dealer for information on operation.

5.7 CHECKING THE PARKING STAND

- Make sure that the parking stand has been completely locked into the travelling position before setting off.
 - Do not sit on the bicycle when the stand is down. The stand is designed to carry the weight of the hub only and not the cyclist.
 - Place the bike on the stand only on appropriate surfaces.
- Unstable, rocky or muddy surfaces are liable to make the bicycle slip or fall.

5.8 BRAKE ADJUSTMENT

There are 4 types of brake installed on our bikes:

- with side draught (calliper) see (fig. 11)
- with central draught (V-brake) see (fig. 12)
- with coaster hub
- with disc (mechanical or hydraulic) see (fig. 10)

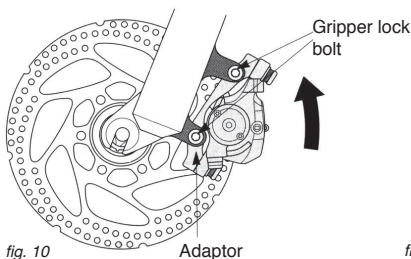


fig. 10

Adaptor

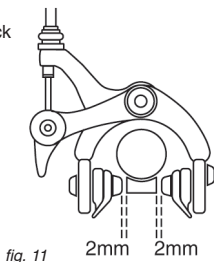


fig. 11

2mm

2mm

The adjustment of the brake depends on the type of brake fitted. For the optimal adjustment of the brakes that act on the rim, keep approximately 1/2 mm. of distance between the brake pads and the side of the rim (fig. 11 and 12). The brake shoe must not touch the rim when at rest. The two shoes must touch the rim at the same time

whilst braking, but must not touch the actual tyre. Final adjustments can be made by means of the regulator screw. This can be positioned differently according to the type of brake. If the pads come into contact with the tyre or the spokes of the wheels during braking, this can cause falls. In the case of mechanical disc brakes, the distance between the pads and discs must be 0.2-0.4 mm, adjustable by means of the relative screws. In the case of hydraulic brakes, adjustment is automatic.

ATTENTION: the disc brake pads must demonstrate minimal wear before reaching optimum braking. Furthermore, the discs overheat when in action, so avoid touching them immediately after stopping.

If one of the two brakes is broken, repair it immediately; one functional brake alone is not sufficient to ensure good braking control. It is advisable to carefully check the shoes, sheaths and tension cables and their lubrication. If frayed or elongated spirals, curved ends, rust or wear are noticed, promptly replace the damaged parts. See the brake manufacturer's instructions for operation and care of your brakes and for when the brake pads must be replaced.

If you do not have the manufacturer's instructions, contact your dealer or the brake manufacturer.

To replace the braking shoes, loosen the check-nut until it can be removed and replace. Make sure the brake shoes are securely fixed once replaced (torque 5/8 Nm).

5.9 GEARS (front and rear derailleur)

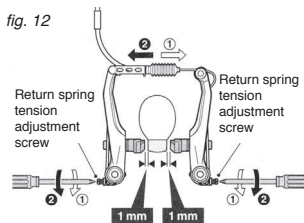


fig. 13



fig. 14



fig. 15

The reason your bicycle has been equipped with gears is to allow you to choose the gear that best helps you maintain an optimal pace in most conditions depending on your physical condition and experience.

The optimal pace is between 60/90 pedal revolutions per minute. Most bicycles adopt a derailleur shifting system that changes gears by shifting (derailing) the chain from one gear to another, both front and rear. There are different mechanisms for gear shifting for different riding conditions. The most common are: 1) Shimano STI and Campagnolo Ergopower road shifters (fig. 13 and 14). 2) Rapidfire mtb/sport shifters with levers controlled by thumb and forefinger (fig. 15) and Dual Control with levers



fig. 16



fig. 17

that control the shifting and braking functions simultaneously (fig 16).

3) mtb/trekking/city Twist shift shifters with the rotary knobs on the handlebar (fig. 17). Example of gear change execution (fig.19): to change only one position from a smaller sprocket to a larger one, push lever A to position 1. To change 2 or 3 positions in one go, push it to position 2 or 3. To go down from a larger sprocket to a smaller one, press lever B once. The levers always return to the initial position when released.

IMPORTANT: Avoid the following combinations: small front gear/small back gear or large front gear/large back gear. This would prevent the chain from tightening, causing friction and the associated problems (fig. 18). Once familiar with the gear mechanism, it will be easy to choose the one most suited to your needs. Change gear only whilst pedalling forwards or riding exerting pressure, otherwise the chain may slip and be damaged. Changing gear while at rest or pedalling backwards could seriously damage the bike.

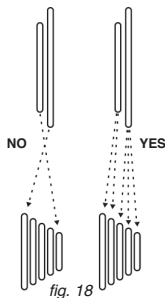


fig. 18

5.10 GEAR ADJUSTMENT

The rear and front derailleurs must be adjusted with the bike completely raised and at rest to enable activation of the transmission and the shifting system. If the gear change is not precise, adjust the tension of the cable with the regulator, located on the cable connection of the rear derailleur (fig. 20) or on the handlebar control (fig. 22). For optimal settings, move the shifting levers to move the chain from the smallest to the second pinion. Move the lever just enough to eliminate any loose movement of the chain and adjust the regulator bolt until the chain is in contact with the third pinion. Release the lever and if the chain is still in contact on the third pinion, slightly loosen the bolt (clockwise). After the adjustment, make sure the chain can easily and exactly move from the smallest to the largest pinion and vice-versa. To adjust the tension of the cable

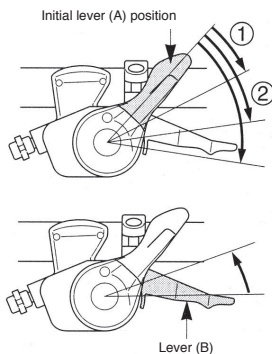


fig. 19

of the front derailleur, adjust the regulator on the handlebar control (fig. 22) or on the cable clamp. To prevent the chain from dropping from the smallest or largest pinion, oscillation of front and rear derailleur is restricted by limiter screws (fig.21), which are factory-set and must not to be modified during normal use of the bike.

ATTENTION: for the adjustment and maintenance of the gearshift controls, contact only a bicycle mechanic as specific tools and technical knowledge are required.

5.11 CHAIN AND FREEWHEEL



fig. 20



fig. 21



fig. 22

The chain and freewheel are among those components most subject to wear, but with regular cleaning, lubrication and the use of gear combinations where the chain runs aligned, the lifetime can be prolonged considerably. The usual limit of wear of the chain is between 1500 and 3000 km of riding. Failure to replace the chain within this range would result in damage to the transmission parts (gears and chain ring). The chain can be inspected by lifting the largest chain ring with your fingers; if it is possible to lift the chain by a considerable amount, this means that it is too loose and must be replaced. To perform a precise check of the chain and freewheel and for any replacement, it is advisable to contact your bicycle mechanic as it requires tools and ad hoc training to ensure perfect closure.

The chain should be lubricated regularly with appropriate chain oils. Always place a cloth behind the chain to avoid greasing other parts of the bike with the lubricant. At the end of the application, remove any excess lubricant with a cloth.

ATTENTION: imperfectly closed or worn chains can easily break with serious consequences.

5.12 FRAME AND FORK

Carefully inspect the frame and fork to identify any signs of fatigue, cracks, splits, deformations or dents that may arouse suspicion of failure. Please note that carbon, aluminium and steel materials react differently in case of damage. Unlike metal, carbon has no dents or other deformations due to overload (classic image of damage to metal). The effects of damage on the carbon material usually occur primarily on the inside (chipping). After a fall, the frame or front fork must be checked by a trusted dealer and in the event of damage to the carbon structure, a replacement may be necessary. After damage, a carbon component can suddenly break. In the event of fibre breakage, use extreme care in handling the material as thin carbon fibres may cause injury. When cleaning the bike, do not use solvents or corrosive chemicals, as this could damage the paintwork. Remove dirt with water and a mild detergent or use a soft cloth moistened with a non-aggressive degreaser for the paint. Do not use

high pressure jets to wash your bicycle as the water that penetrates into the bearings causes their properties to deteriorate. Spring forks must be lubricated regularly to ensure smooth operation and to extend their life. Spring or elastomer forks do not require special maintenance, but for hydraulic or air forks the manufacturer's manual must be followed carefully.

ATTENTION: Any kind of modification made to the frame or fork will nullify the warranty and constitutes a hazard.

5.13 STEERING

The fork and handlebar are joined by caps and bearings to enable smooth rotating motions: this assembly is known as the head set. The stresses caused by the road surface can impact on the head set which can cause loosening which, if not adjusted, leads to damage to the bearings which could make the use of your bicycle dangerous. To check if there is any slack in the head set, lock the front wheel with the brake and push the bicycle back and forth. If excessive "play" is perceived accompanied by a slight shock, proceed to restore the correct adjustment.

ATTENTION: Please contact your dealer for adjustments to the head set, as special tools and skills are required.

5.14 WHEELS

The wheels perform the task of moving your bicycle and are the link between you and the road, so preserving their reliability and structural integrity is essential for your safety and for the performance of your vehicle.

A good periodic check allows the prevention of problems that may occur. Before using your bike, make sure the quick release locking hubs are CLOSED (fig. 23 and 28) or that the nuts of the hub axle are tightened fully down.

Make sure the quick release is correctly adjusted and closed as described below. To remove the wheel, open the quick release lock of the side draught brakes or remove the arch on the cantilever and V-brakes. Then pull the locking lever of the hubs towards the "open" position (fig. 23) and loosen the fixing nut on the opposite side. Now the wheel should be free to be removed from the chain stay. To reassemble the wheel, place its axle between the forks, with the lever in an intermediate position between open and closed, tighten the fixing nut on the opposite side until it is tightened with your fingers (fig. 24). Then manually tighten the fixing nut on the opposite side until some resistance can be felt (fig. 25).

IMPORTANT: If the lever is moved to the CLOSED position with little or no resistance, the clamping force is insufficient. Return the lever to the OPEN position, further tighten the quick release adjustment nut, close the lever and check its resistance again.

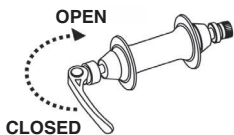


fig. 23



fig. 24



fig. 25

If more than 200 Newton (20kg) force is required to fully close the quick release lever, open the lever and slightly loosen the quick release adjustment nut. If it requires a force of less than 53.4 Newton (5.4 kg at a distance of 1 meter) to start opening the lever from the fully closed position, open the lever and lightly tighten the quick release adjustment nut. Repeat the adjustment if necessary.

In the final position the lever must be parallel to the wheel and must not protrude laterally. Ensure that it is correctly blocked by raising your bike and striking hard on the wheel (fig. 27). The wheel must not become detached, loosen or move to the side. If your bike has been supplied with wing hubs, make sure they are tightened to the following torque values: front 40 Nm, rear 40 Nm. Then perform the same check.

Check the wheel alignment and centring as indicated in chapter 5 section 1. Check for loose or broken spokes. Also check that the hub bearings are not loose by raising the front of your bike and trying to move the rim laterally to the right and to the left. Spin the wheel to check if there are any unusual sounds affecting the hub. Check the level of wear of the rims (wear limit). Your rims are equipped with wear indicators on the braking surface, in the form of a continuous groove around the rim. If the braking surface is worn to the point that the groove is not visible, the rim must be replaced. After these checks, if still in doubt as to the integrity of wheels or if you have other concerns, contact your dealer for advice.

ATTENTION: make sure that the braking surfaces of the rims are clean. Dirt and grease can affect the braking efficiency. Wash them with soap and water and rinse or use a soft cloth moistened with degreaser that is not aggressive for the paint.



fig. 27



fig. 28

5.15 PEDALS (assembly instructions)

The pedal marked "R" should be screwed clockwise onto the right side crank (fig. 29), while the pedal marked "L" is to be screwed anticlockwise onto the left crank (fig. 30). Ensure fully secure fixture of the pedals by means of a suitable wrench. Initially tighten by hand then complete the final rotations using the wrench. (torque 35/40 Nm). To check the efficiency of the pedal bearings, turn and move the pedals from the right to left and up and down by hand. If the pedal bearings are too loose or rigid, contact your dealer for assistance. Pedals with automatic locking system of the feet on the pedals (fig. 31) require dedicated shoes under which the cleats are applied to allow the coupling. To attach a foot to the



fig. 29



fig. 30

pedal, insert the front of the cleat into the front of the pedal and press down. To remove, turn the heel laterally. Make sure all fixing screws are fully tightened; if a plate is loose this makes it impossible to get off the bike. Follow the manufacturer's instructions for adjustments.

ATTENTION: Check the correct fixture of the pedals. Follow the instructions strictly to avoid damaging the thread of the pedal or crank and check the wear of the cleats.

5.16 CARBON COMPONENTS

ATTENTION: If you hear creaking in the frame, fork or other carbon components or there are visible cracks, cuts, nicks and discolouration, these components must not be used any more. Damaged carbon components can fail suddenly and cause a fall. Replace damaged carbon components immediately.

ATTENTION: Avoid exposing carbon components to excessive heat, such as excessive exposure to the sun inside a car. Do not repaint or powder coat the frame and front fork because this process causes an increase in temperatures which could damage or ruin the component.

5.17 AFTER USING YOUR BIKE

The bike must be cleaned to ensure correct use. Upon returning from a ride, protect the bike from adverse weather conditions such as rain, snow and sunlight. Atmospheric agents can corrode mechanic parts. The sun can discolour the paintwork and damage plastic and rubber parts. Before storing your bike for a long period, clean and lubricate it and clean the frame with a suitable protective polish. Hang up your bike with half inflated tyres. Do not store the bicycle near electric motors as the ozone produced destroys rubber and paint.



fig. 31

5.18 INSTRUCTIONS FOR FITTING STABILISERS + CHAIN-GUARD CAP

**fig. 1**

Remove the bicycle from the box and place it on a flat surface.

**fig. 2**

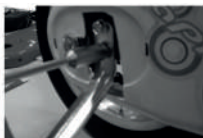
Check that there are two stabiliser screws tightened to the frame.

**fig. 3**

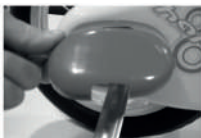
Remove the fixing screws from the frame with a 10 mm wrench.

**fig. 4**

Position the stabiliser at the 2 threaded holes of the frame, tighten the upper screw of the plate, with a tightening torque of 10Nm. This operation must be performed on both the right and left side of the frame. The stabilisers must always be mounted in pairs with 2 fixing screws each.

**fig. 5**

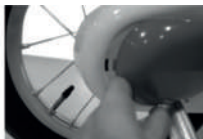
Also tighten the lower screw, with a tightening torque of 10Nm.

**fig. 6**

Place the chain-guard cap on the dedicated slots.

**fig. 7**

Insert the right plate of the cap into the slot of the casing.

**fig. 8**

Insert the left plate of the cap into the slot in the casing.

**fig. 9**

Check with your hand that everything is in place and that it does not come off easily. If this happens, repeat operations 7 and 8.

BICYCLE IDENTITY CARD

Dealer stamp



Model:.....
 Colour:.....
 Chassis number:.....
 Chassis size:.....
 Fork make and model:.....
 Fork number:.....

Space for the application of the identification tag that you will find on the bicycle. This allows us to identify all the data relating to the production of the vehicle at any time. It is an important part of the warranty.

N.B. Attach a receipt proving the date of purchase, for warranty purposes.

PURCHASER DATA:

- first name and surname:.....
 - address:.....
 - postal code:.....
 - tel./fax:.....
 - e-mail:.....

D e u t s c h

DE

Betriebsanleitungen und Garantie

EINLEITUNG

Kap. 1: WARTUNG UND SCHMIERUNG	S. 21
Kap. 2: GARANTIE	S. 22
Kap. 3: SICHERHEIT	S. 23
Kap. 4: VORBEREITUNG VOR DEM GEBRAUCH	S. 26
Kap. 5: KONTROLLEN UND EINSTELLUNGEN	S. 28

EINLEITUNG

Danke, dass Sie sich für eines unserer Fahrräder entschieden haben und wir gratulieren zum Kauf!

Sie haben sich ein zuverlässiges und hochwertiges Fahrrad gekauft, welches das Ergebnis von sorgfältigen technischen Untersuchungen und genauen Kontrollen ist, die wiederum Ihnen eine angenehme Nutzung Ihres neuen Fahrrads gewährleisten.

Alle unsere Produkte werden in Italien montiert und auch reguliert, um ihre Nutzung zu ermöglichen.

Bitte lesen Sie mit Sorgfalt dieses Handbuch. Es wird Ihnen nützlich sein, denn damit können Sie Ihr Fahrrad bestmöglich benutzen und Ihnen werden alle notwendigen Informationen für seinen stets sicheren und effizienten Gebrauch geliefert.

Wir erinnern Sie daran, dass sich der Hersteller das Recht vorbehält, im Rahmen des technischen Fortschrittes Änderungen an Komponenten, Details oder Zubehörteilen vorzunehmen. Bilder, Beschreibungen und Daten sind daher nicht bindend.

ACHTUNG: Aufgrund der technologischen Entwicklungen sind unsere Fahrräder und ihre Komponenten zunehmend komplexer und daher ist es unmöglich geworden, mit diesem Handbuch sämtliche für die Reparatur und/oder Wartung Ihres Rades notwendigen Informationen korrekt zu liefern.

Um die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls und Verletzungen des Fahrers auf ein Minimum zu begrenzen, ist es absolut erforderlich, dass jegliche Reparatur oder Wartung, die nicht im vorliegenden Handbuch dargelegt wird, von einem qualifizierten Mechaniker ausgeführt wird. Suchen Sie bitte einen Mechaniker Ihres Vertrauens auf, um über die Voraussetzungen einer Wartung zu entscheiden.

KAPITEL 1 - WARTUNG UND SCHMIERUNG

1.1 Eine korrekte und ständige Basis-Wartung wird die Lebensdauer und Zuverlässigkeit Ihres Fahrrades steigern.

Innerhalb von 8 Werktagen ab dem Kauf ist es notwendig, eine erste Kontrolle durchzuführen, denn während der Einlaufphase stellen sich die Teile Ihres Fahrrads ein. Dieser "Reifungsprozess" ist unumgänglich und die erste Inspektion beeinflusst den künftigen Betrieb des Fahrrades und seine Lebensdauer stark. Vereinbaren Sie deswegen einen Termin mit Ihrem Händler für diese erste Überprüfung.

Die Häufigkeit und Art der Arbeiten am Fahrrad hängen von Faktoren wie Klima, Verwendungsart, Bodenbeschaffenheit, Gewicht des Fahrers, etc. ab...

Dieses Programm ist für den normalen Gebrauch gültig, bei einem Gebrauch, der über dem Durchschnitt liegt, ist eine Wartung am Fahrrad von einer größeren Häufigkeit notwendig.

Wenn eine Komponente oder ein Teil des Fahrrads beschädigt oder anormal zu sein scheint, kontrollieren Sie es unverzüglich und lassen Sie eine Wartung durch einen technischen Spezialisten durchführen.

Wir empfehlen Ihnen für die Wartung folgende Produkte: Fett, Öl, Entfetter, Poliermittel und sonstiges biologisch ABBAUBARES Material. Die Natur zu schützen ist für alle eine Pflicht, für uns Radfahrer ist es eine Mission.

TEIL	WARTUNG	SEITE	MITTEL	HÄUFIGKEIT
Rahmen	Kontrolle und Reinigung	33	Wasser + Reinigungspolierende schützende Mittel für den Rahmen	1 Monat/ 6 Monate
Gabel	Kontrolle, Schmierung und Reinigung	33	Siehe Benutzerhandbuch des Herstellers	15 Tage
Laufräder	Kontrolle und Reinigung	33	Betriebsanleitung Fettloses Tuch schützend für die Lackierung	1 Monat
	Schmierung der Naben	-	Fett für Kugellager	1 Jahr
Reifen	Kontrolle	28		1 Monat
Bremsen und Hebel	Kontrolle und Schmierung der Verbindungen	29	Spray-Öl	3 Monate
Kabel und Seile	Kontrolle und Schmierung	31	Synthetisches Fett für Kette	6 Monate
Kette und Freilauf	Kontrolle, Reinigung und Schmierung	32	Synthetisches Fett für Kette	1 Monat
Tretlager	Demontage und Schmierung	-	Fett für Kugellager	1 Jahr
Ketten-Schaltung	Kontrolle, Reinigung, Einstellung und Schmierung	30	Synthetisches Fett für Kette	1 Monat
Schalthebel	Für die Wartung wenden Sie sich nur an Ihren Händler	30		1 Jahr
Steuersatz	Kontrolle	33	Fett für Kugellager	1 Jahr
Pedale	Kontrolle und Schmierung	35	Fett für Kugellager	3 Monate
Sattelstütze	Kontrolle und Schmierung	26	Flüssiges Fett Nasstuch	1 Jahr
Beleuchtung und Scheinwerfer	Kontrolle und Reinigung	24	Feuchtes Tuch	Bei jeder Benutzung
Bolzen und Muttern	Fest angezogen kontrollieren	22		1 Monat

1.2 FESTZIEHEN VON SCHRAUBEN UND MUTTERN

Während des Gebrauchs können sich einige Schrauben wegen Vibrationen lockern. Kontrollieren Sie bitte in periodischen Abständen den Anzug der Schrauben, wie im Wartungsprogramm angegeben. Ersetzen Sie unverzüglich jedes beschädigte oder verlorene Teil. Es folgt eine Liste mit den empfohlenen Anzugsmomenten in Newton-Meter. Um diese Vorgänge korrekt auszuführen, brauchen Sie einen Momentenschlüssel, der sich blockiert, wenn das gewünschte Anzugsmoment erreicht ist.

TEIL		ANZUGSMOMENT (N/m)
RAD	Mutter vordere Nabe, Mutter hintere Nabe	40 - 45
SATTEL	Mutter Sattelstütze	20 - 24
	Mutterschraube Sattelstütze	10 - 14
	Sattelklemme für Sattelstütze mit Karbon-Rahmen	3 - 5
BREMSE	Mutterschraube Bremsbefestigung	7 - 10
	Mutterschraube Bremsschuhbefestigung	5 - 8
	Schraube Bremshebel am Lenker	6 - 8
LENKER	Mutterschraube Lenkerbefestigung	18 - 20
	Mutterschraube Ahead Set Lenkerstange	10 - 14
	Befestigung des Steuersatzes M6	12 - 14
	Befestigung des Steuersatzes M8	14 - 18
SCHALTER	Mutterschraube hinterer Umwerfer	8 - 15
	Mutterschraube vorderer Umwerfer	5 - 7
	Mutterschraube Bremssattel der Scheibenbremse	6 - 8
TRETARM/PEDAL	Schraube Pedalarm	34 - 44
	Schraube Befestigung der automatischen Pedale	5 - 8
	Pedale	34 - 40
EXTRA	Stützräder	10 - 12
	Schrauben für Flaschenhalter	4

ACHTUNG: Die stetige Entwicklung der Komponenten und die verwendeten Materialien bestimmen die mögliche Abweichung der Tabellenwerte. Beachten Sie bitte insbesondere für die Modelle, die Kohlenstoff- und Aluminiumbestandteile verwenden, die neben den Schrauben angegebenen Anziehmomente. Der Einsatz eines Drehmomentschlüssels ist erforderlich, um ein übermäßiges Anziehen zu vermeiden, was zu Schwächung und Bruch der Schrauben führen kann. Die Nichtbefolgung dieser Anleitung kann Schäden am Produkt verursachen und zu Unfällen, Verletzungen oder zum Tod führen.

KAPITEL 2 - GARANTIE

2.1 Voraussetzung für die Garantie ist die bestimmungsgemäße Nutzung des Fahrrads, eine Kontrolle innerhalb von 8 Werktagen ab dem Kauf und eine allgemeine Wartung mindestens einmal pro Jahr durch einen Fahrradmechaniker. Das gekaufte Produkt ist 24 Monate lang ab dem effektiven Auslieferdatum an den Kunden gegen Materialfehler und Fertigungsmängel garantiert.

Die Garantie besteht aus dem kostenlosen Ersatz und/oder der Reparatur von Teilen, die vom Verkäufer als defekt anerkannt sind. Ausgeschlossen ist jedes Recht des Käufers auf die Löschung des Kaufvertrages, auf Schadenersatz oder Preisreduzierung. Die Garantie schließt die Kosten für Arbeitskraft, Transport und eventuelle Kosten infolge von Defekten nicht ein. Unter Garantie ausgeführte Kundendienstanfragen sind ausschließlich an den Verkäufer zu stellen, wobei der Käufer vorzuweisen ist. Die Garantie gilt nur für den ersten Käufer und ist nicht übertragbar. Unter Vorbehalt der Gesetzesvorschriften ist der Hersteller von jeglicher Haftung und Verpflichtung für Unfälle und Personen- oder Sachschäden, die sich beim Gebrauch des Fahrrads ereignen können, entbunden. Die Feststellung, ob der Defekt durch Garantie gedeckt ist oder nicht, steht ausschließlich dem Hersteller zu.

2.2 30 TAGE REPERATURZEIT

Das vom Hersteller als defekt anerkannte Produkt wird kostenlos innerhalb von dreißig (30) Tagen ab Empfang des Produktes vom Hersteller entweder repariert oder ersetzt.

2.3 EINSCHRÄNKUNGEN

Die vorliegende Garantie deckt keine Produkte mit Schäden durch: Unfälle, Sabotage, Fahrlässigkeit, unsachgemäße Nutzung, mangelnde Wartung, Verfärbung und Vergilbung durch UV-Strahlung, Korrosion, Montage von nicht originalen Austauschteilen, normalen Verschleiß und Abnutzung durch den Gebrauch, akrobatische Einlagen, Änderungen oder Reparaturen am Fahrgestell und an Komponenten sowie am Betrieb des Fahrzeugs, Wettbewerbseinsatz.

2.4 KONFORMITÄT

Dieses Fahrrad wurde nach den modernsten Qualitätsversicherungskonzepten in Konformität mit den europäischen Normen ISO 4210-2 und ISO 8098 geplant und konstruiert.

2.5 LEBENSDAUER

Das Fahrrad und seine Komponenten müssen am Ende ihrer Lebensdauer bei dazu berechtigten Stellen entsorgt werden.

KAPITEL 3 - SICHERHEIT BEIM FAHREN

3.1 Die Sicherheit beim Fahren ist sehr wichtig. Deshalb ist die Beachtung von konkreten Normen unabdingbar:

- man muss die verkehrsregelnden Normen kennen, jedes Land hat spezielle Gesetze, die den Fahrradverkehr regeln;
- man muss immer in der korrekten Richtung, in einer Reihe und gerade fahren;
- man darf nicht auf Bürgersteigen fahren und muss Fußgängern die Vorfahrt geben
- man muss wegfahrende Fahrzeuge und das plötzliche Öffnen von Autotüren beachten
- man darf im öffentlichen Straßenverkehr keine Wettrennen fahren
- man darf keine Passagiere transportieren, wenn das Fahrrad nicht über die entsprechende Ausrüstung verfügt; Passagiere dürfen nur transportiert werden, wenn es die Gesetzesverordnungen in Ihrem Land zulassen.

ES IST gefährlich, die Finger in den Bereich der Kette zu bringen; es besteht Verletzungsgefahr. Bei den Radspeichen und den Bremscheiben besteht das gleiche Risiko.

- man muss immer sicherstellen, dass die Bremsen korrekt funktionieren und dass das Fahrrad in einwandfreiem Zustand ist.

ACHTUNG: Bei Nässe nimmt die Wirksamkeit des Bremssystems und die Anhaftung der Abdeckungen an der Fahrbahnoberfläche ab. Es müssen geeignete Bremswege vorgesehen werden; keine abrupten Bremsungen durchführen.

- mit dem entsprechenden Arm jede Richtungsänderung anzeigen;
- beim Fahren immer beide Hände auf dem Lenker halten (außer beim Anzeigen der Richtungsänderung)

3.2 KINDERAUSSILDUNG

Unabhängig davon, ob Sie Ihrem Kind die Erlaubnis geben, ein Fahrrad zu fahren, es auf einem Kindersitz zu transportieren oder es mittels entsprechender Vorrichtungen für Kinder (Trailerbike oder Anhänger) zu ziehen, müssen Sie immer eine besondere Aufmerksamkeit an den Tag legen, um die maximale Sicherheit zu gewährleisten. Welches Mittel man auch immer an das eigene Fahrrad verbindet, kontrollieren Sie immer, dass es für die Befestigung des Zubehörs geeignet ist. Kinder sind nicht geschult, um Gefahren zu erkennen und sind nicht in der Lage, auf eine Notfall-Situation korrekt zu reagieren. Lassen Sie niemals zu, dass ein Kind ohne Beaufsichtigung fährt. Lassen Sie niemals ein Kind unbeaufsichtigt im Kindersitz oder im Trailer. Es ist sehr wichtig, dass die Eltern oder jegliche Aufsichtsperson, die auf die Kinder achtet, sich vergewissern, dass die Kinder für das Fahrradfahren angeleitet sind und insbesondere für die korrekte Verwendung der Bremsen und welcher Bremshebel auf die Vorderradbremse und welcher auf die Hinterradbremse wirkt. Die Vorderradbremse sollte sehr aufmerksam benutzt werden, denn bei unsachgemäßer Betätigung kann es zum Kontrollverlust über das Fahrrad und folglich zu Stürzen kommen.

Die Kinderräder können mit Stützrädern ausgestattet sein, die durch Anschrauben der beiden Schrauben an der Radgabel-Platte mit einem Anzugsdrehmoment von 10-12Nm montiert werden müssen. Die Stützräder sollten nie gebogen oder geändert werden, sonst wird das Fahrrad instabil und das Kind kann dadurch zu Sturz kommen. Wir empfehlen die Verwendung eines nach der Norm EN-1078 zugelassenen Helms.

3.3 NACHTS

Um das Fahrrad auch in der Nacht mit größter Sicherheit zu benutzen, sind bestimmte Vorsichtsmaßnahmen notwendig:

- das Fahrrad muss vollständig und angemessen mit ordnungsgemäß angebrachten Warnwesten ausgestattet sein. Es ist unbedingt erforderlich, ein selbstständiges Beleuchtungssystem zu haben, das den Sicherheitsvorschriften Ihres Landes/Staates entspricht. Das System kann vom folgenden Typ sein: Dynamo, auswechselbare Batterie, Batterie des Motorsystems.
- fahren Sie so nah wie möglich am Rand der Fahrbahn.

3.4 FAHRTEN IM GELÄNDE

Beachten Sie beim Geländefahren diese wichtigen Vorsichtsmaßnahmen:

- fahren Sie langsam, vermeiden Sie Risiken und tragen Sie einen typgenehmigten Schutzhelm;
- man muss sich dessen bewusst sein, dass ohne einen geeigneten Reifenmantel keine optimale Haftung gewährleistet werden kann;
- beim Abwärtsfahren besonders vorsichtig sein. Durch das Bremsen verlieren die Reifen an Haftvermögen. Die übertriebene Benutzung der Bremsen kann zum Verlust der Kontrolle über das Fahrrad und zum Sturz führen;
- das Fahrrad muss in einwandfreiem Zustand sein;
- unverzüglich jedes beschädigte Teil ersetzen.

ACHTUNG: Sprünge, Kunststücke und jeder abweichende Gebrauch können die Struktur des Fahrrades gefährden. Daher genau die verschiedenen Situationen auf der Strecke be-

werten, bevor man eventuelle Hindernisse überwindet.

Unsere Produkte werden geplant, um starken Beanspruchungen standzuhalten, wenn aber die Grenzen der Mechanik und der Physik überschritten werden, kann man sich selbst und Dritte gefährden. Von extremen Wettbewerben wie den folgenden wird stark abgeraten: Abfahrtswettbewerbe, Stunt Riding oder jede beliebige Art einer Geländefahrt.

3.5 TYPGERECHTE BENUTZUNG

Jedes Fahrrad wird für den vorgesehenen Einsatzzweck geplant und hergestellt. Bei der Auswahl des Modells berücksichtigen Sie bitte die nachfolgenden Hinweise. Unsere Fahrräder werden für ein Höchstgewicht von 120 kg (Erwachsene) bzw. 60 kg (Kinder) getestet. Dieses Höchstgewicht ist die Summe des Gewichts des Fahrrads, des Radfahrers und des Gepäcks. Das zulässige Höchstgewicht des Gepäcks ist auf dem Gepäckträger angegeben. Nicht das gesamte Zubehör ist vereinbar oder sicher, deshalb ist es unerlässlich, der Ausrüstung nur vom Hersteller genehmigtes Zubehör beizufügen. Die Kindersitze, zum Beispiel, beeinflussen beträchtlich das Gewicht des Fahrrads und machen es weniger stabil. Es gibt Sitze und Anhänger, die mit einigen unserer Fahrradmodelle kompatibel sind. Jedoch sollten Sie immer mit Ihrem Händler darüber reden, bevor Sie Änderungen an dem Fahrrad vornehmen. Versichern Sie sich im Falle, dass ein Gepäckträger auf dem eigenen Fahrrad montiert wird, dass er gemäß der Vorschrift ISO 11243 homologiert ist.

FAHRRADTYP	BODENTYP	FAHRART
RENNRÄDER	Asphaltstraße und normaler Straßenbelag	Sportlich, lange Fahrten. Notwendige technische Kleidung.
HOCHGESCHWINDIGKEITS - HYBRIDE	Asphaltstraße und normaler Straßenbelag, Gelände, Pfade.	Sportlich und touristisch, durchschnittliche Fahrten.
HOCHGESCHWINDIGKEITS - STRAßE	Asphaltstraße und normaler Straßenbelag.	Sportlich und touristisch, durchschnittlich und lange Fahrten.
MTB	Asphaltstraße und normaler Straßenbelag, Gelände, Pfade.	Sportlich/technisch, kurze und durchschnittliche Fahrten.
RÄDER MIT MAXIMAL-AUFHÄNGUNG ACHTUNG: In dieser Kategorie bestehen spezifische Modelle, um Sprünge, Akrobatien, Fahrten nach unten und andere extreme Belastungen des Fahrrades ausüben zu können, mit angemessenen Eigenschaften. Die Auskunft bei unseren Händler vertiefen.	Asphaltstraße und normaler Straßenbelag, Gelände, Pfade.	Sportlich/technisch, kurze und durchschnittliche Fahrten.
TREKKINGRÄDER	Asphaltstraße und normaler Straßenbelag, Schotterstraßen, Pfade.	Sportlich / Stadt / Touren, kurze/mittlere Fahrten.

Die Fahrräder sind ideal für den exklusiven Einsatz auf befestigten und asphaltierten Straßen. Von allen Off-Road-Anwendungen oder auch anderen Anwendungen, die Hindernisse, Sprünge oder Kunststücke beinhalten, die auch nur geringe Belastungen mit sich bringen, wird abgeraten.

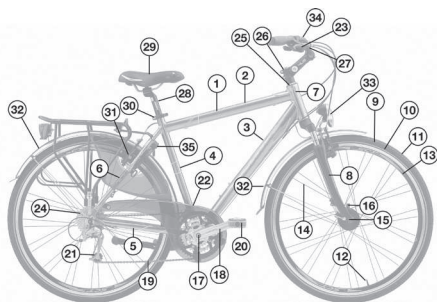
ACHTUNG: Es ist besonders wichtig, dass die Fahrräder nicht für andere als für die erlaubten

Zwecke verwendet werden, da dies zum Überschreiten von Leistungsgrenzen und folglich zur Beschädigung des Gestells oder anderer Komponenten und infolgedessen zu schweren Stürzen führen könnte.

KAPITEL 4 - VORBEREITUNG VOR DEM GEBRAUCH

4.1 Bevor SIE DAS ERSTE MAL Ihr neues Fahrrad benutzen, müssen Sie die nachfolgend beschriebenen Kontrollen und Einstellungen ausführen, um das Fahrrad dem Radfahrer anzupassen. Versichern Sie sich, dass das Fahrrad korrekt eingestellt ist. Machen Sie sich bei der ersten Benutzung mit den Komponenten, dem Verhalten und den Reaktionen Ihres neuen Fahrrads vertraut.

4.2 DAS FAHRRAD KENNEN

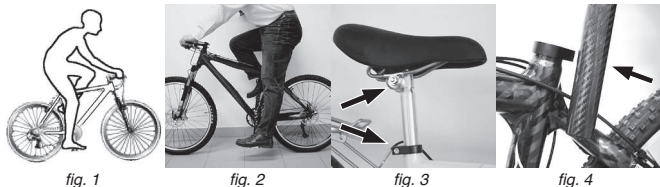


1 RAHMEN - 2 OBERES ROHR - 3 QUERROHR - 4 SATTELROHR - 5 HINTERE WAAGERECHE ROHRE - 6 HINTERE SCHRÄGE ROHRE - 7 LENKERROHR - 8 GABEL - 9 RAD - 10 REIFEN - 11 REIFENLAUFFLÄCHE - 12 VENTIL - 13 FELGE - 14 SPEICHERN - 15 NABE - 16 SCHNELLVERSCHLUSS - 17 TRETLAGER - 18 TRETARM - 19 KETTE - 20 PEDAL - 21 SCHALTER (HINTERE UMWERFER) - 22 SCHALTER (VORDERE UMWERFER) - 23 SCHALTHEBEL - 24 LEERLAUFRAD - 25 STEUERSATZ - 26 LENKERANSCHLUSS - 27 LENKSTANGE - 28 SATTELSTÜTZE - 29 SATTEL - 30 SATTELBLOCKIERUNG - 31 BREMSSCHUH - 32 SCHUTZBLECH - 33 SCHEINWERFER - 34 KLINGEL - 35 FAHRRADSCHLOSS

4.3 EINSTELLUNG DES SATTELS

Die korrekte Position der Sattelhöhe ist in den (Abbildungen 1 und 2) angezeigt. Beim Fahren muss die Sattelhöhe so reguliert sein, dass die großen Zehen in der Pedalmitte aufliegen und das Knie etwas gebogen ist, wenn sich das Pedal in der niedrigsten Stellung befindet (Abb. 1). Setzen Sie sich auf den Sattel mit der Ferse auf dem Pedal in seiner niedrigsten Stellung. In dieser Position muss das Bein ganz gerade sein (Abb. 2). Kontrollieren Sie, ob es möglich ist, den Boden mit der Fußspitze zu berühren, wenn Sie auf dem Sattel sitzen, andernfalls den Sattel niedriger stellen. Nachdem Sie die Sattelhöhe bestimmt haben, versichern Sie sich, dass der Feststellmechanismus der Sattelstütze und des Sattels gut festgezogen ist, (siehe Abb. 3 und Kapitel 1.2).

ACHTUNG: Niemals die Sattelstütze anheben und somit die Kerbe sichtbar machen, welche die maximale Höhenbegrenzung anzeigt (Abb. 4). Es wird empfohlen, sie im Rohr des Rahmes für nicht weniger als 75 mm eingeschoben zu lassen.



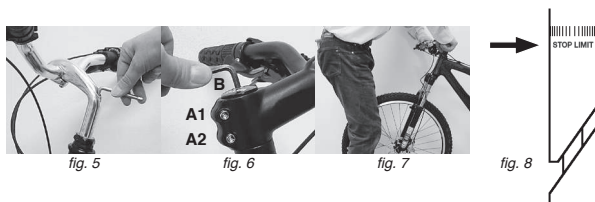
Falls der Sattel mit einem Federsattel (z.B. Kind oder Vintage) ausgetauscht werden soll, achten Sie bitte darauf, dass die Federn bedeckt sind, um ein Einquetschen der Finger zu vermeiden.

4.4 REGULIERUNG DES LENKERS

Um den Lenker anzuheben oder abzusenken (Abb. 5), muss die auf dem Lenker angebrachte Expander-Schraube gelockert werden. Sobald er gelockert ist, kann man ihn auf die korrekte Höhe senken oder heben. Den Lenker in dieser Position halten und die Expander-Schraube festziehen (Anzugsmoment 20 Nm). Für die Befestigung des Lenkers Typ "Ahead set" (nicht höhenverstellbar), die zwei Schrauben A1 und A2 des Steuersatzes festziehen (Abb. 6). Für die eventuelle Regulierung der Beweglichkeit des Steuersatzes, die Schraube B betätigen.

Abschließend die 2 Schrauben A1 und A2 festziehen (Anzugsmoment 12-14 Nm).

ACHTUNG: Der Lenker muss in der Mindesteinstecktiefe im Aufnahmerohr bleiben (Abb. 8): die Markierung am Lenker beachten. Kontrollieren Sie, ob der Lenker gut befestigt ist (Abb. 7), indem Sie das Vorderrad zwischen den Beinen halten und versuchen, den Lenker zu drehen.



4.5 KONTROLLIEREN SIE, mit welchem Bremshebel man die Vorderbremse betätigt; machen Sie sich mit ihrer Wirksamkeit vertraut, da ein Missbrauch der Vorderbremse einen Sturz verursachen kann.

4.6 KONTROLLIEREN SIE, dass die Pedale korrekt befestigt sind (siehe das folgende Kapitel).

4.7 **KONTROLLIEREN SIE**, ob das Beleuchtungssystem funktioniert.

4.8 **KONTROLLIEREN SIE** den Sitz der Klemmleistschraube am Lenkstangenknick und stellen Sie sicher, dass kein Spiel vorhanden ist.

KAPITEL 5 - KONTROLLEN UND EINSTELLUNGEN

VOR JEDER RADTOUR sind die nachfolgenden Kontrollen auszuführen. Wenden Sie sich an Ihren Verkäufer, falls Sie Zweifel am Zustand Ihres Fahrrads haben.

5.1 KONTROLLIEREN SIE, DASS DIE LAUFRÄDER GERADE SIND. Jedes Rad drehen und das Drehen der Felge zwischen den Bremsschuhen beobachten. Wenn die Felge zwischen links und rechts nicht zentriert ist oder sie von oben nach unten wagt, wenden Sie sich bitte an den Verkäufer.

5.2 KONTROLLIEREN SIE DIE REIFEN. Prüfen Sie, dass der Luftdruck des Schlauchs innerhalb der Werte ist, die seitlich auf den Reifen angegeben sind. Berücksichtigen Sie beim Aufblasen das Gewicht des Radfahrers und eventueller Lasten. Bedenken Sie auch, dass ein höherer Druck im Allgemeinen die besten Leistungen auf Straßen bietet, während ein niedrigerer Druck sich als optimal für die geländegängige Nutzung erweist. Sorgen Sie unverzüglich für Ersatz, wenn die Reifenlauffläche oder der Mantel abgenutzt oder beschädigt sind. Im Fall der Montage von Schlauchreifen ist es notwendig, sorgfältig die spezifischen, im Handbuch der Reifen beschriebenen Anleitungen zu befolgen. Im Fall von Problemen oder Mangel an Informationen, wenden Sie sich an Ihren Vertrauenshändler.

ACHTUNG: Kontrollieren Sie besonders nach langen Abwärtsfahrten die Verankerung und die Position. Immer mit dem vorgeschriebenen Druck zu fahren ist eine Garantie für größere Sicherheit und längere Dauer.

5.3 KONTROLLIEREN SIE DIE BREMSEN. Überprüfen Sie im Stillstand die Bremsen, indem Sie die Hebel fest in Richtung Lenker ziehen.

- **MECHANISCHE BREMSEN:** Stellen Sie sicher, dass der Hebelweg nicht zu lang ist.

Ein übermäßiger Hub könnte aufgrund des Verschleißes der Führungen/Bremsbelege gegeben sein; lose Bremsen. Wenden Sie sich umgehend an einen Mechaniker, um den Fehler zu beheben.

HYDRAULISCHE BREMSSCHEIBEN: Stellen Sie sicher, dass der Hebelweg nicht zu lang ist.

Übermäßiger Hub kann durch Flüssigkeitsmangel im Hydrauliksystem; durch das Vorhandensein von Luftblasen im System; durch Flüssigkeitsverlust im System und durch Abnutzung der Bremsbelege verursacht werden. Wenden Sie sich umgehend an einen Mechaniker, um den Fehler zu beheben.

- **RÜCKTRITTBREMSE:** Pedal nach rückwärts treten, um sicherzustellen, dass die Bremse bei einer Drehung von weniger als 60 Grad eingelegt wird.

ACHTUNG: Das unkorrekte Funktionieren des Bremssystems kann zum Verlust der Kontrolle über das Fahrrad mit schwerer Unfallgefahr führen.

5.4 DIE BEFESTIGUNG DER BEIDEN RÄDER KONTROLLIEREN.

Räder des Fahrrades werden mit Muttern an der Gewindeachse der Nabe oder mit einem Hebelschnellverschluss befestigt (Abb. 9), der die Montage/Demontage des Rads ohne Werkzeug ermöglicht. Die meisten Fahrräder sind mit Schnellverschluss ausgestattet.

ACHTUNG: Die Räder des Fahrrads müssen fest am Rahmen und an der Gabel angebracht

sein. Ein Schnellverschluss, der nicht richtig reguliert und geschlossen ist, kann das Lockern oder die plötzliche Trennung des Rads verursachen. Sorgen Sie dafür, dass die Schnellverriegelung eingerichtet und korrekt verschlossen ist (siehe Kapitel "Räder") und stellen Sie sicher, dass sie korrekt im dafür vorgesehenen Gehäuse der Radgabeln sitzt.

5.6 DEN LENKER UND LENKAUFSATZ KONTROLLIEREN.

Lenker und Aufsatz genau kontrollieren, um eventuelle Ermüdungserscheinungen, Spaltungen, Risse, Verformungen oder Beulen festzustellen; ggf. das Teil ersetzen, bevor Sie das Fahrrad benutzen.

5.6 DIE FEDERUNGEN KONTROLLIEREN. Vergewissern Sie sich, dass die Komponenten der Federung dem Gewicht und dem Fahrstil des Fahrers angepasst sind.

Kontrollieren Sie regelmäßig, dass Sie den Endanschlag nicht erreichen, dass Sie nicht zu steif sind, keine Spiele vorhanden bzw. lose sind oder aufgrund eines technischen Problems nicht blockiert sind. Sollte eines dieser Probleme auftreten, wenden Sie sich umgehend an einen Mechaniker, um den Fehler zu beheben. Die Federungen beeinflussen das Verhalten des Fahrrads, wenn es beansprucht wird, daher ist ihre korrekte Einstellung sehr wichtig. Für genauere Auskünfte beziehen Sie sich bitte auf das mit der Federung gelieferte Handbuch.

Für Fahrräder mit Federung, falls keine Gebrauchsanleitung des Herstellers vorliegt, bitte den eigenen Händler für Informationen zum Gebrauch kontaktieren.

5.7 DEN FAHRRADSTÄNDER KONTROLLIEREN

- Stellen Sie sicher, dass der Fahrradständer vor dem Wegfahren vollständig eingeklappt ist.
 - Setzen Sie sich nicht auf das Fahrrad, wenn es am Fahrradständer steht. Letzterer ist so ausgelegt, dass er nur das Gewicht des Fahrrades und nicht das des Radfahrers trägt.
 - Stellen Sie das Fahrrad nur auf geeigneten Untergründen auf den Fahrradständer.
- Brüchige, leicht abrutschende oder schlammige Oberflächen könnten das Fahrrad senken oder umstürzen.

5.8 EINSTELLUNG DER BREMSEN

Unsere Fahrräder können mit 4 Bremstypen ausgestattet sein:

- mit seitlichem Abzug (Caliper - siehe Abb. 11)
- mit Hauptabzug (V-brake - siehe Abb. 12)
- mit Rücktrittbremse
- Bremsscheibe (mechanische oder hydraulische) siehe (Abb. 10)



fig. 9

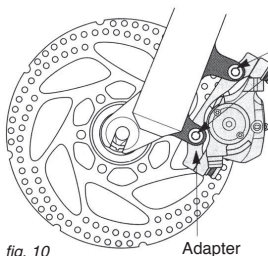


fig. 10

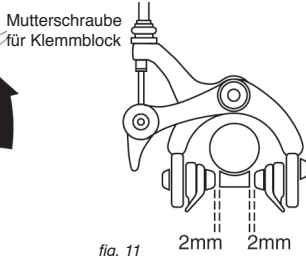


fig. 11

Die Einstellungsmethoden sind je nach Typ verschieden. Für die optimale Einstellung der Felgenbremsen, etwa 1/2 mm Abstand zwischen den Bremsbacken und der Seite der Felge halten (Abb. 11/12). Die Bremsbacke darf die Felge nicht in Ruheposition berühren. Die zwei Bremsbacken müssen die Felge im Augenblick des Bremsens ganz berühren, ohne dabei den Mantel zu berühren. Die abschließende Einstellung kann durch Betätigung der Stellschraube erfolgen, die sich in verschiedenen, vom Bremsentyp abhängigen Stellungen befindet. Wenn die Bremsbacken beim Bremsen mit dem Mantel in Berührung kommen oder in die Speichen der Räder hineingehen, kann die Folge ein Sturz sein. Bei der Regulierung der mechanischen Scheibenbremsen, muss der Abstand zwischen Belägen und Scheiben 0,2 - 0,4 mm sein. Dieser kann mit den entsprechenden Schrauben eingestellt werden. Für die hydraulischen Scheibenbremsen erfolgt die Einstellung automatisch.

ACHTUNG: Die Scheibenbremsbeläge brauchen einen minimalen Verschleiß, ehe sie ihren optimalen Bremsweg erreichen. Des Weiteren laufen die Brems Scheiben heiß, wenn sie aktiviert sind, deswegen dürfen Sie nach Gebrauch nicht berührt werden.

Wenn eines der beiden Bremssysteme defekt ist, muss es unverzüglich repariert werden, da nur eine Bremse kein sicheres Bremsen gewährleisten kann. Bremsbacken, Kabelummantelungen und Bremskabel sowie deren Schmierung sorgfältig kontrollieren. Wenn Sie ausgefranzte oder verlängerte Spiralkabel oder gebogene Enden, Rost oder Verschleiß bemerken, die beschädigten Teile sofort ersetzen. Die Gebrauchsanweisungen des Bremsenherstellers für Funktion und Pflege der Bremsen einsehen, auch bezüglich des Austauschs der Bremsbeläge.

Falls die Gebrauchsanweisungen des Herstellers nicht vorliegen, wenden Sie sich bitte an den Händler oder kontaktieren Sie den Bremsenhersteller.

Für den Ersatz der Bremsbacken, lockern Sie die Mutterschraube, bis die Bremsbacke entfernt werden kann, dann auswechseln. Kontrollieren Sie, dass die Bremsbacken gut befestigt sind (Anzugsmoment 5/8 Nm).

5.9 SCHALTUNGEN (vorderer und hinterer Umwerfer)



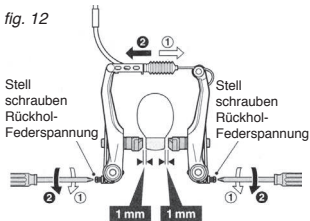
fig. 13



fig. 14



fig. 15



Ihr Fahrrad wurde mit Schaltungen ausgestattet, damit Sie die Möglichkeit haben, die Geschwindigkeit mit einer optimalen Taktung Ihrer Kondition und Erfahrung anzupassen.

Die optimale Taktung beträgt zwischen 60 und 90 Pedaldrehungen pro Minute. Die meisten Fahrräder sind mit einem Umwerfer ausgestattet, der die Gänge durch das Verschieben der Kette von einem Getriebe zu einem anderen sowohl vorne als auch hinten wechselt. Es gibt verschiedene Schaltgriffstypen, von denen jeder für eine spezielle Verwendung dient. Die üblichsten sind: 1) Schaltgriffe Straße Shimano STI und Campagnolo Ergopower, (Abb. 13 und 14). 2) Schaltgriffe MTB/Sport Rapidfire mit Daumen-Zeigefinger-Kontrolle (Abb. 15) und Dual Control mit Hebeln, die gleichzeitig schalten und bremsen.



fig. 16



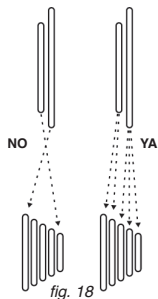
fig. 17

(Abb. 16) 3) Schaltgriffe MTB/Trekking/City Twist shift mit drehenden Handgriffen am Lenker (Abb. 17). Beispiel für die Ausführung des Schaltvorgangs (Abb.19): Für die Schaltung von einer Position von einem kleineren Ritzel auf einen größeren, den Hebel A auf die Position 1 schieben. Für die Schaltung von 2 oder 3 Positionen auf einmal, den Hebel bis zur Position 2 oder 3 schieben. Um von einem größeren Ritzel auf einen kleineren runter zu gehen, den Hebel B einmal betätigen. Die Hebel kehren immer zu ihrer Anfangsposition zurück, wenn sie losgelassen werden.

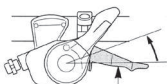
WICHTIG: Die Kombinationen vorderes kleines Getriebe mit hinterem kleinem Getriebe oder vorderes großes Getriebe mit hinterem großem Getriebe sind absolut zu vermeiden, da die Kette nicht gefluchtet bleibt, was Reibungen und Störungen verursacht (Abb. 18). Nachdem Sie sich mit den Unter-/Übersetzungsverhältnissen vertraut gemacht haben, wird es leicht sein, den für Sie besten Gang einzustellen. Treten Sie während des Gangwechsels gleichmäßig nach vorne; wenn Sie dabei mit Kraft in die Pedale treten, kann die Kette rutschen und verschleißt sich schneller. Das Gangwechseln im Stand oder beim Rückwärts treten, kann Ihr Fahrrad beschädigen.

5.10 EINSTELLUNG DER SCHALTUNG

Die Einstellung des vorderen und hinteren Umwerfers muss mit hängendem Fahrrad ausgeführt werden, um die Übertragung und das Schaltsystem betätigen zu können, während das Fahrrad stillsteht. Falls der Gangwechsel ungenau ist, stellen Sie die Spannung des Kabels mit dem Regler an der Schaltkupplung am Kabel des hinteren Umwerfers (Abb. 20) oder am Kabel des Schaltgriffs am Lenker (Abb. 22) ein. Um optimal einzustellen, betätigen Sie den Hebel des Schaltgriffs und verschieben Sie die Kette vom kleinsten Ritzel zum zweiten. Nun den Hebel so verschieben, dass das Spiel beseitigt wird, und die Stellschraube so regeln, dass die Kette das dritte Ritzel berührt. Dann den Hebel des Schaltgriffs loslassen; falls die Kette noch gegen das dritte Ritzel reibt, die Stellschraube etwas lockern (im Uhrzeigersinn), bis die Kette das Ritzel



Initiale Stellung der Schraube (A)

Schraube (B)
fig. 19

nicht mehr berührt. Nachdem Sie die Einstellung vorgenommen haben, überprüfen Sie, ob sich die Kette leicht und präzise sowohl vom kleinsten Ritzel bis zum größten als auch umgekehrt verschiebt. Um die Kabelspannung des vorderen Umwerfers einzustellen, den Regler am Schalthebel des Lenkers (Abb. 22) oder die Kabelklemme betätigen. Um zu vermeiden, dass die Kette vom kleinsten oder größten Ritzel fällt, wird das Schwingungsfeld des hinteren und vorderen Umwerfers mit Endlaufschrauben (Abb. 21) begrenzt, die durch den Hersteller eingestellt werden und bei normalem Gebrauch unverändert bleiben.

ACHTUNG: Wenden Sie sich ausschließlich an den Händler für die Einstellung und die Wartung der Schalthebel, da spezielles

Werkzeug und technische Fachkenntnisse erforderlich sind.

5.11 KETTE UND RITZELPAKET



fig. 20



fig. 21



fig. 22

Die Kette und das Ritzelpaket sind Verschleißteile des Fahrrads, deren Lebensdauer sich aber durch eine regelmäßige Reinigung und Schmierung und die korrekte Benutzung der Gänge, bei der die Kette geradlinig gleitet, verlängert. Die normale Lebensdauer der Kette beträgt von 1500 bis zu 3000 km. Wenn die Kette nach Überschreitung dieser Kilometerzahl nicht ausgewechselt wird, können die andere Schalteile (Zahnkränze und Getriebe) gefährdet und beschädigt werden. Der Zustand der Kette kann überprüft werden, indem sie mit den Fingern vom größten Zahnkranz gehoben wird: wenn sie stark gehoben werden kann, hat sie sich zu viel verlängert und muss ersetzt werden. Für eine genaue Kontrolle der Kette und des Ritzelpakets und für eine eventuelle Ersetzung empfehlen wir Ihnen, dass Sie Ihren Fahrradtechniker kontaktieren, da dies die entsprechenden Werkzeuge und Ausbildung verlangt, damit der optimale Verschluss garantiert werden kann.

Die Kette muss regelmäßig mit speziellem Kettenölen geschmiert werden. Bringen Sie dabei hinter der Kette stets ein Tuch an, um das Befetten anderer Fahrradteile mit dem Schmiermittel zu vermeiden. Entfernen Sie nach dem Schmieren das überschüssige Schmiermittel mit einem Tuch.

ACHTUNG: Eine schlecht geschlossene oder abgenutzte Kette kann mit schweren Folgen brechen.

5.12 RAHMEN UND GABEL

Rahmen und die Gabel genau auf eventuelle Ermüdungserscheinungen, Spaltungen, Risse, Verformungen oder Beulen kontrollieren. Achten Sie bitte darauf, dass die Materialien Kohlenstoff, Aluminium und Stahl auf unterschiedliche Weise auf Beschädigung reagieren.

Im Gegensatz zu Metall, weist der Kohlenstoff keine Dellen oder andere Verformungen aufgrund von Überlast auf (klassische Vorstellung des Schadens an Metall). Die Auswirkungen der Schäden auf Material aus Kohlenstoff treten normalerweise vor allem im Inneren auf (Splitterung). Nach einem Sturz, müssen der Rahmen und die vordere Gabel unbedingt von einem Vertrauenshändler nachgesehen werden und im Fall von Schäden an der Kohlenstoff-Struktur kann eventuell ein Austausch notwendig sein. Nach einer Beschädigung kann ein Bestandteil aus Kohlenstoff plötzlich brechen. Falls ein Bruch der Fasern auftreten sollte, ist höchste Vorsicht bei der Handhabung des Materials walten zu lassen, da die feinen Kohlenstofffasern Verletzungen verursachen könnten. Zur Reinigung, keine Lösemittel oder korrosive Chemikalien benutzen, die dem Lack schaden könnten. Schmutz mit Wasser und nicht aggressivem Reinigungsmittel oder einem weichen Wolltuch mit nicht aggressivem Fettlöser für Lack entfernen. Reinigen Sie Ihr Fahrrad nicht mit Hochdruckwasserstrahl. Wasser, das in die Lager eindringt, verursacht Korrosion und den Verlust der Funktionstüchtigkeit. Die gefederten Gabeln erfordern eine regelmäßige Schmierung, um einen zuverlässigen Betrieb zu garantieren und die Dauer zu verlängern. Gabeln mit Fedierungen und Elastomere erfordern keine besondere Wartung, wogegen für Gabeln mit Luft oder Hydrauliksystem die Anleitungen des Herstellers genau zu befolgen sind.

ACHTUNG: Änderungen am Rahmen oder an der Gabel machen die Garantie des Herstellers ungültig und können Gefahren beim Gebrauch des Fahrrads verursachen.

5.13 STEUERSATZ

Gabel und Lenker werden mit mehreren Kalotten und Lagern (Steuersatz genannt) vereint, um ihre Drehbewegungen zu ermöglichen. Die Beanspruchungen beim Fahren auf der Straße lasten auf dem Steuersatz, der sich lockern kann, und falls nicht entsprechend eingestellt, kann das zur Beschädigung der Lager und zu Gefahren beim Gebrauch Ihres Fahrrads führen.

Um zu prüfen, ob der Steuersatz gelockert ist, das Vorderrad mit der Bremse blockieren und das Fahrrad rückwärts und vorwärts schieben. Wenn man ein übertriebenes Spiel, begleitet von einem leichten Schlag bemerkt, muss der Steuersatz reguliert werden.

ACHTUNG: Für die Einstellung des Steuersatzes sind spezielles Werkzeug und Fachkenntnisse notwendig, sie kann daher nur vom Händler ausgeführt werden.

5.14 LAUFRÄDER

Die Räder haben die Aufgabe, Ihr Fahrrad zu bewegen und sind die Schnittstelle zwischen Ihnen und der Straße. Daher sind ihre Zuverlässigkeit und strukturelle Unversehrtheit für Ihre Sicherheit und die Leistungen Ihres Fahrrads besonders wichtig.

Eine genaue periodische Kontrolle ermöglicht es, eventuelle Probleme zu verhindern. Prüfen Sie vor der Benutzung Ihres Fahrrades, dass sich die Schnellverschlüsse der Naben in Position befinden (Abb. 23 und 27), oder dass die Muttern der Nabenachse korrekt festgezogen sind.

Prüfen Sie, dass die Schnellverschlüsse korrekt geregelt und geschlossen sind, wie hier folgend gezeigt. Um das Rad abzunehmen, öffnen Sie den Schnellverschluss der Bremsen mit seitlichem Abzug oder entfernen Sie den Bogen in den Cantilever und V-brake Bremsen. Ziehen Sie nun den Sperrhebel der Naben in Position "geöffnet" (Abb. 23) und lockern Sie die Befestigungsmutter auf der anderen Seite. Das Rad ist jetzt frei und kann aus den Gabeln entfernt werden. Um das Rad wieder zu montieren, bringen Sie seine Achse zwischen den Gabeln an, wobei sich der Verschlusshebel in einer Zwischenposition zwischen "geöff-

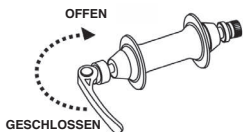


fig. 23



fig. 24



fig. 25

net" und "geschlossen" befinden muss. Befestigen Sie dann die Mutter auf der anderen Seite mit den Fingern (Abb. 24) und verschieben Sie den Hebel mit der Handfläche in Position "geschlossen". Bringen Sie dann den Hebel mit der Handfläche in die geschlossene Position und Sie müssen einen bestimmten Widerstand bemerken (Abb. 25).

WICHTIG: Wenn der Hebel in die Position GESCHLOSSEN mit geringem oder keinem Widerstand gebracht wird, ist die Spannkraft unzureichend. Bringen Sie den Hebel wieder in die Position OFFEN, ziehen Sie die Einstellmutter des Schnellspanners weiter an und verschließen Sie den Hebel, indem Sie seinen Widerstand erneut prüfen. Wenn zum Schließen des Schnellspanners mehr als 200 Newton (20kg) nötig sind, lösen Sie die Vorspannmutter etwas. Wenn für den Start der Betätigung des Hebels aus der vollständig geschlossenen Position eine Mindestkraft von 53,4 Newton (5,4kg bei einer Distanz von 1 Meter) eintritt, betätigen Sie dem Hebel und ziehen Sie die Einstellmutter des Schnellspanners leicht an. Falls notwendig, die Regulierung wiederholen.

Bei der Schlussposition muss der Hebel parallel zum Rad liegen und darf nie seitlich herausragen. Vergewissern Sie sich, dass der Verschluss korrekt ist, indem Sie das Fahrrad anheben und kraftvoll gegen das Rad schlagen (Abb. 27). Das Rad darf sich nicht lösen, lockern oder seitlich verschieben. Wenn das Fahrrad mit Naben und Muttern ausgerüstet ist, stellen Sie sicher, dass sie korrekt mit folgenden Werten festgezogen sind: vorne 40 Nm, hinten 40 Nm. Dieselben Überprüfungen ausführen.

Prüfen Sie die Ausrichtung und Zentrierung der Räder wie es im Kapitel 5 unter Punkt 1 angezeigt ist. Kontrollieren Sie, dass keine gelockerten oder defekten Speichen vorhanden sind. Das Vorderteil des Fahrrads heben und versuchen, die Felge nach rechts und links zu verschieben, um zu prüfen, ob die Lager der Nabe gelockert sind. Das Rad drehen, um ungewöhnliche Geräusche der Nabe zu prüfen. Den Verschleiß der Felgen überprüfen. Die



fig. 27



fig. 28

Felgen Ihres Fahrrades sind mit Verschleißanzeige auf der Bremsoberfläche ausgestattet (Furche entlang der Felge). Die Felge muss ausgewechselt werden, wenn die Bremsoberfläche so abgenutzt ist, dass diese Furche nicht mehr sichtbar ist. Sollten Sie nach diesen Kontrollen Defekte bemerkt haben oder Zweifel über die Unversehrtheit der Räder hegen, wenden Sie sich bitte an Ihren Händler.

ACHTUNG: Vergewissern Sie sich, dass die Felgenbremsoberflächen sauber sind. Schmutz oder Fett machen die Bremse unwirksam. Waschen Sie sie mit Wasser und Seife, und spülen Sie sie nach, oder benutzen Sie ein weiches Wolltuch mit nicht aggressivem Fettlöser für den Lack.

5.15 PEDALE (Montageanleitungen)

Das mit R gekennzeichnete Pedal muss im Uhrzeigersinn (Abb. 28) an den rechten Pedalarm und das mit L gekennzeichnete Pedal muss entgegen dem Uhrzeigersinn (Abb. 29) an den linken Pedalarm geschraubt werden. Die Pedale mit Kraft und mit der Hilfe des passenden Schlüssels festziehen. Anfangs mit den Händen und dann kräftig mit dem Schlüssel festziehen (Anzugsmoment 35/40 Nm). Um zu prüfen, ob die Lager der Pedale effizient sind, die Pedale mit den Händen von links nach rechts und von oben nach unten bewegen. Wenden Sie sich an Ihren Händler, wenn Sie bemerken, dass die Lager zu locker oder zu steif sind. Für die Pedale mit automatischer Fußhalterung (Abb. 30) sind Spezialschuhe erforderlich, die eine Ankupplung der Klemmen zwischen Pedal und Schuh ermöglichen. Um den Fuß am Pedal zu befestigen, stecken Sie das Vorderteil der Klemme in das Vorderteil des Pedals und drücken Sie nach unten. Zum Abnehmen, drehen Sie die Ferse seitlich. Stellen Sie sicher, dass alle Befestigungsschrauben gut festgezogen sind. Mit einer gelockerten Klemme ist es fast nicht möglich, vom Fahrrad abzusteigen. Für die Einstellungen befolgen Sie die Anweisungen des Herstellers.



fig. 29



fig. 30



fig. 31

ACHTUNG: Den korrekten Anzug der Pedale kontrollieren. Die Anweisungen genauestens befolgen, um eine Beschädigung des Gewindes des Pedals oder Pedalarms zu vermeiden; den Verschleiß der Klemmen prüfen.

5.16 BESTANDTEILE AUS KOHLENSTOFF

ACHTUNG: Falls ein Knarren im Rahmen, in der Gabel oder in anderen Kohlestoffkomponenten zu hören oder Risse, Kerben, Dellen oder Entfärbungen zu sehen sind, dürfen diese Bestandteile nicht weiterverwendet werden. Die beschädigten Kohlestoffkomponenten können plötzlich nachgeben und einen Sturz verursachen. Ersetzen Sie umgehend die beschädigten Kohlestoffkomponenten.

ACHTUNG: Vermeiden Sie eine übermäßige Erwärmung der Kohlestoffkomponenten,

wie im Fall von zu starker Sonneneinstrahlung im Inneren eines Fahrzeugs. Streichen oder lackieren Sie nicht den Rahmen und die vordere Gabel mit Pulverlack, da dieses Verfahren eine Temperaturerhöhung verursacht, die das Bestandteil beschädigen oder ruinieren könnte.

5.17 NACH DER BENUTZUNG IHRES FAHRRADS

Damit Ihr Fahrrad immer korrekt funktioniert, muss es sauber gehalten werden. Stellen Sie das Fahrrad zuhause an einem Ort ab, der vor Regen, Schnee oder Sonne geschützt ist. Witterung kann die Metallteile schädigen, Sonne kann den Lack entfärben oder Plastikteilen und Gummi schaden. Bevor Sie Ihr Fahrrad für eine längere Zeit abstellen, reinigen und schmieren Sie es und schützen Sie den Rahmen mit einer entsprechenden Politur. Hängen Sie Ihr Fahrrad mit halb aufgepumpten Reifen auf. Das Fahrrad nicht in der Nähe elektrischer Motoren lagern, da das erzeugte Ozon Gummi und Lackierung zerstört.

5.18 EINBAU STABILISATOREN + EINBAU KETTENSCHUTZABDECKKAPPE



fig. 1

Das Fahrrad aus dem Karton nehmen und auf eine ebene Fläche stellen.



fig. 2

Kontrollieren, ob die beiden Schrauben des Stabilisators am Rahmen eingeschraubt sind.



fig. 3

Die Befestigungsschrauben mit einem 10er-Schlüssel vom Rahmen entfernen.



fig. 4

Den Stabilisator an den beiden Gewindebohrungen des Rahmens anbringen, die obere Schraube der Platte mit einem Anzugsmoment von 10Nm einschrauben. Dieser Vorgang muss auf der rechten wie linken Rahmenseite vorgenommen werden. Die Stabilisatoren müssen immer paarweise mit jeweils zwei Befestigungsschrauben eingebaut werden.

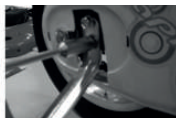


fig. 5

Auch die untere Schraube mit einem Anzugsmoment von 10 Nm einschrauben.

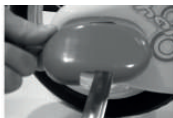


fig. 6

Die Abdeckkappe des Kettenschutzes an den diesbezüglichen Schlitzen anbringen.



fig. 7

Das rechte Plättchen der Abdeckkappe in den Schlitz des Kettenschutzes stecken.

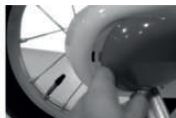


fig. 8

Das linke Plättchen der Abdeckkappe in den Schlitz des Kettenschutzes stecken.



fig. 9

Mit der Hand prüfen, ob das Ganze gut eingepasst ist und nicht leicht entfernt werden kann, ansonsten die Vorgänge 7 und 8 wiederhole.

FAHRRADPASS

Stempel des Händlers

Modell:.....

Farbe:.....

Nummer von Rahmen:.....

Größe von Rahmen:.....

Marke und Modell der Gabel:.....

Nummer der Gabel:.....

Stelle für die Anbringung des Identifikationsaufklebers, den Sie am Fahrrad finden. Dadurch können wir zu jedem Zeitpunkt alle Daten zur Produktion des Fahrrads erkennen. Es handelt sich dabei um einen wichtigen Teil der Garantie.

Not: Bitte fügen Sie eine Quittung mit dem Kaufdatum für Garantiezwecke bei.

KÄUFERDATEN:

- Vor- und Nachname:.....

- Adresse:.....

- Postleitzahl:.....

- Tel./Fax:.....

- E-Mail:.....

F r a n ç a i s

FR

Mode d'emploi et garantie

INDEX

Chap. 1: ENTRETIEN ET GRAISSAGE	page 39
Chap. 2: GARANTIE	page 40
Chap. 3: SÉCURITÉ	page 41
Chap. 4: PRÉPARATION À L'USAGE	page 44
Chap. 5: CONTRÔLES ET RÉGLAGES	page 46

INTRODUCTION

Merci d'avoir choisi un de nos vélos, nous vous félicitons pour votre achat !

Vous avez acheté un vélo fiable et de qualité, fruit d'une recherche technique minutieuse et de contrôles méticuleux qui vous garantiront une agréable utilisation de votre nouveau vélo.

Tous nos produits sont assemblés en Italie et réglés afin d'en permettre l'utilisation.

Veillez lire attentivement ce manuel. Il vous aidera à utiliser votre vélo de manière optimale et vous fournira toutes les informations nécessaires pour qu'il reste sûr et efficace.

Nous vous rappelons que, du point de vue de l'évolution technique, le fabricant se réserve le droit d'apporter des modifications aux composants, à certains détails ou aux fournitures des pièces détachées. Les schémas, les descriptions et les informations ne sont donc pas contraignants.

ATTENTION: grâce aux progrès techniques, nos vélos et les éléments qui en font partie sont de plus en plus complexes. Il est donc impossible de fournir dans ce manuel toutes les informations nécessaires pour réparer et/ou entretenir correctement votre vélo.

Afin de réduire au maximum le risque d'accident et de dommages corporels, il est fondamental que toutes les opérations de réparation ou d'entretien non citées dans ce manuel soient exécutées par un mécanicien professionnel. Veuillez consulter votre mécanicien de confiance pour déterminer les besoins en termes d'entretien.

CHAPITRE 1 - ENTRETIEN ET GRAISSAGE

1.1 Un entretien régulier augmentera la durée et la fiabilité de votre vélo.

Il est indispensable, dans les 8 jours ouvrables suivant l'achat, d'effectuer le premier contrôle, car les pièces de votre vélo s'ajustent pendant la période de rodage. Ce processus de « maturation » ne peut être évité et la première inspection affectera grandement le fonctionnement futur du vélo et sa durabilité. C'est pourquoi il est nécessaire de fixer un délai avec votre mécanicien pour la 1re révision.

La fréquence et le type d'interventions sur le vélo dépendent du climat, du type d'utilisation, des conditions du sol, du poids de la personne qui l'utilise, etc...

Ce programme est valable pour une utilisation normale, en cas d'utilisation supérieure à la moyenne il est nécessaire d'effectuer plus fréquemment l'entretien du vélo. Si un composant ou une partie du vélo semble défectueux ou anormal, vérifiez-le immédiatement et faites-le réparer par un technicien spécialisé.

Nous vous conseillons d'utiliser des produits d'entretien tels que: graisse, huile, dégraissant, polish et tout autre produit BIODÉGRADABLE. Protéger l'environnement et la nature est un devoir pour tous, pour les cyclistes, c'est une mission.

COMPOSANT	MAINTENANCE	PAGE	PRODUIT	FRÉQUENCE
Cadre	Contrôle et nettoyage	51	Eau + produit détergent brillant protecteur pour les cadres	1 mois/ 6 mois
Fourche	Contrôle, lubrification et nettoyage	51	Voir manuel du producteur	15 jours
Roues	Contrôle et nettoyage	51	Chiffon avec substance dégraissante non agressive pour la peinture	1 mois
	Lubrification des écrous	-	Graisse pour coussinets	1 an
Pneus	Contrôle	46		1 mois
Freins et leviers	Contrôle et lubrification rotules	47	Huile spray	3 mois
Câbles et gaine	Contrôle et lubrification	49	Graisse synthétique pour chaîne	6 mois
Chaîne et cassette de pignons	Contrôle, lubrification et nettoyage	50	Graisse synthétique pour chaîne	1 mois
Mouvement central	Démontage et lubrification	-	Graisse pour coussinets	1 an
Dérailleur deragilatore	Contrôle, nettoyage, réglage et lubrification	48	Graisse synthétique pour chaîne	1 mois
Manette de dérailleur	Pour l'entretien de ces composants, contacter exclusivement le mécanicien.	48		1 an
Jeu de direction	Contrôle	51	Graisse pour coussinets	1 an
Pédales	Contrôle et lubrification	53	Graisse pour coussinets	3 mois
Tige de selle	Contrôle et lubrification	44	Graisse à faible viscosité	1 an
Système d'éclairage et réflecteurs	Contrôle et nettoyage	42	Chiffon humide	À chaque sortie
Boulons et écrous	Contrôle des serrages	39		1 mois

1.2 SERRAGE DES BOULONS ET DES ÉCROUS

Pendant l'utilisation, certaines vis peuvent se desserrer en raison des vibrations. Nous vous conseillons de contrôler périodiquement le serrage des vis comme l'in-

dique le programme d'entretien. Remplacer immédiatement toute partie endommagée ou perdue. Les couples de serrage conseillés sont exprimés en Newton-mètre, nous rappelons que pour effectuer correctement cette opération il faut utiliser une clé dynamométrique qui s'arrête une fois obtenu le couple de serrage désiré.

COMPOSANT		COUPLES DE SERRAGE (N/m)
ROUE	Écrou moyeu avant, écrou moyeu arrière	40 - 45
SELLE	Écrou collier selle	20 - 24
	Boulon tube de selle	10 - 14
	Collier de serrage de la selle avec châssis en carbone	3 - 5
FREIN	Boulon fixation frein	7 - 10
	Boulon fixation patin frein	5 - 8
	Vis levier frein guidon	6 - 8
GUIDON	Boulon expandeur guidon	18 - 20
	Boulon potence guidon ahead set	10 - 14
	Collier fixation guidon M6	12 - 14
	Collier fixation guidon M8	14 - 18
DÉRAILLEUR	Boulon dérailleur arrière	8 - 15
	Boulon dérailleur avant	5 - 7
	Boulon pince frein à disque	6 - 8
MANIVELLE et PÉDALE	Vis manivelle	34 - 44
	Vis cale-pied pédale automatique	5 - 8
	Pédales	34 - 40
EXTRA	Stabilisateurs	10 - 12
	Vis porte-bidon	4

ATTENTION: le développement continu des composants et des matériaux utilisés détermine l'éventuelle variation des valeurs du tableau. Respectez, notamment pour les modèles utilisant des composants en carbone ou aluminium, les couples de serrage indiqués sur les vis. L'utilisation d'une clé dynamométrique est nécessaire pour ne pas dépasser les couples de serrage et endommager les vis. Le non-respect de ces instructions est susceptible d'endommager le vélo et de provoquer des accidents parfois mortels.

CHAPITRE 2 - GARANTIE

2.1 Une condition préalable à la garantie est l'utilisation correcte du vélo, une inspection dans les 8 jours ouvrables suivant l'achat et un entretien général effectué au moins une fois par an par le mécanicien. Le produit acheté est garanti sans défaut de matériau ou d'usinage pendant 24 mois à compter de la date de livraison effective à l'Acheteur.

La garantie comprend le remplacement et/ou la réparation gratuite de pièces ayant un

défaut de fabrication vérifié et reconnu par le vendeur, mais ne donne pas droit à la résiliation du contrat de la part de l'acheteur, au remboursement de dommages ou à la réduction du prix. La garantie ne comprend pas les frais de main-d'œuvre, de transport et les frais supplémentaires éventuels causés par les malfaçons. Les demandes d'assistance sous garantie doivent être réclamées exclusivement au vendeur sous présentation de la preuve d'achat. La garantie n'est accordée qu'au premier acheteur et ne peut pas être transférée. Sauf disposition contraire des lois obligatoires, le fabricant est exonéré de toute responsabilité et obligation pour tout accident aux personnes ou aux choses pouvant survenir pour ou pendant l'utilisation du vélo. Seul le producteur pourra décider si le défaut est couvert, ou non, par la garantie.

2.2 DÉLAIS DE TRENTE JOURS POUR LA RÉPARATION

Le produit est reconnu défectueux par le producteur et sera réparé ou remplacé, à discrétion du fabricant, à titre gratuit, dans les trente (30) jours qui suivent la réception du produit.

2.3 LIMITATIONS

Cette garantie ne couvre pas les produits présentant des dommages causés par : les accidents, la dégradation, la négligence, l'utilisation non conforme, le manque d'entretien, la décoloration et le jaunissement dus à l'exposition aux rayons UV, la corrosion, l'installation de pièces non d'origine, l'usure normale et la détérioration dues à l'utilisation, les activités acrobatiques, les modifications ou réparations du cadre et des composants et au fonctionnement du vélo, les compétitions.

2.4 CONFORMITÉ

Ce vélo a été conçu et fabriqué selon les derniers concepts d'assurance qualité conformément à la norme européenne ISO 4210-2, ISO 8098.

2.5 DURÉE DE VIE

À la fin de la vie du vélo, les divers composants devront être éliminés dans des déchetteries autorisées.

CHAPITRE 3 - SÉCURITÉ À VÉLO

3.1 La sécurité à vélo est un facteur très important. Cela exige le respect de règles très spécifiques:

- connaître les règles de circulation routière, chaque pays a ses propres règles en matière de circulation des vélos;
- toujours rouler dans le sens de circulation, l'un derrière l'autre;
- ne pas circuler sur les trottoirs et laisser la priorité aux piétons;
- faire attention aux véhicules qui s'engagent dans la circulation et à l'ouverture soudaine des portières d'automobiles ;
- ne pas faire de compétition sur les routes ouvertes à la circulation;
- ne pas transporter de passagers si le vélo n'est pas équipé à cet effet et s'assurer que les règles de circulation à vélo du pays le permettent;
- IL EST dangereux de mettre ses doigts dans la zone de la chaîne: risque de blessure;

Le même risque existe avec les rayons des roues et avec les disques de frein.

S'assurer que les freins fonctionnent correctement et que le vélo est en parfait état.

ATTENTION : dans des conditions humides, l'efficacité du système de freinage et l'adhérence des pneus sur la chaussée sont réduites. Prévoir des distances d'arrêt adéquates ; ne pas effectuer de freinages brusques.

- signaler préalablement, avec le bras correspondant, tout changement de direction;
- toujours circuler en gardant les deux mains sur le guidon (sauf pour indiquer les changements de direction).

3.2 FORMATION DES ENFANTS

Que vous choisissiez d'autoriser votre enfant à faire du vélo, de le transporter dans un siège pour enfant ou de le tirer sur un porte-enfant (barre de traction ou remorque), vous devez toujours être extrêmement vigilants pour assurer une sécurité maximale. Pour tout véhicule attaché au vélo, contrôler la conformité en termes de fixation des accessoires. Les enfants ne sont pas formés pour reconnaître les dangers et ne sont pas en mesure de réagir correctement à une situation d'urgence. Interdire aux enfants la conduite sans surveillance. Ne jamais laisser un enfant sans surveillance dans le siège ou dans la remorque. Il est très important que les parents ou les personnes chargées de surveiller les enfants, soient sûrs que ces derniers ont été formés à l'utilisation du vélo, notamment à l'utilisation correcte des freins et à la détermination du levier de frein qui agit sur le frein avant et sur le frein arrière. Le frein avant doit être utilisé avec beaucoup de précaution, car s'il est mal utilisé, il peut entraîner une perte de contrôle du vélo et des chutes conséquentes. Les vélos des enfants peuvent être équipés de stabilisateurs qui se montent en visant les 2 vis sur la patte de dérailleur, avec une couple de serrage de 10-12 Nm. Ne jamais plier ni modifier les stabilisateurs pour éviter que le vélo ne devienne instable et ne puisse entraîner la chute de l'enfant. Nous conseillons l'utilisation d'un casque homologué conforme à la norme EN-1078.

3.3 LA NUIT

Un certain nombre de précautions sont essentielles pour faire du vélo en toute sécurité la nuit :

- le vélo doit être muni d'un équipement complet de catadioptrés correctement montés. Il est indispensable de posséder un système d'éclairage autonome conforme aux règles de sécurité du pays. Les systèmes peuvent être de type : dynamo, batterie interchangeable, batterie du système moteur.
- Il est conseillé de rouler le plus près possible du bord de la chaussée.

3.4 HORS ROUTE

Pour l'emploi tout terrain, il faut suivre quelques précautions importantes :

- circuler à vitesse réduite, éviter les risques et mettre un casque de vélo homologué;
- sans pneus appropriés, il est impossible d'obtenir une adhérence optimale ;
- être extrêmement prudent en descente. Lorsque l'on freine, les roues ont une perte d'adhérence et l'utilisation excessive des freins peut entraîner la perte de contrôle et la chute.
- s'assurer que le vélo est en parfait état;

- remplacer immédiatement toute pièce endommagée.

ATTENTION : Les sauts, les acrobaties et n'importe quel usage anormal, peuvent compromettre la structure du vélo. Il faudra donc évaluer les situations qui se présentent sur le parcours avant de franchir d'éventuels obstacles.

Nos produits sont conçus pour résister à de fortes sollicitations, toutefois si vous dépassez les limites mécaniques et physiques, vous risquez de vous mettre en danger ainsi que les autres. Les compétitions extrêmes telles que : la descente, les cascades ou tout autre type de course tout-terrain sont fortement déconseillées.

3.5 UTILISATION APPROPRIÉE PAR TYPOLOGIE

Chaque vélo est conçu et fabriqué pour un usage précis. Quand vous choisissez un modèle, vous devez considérer les indications d'utilisation du vélo. Nos vélos sont testés pour supporter un poids maximum de 120 kg adulte/60 kg enfant, calculé en ajoutant le poids du vélo, le cycliste et le bagage. Le poids maximum des bagages est indiqué sur le porte-bagages. Tous les accessoires ne sont pas compatibles ou sûrs, il est donc essentiel de n'ajouter à votre équipement que des accessoires approuvés par le fabricant. Par exemple, les sièges influencent considérablement sur le poids sur le vélo et rendent ce dernier moins stable. Il existe des sièges et des remorques compatibles avec certains de nos modèles de vélos, il convient cependant toujours de demander l'avis du revendeur avant d'apporter des modifications au vélo. Pour installer un porte-bagages sur votre vélo, il faudra s'assurer qu'il soit homologué selon la norme ISO 11243.

TYPE DE VÉLO	TYPE DE ROUTE	PARCOURS
COURSE	Route goudronnée et pavée.	Sportif, longue distance. Vêtements techniques exigés.
HYBRIDE À GRANDE VITESSE	Route goudronnée et pavée, hors route, sentiers.	Sportif et touristique, distance moyenne.
ROUTE À GRANDE VITESSE	Route goudronnée et pavée.	Sportif et touristique, longue et moyenne distance.
MTB	Routes goudronnées et pavées, chemins de terre, sentiers.	Touristique
FULL SUSPENSION ATTENTION : dans cette typologie, il existe des modèles spécifiques pour les sauts, les cascades, les descentes et autres utilisations extrêmes du vélo, avec des caractéristiques adéquates. Renseignez-vous auprès de nos revendeurs.	Routes goudronnées et pavées, chemins de terre, sentiers.	Touristique
TREKKING	Routes goudronnées et pavées, chemins de terre, sentiers.	Sportif/ville/touristique, moyenne et courte distance.

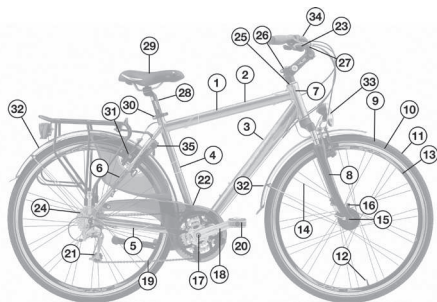
Les vélos sont indiqués pour l'utilisation exclusive sur les parcours de terre battue et goudronnés. Nous déconseillons toutes les applications off-road ou les parcours à obstacles, sauts ou acrobaties impliquant des sollicitations même légères.

ATTENTION : il est extrêmement important que les vélos ne soient pas utilisés pour d'autres utilisations que celles autorisées, afin d'éviter le dépassement de la limite de sollicitation et donc l'endommagement du cadre ou d'autres éléments, pouvant provoquer de graves chutes.

CHAPITRE 4 - PRÉPARATION À LA CONDUITE

4.1 Avant d'utiliser votre nouveau vélo POUR LA PREMIÈRE FOIS, effectuez les contrôles et réglages suivants pour adapter le vélo aux exigences du cycliste. Vérifiez que le vélo est bien réglé et lors de la première utilisation familiarisez avec les composants, le comportement et les réactions de votre nouveau vélo.

4.2 CONNAÎTRE LE VÉLO



1 CADRE - 2 TUBE SUPÉRIEUR - 3 TUBE INCLINÉ - 4 TUBE DE SELLE - 5 TUBES HORIZONTAUX AVANT - 6 HAUBANS - 7 TUBE DE DIRECTION - 8 FOURCHE - 9 ROUE - 10 PNEU - 11 CHAPE - 12 VALVE - 13 JANTE - 14 RAYONS - 15 MOYEU - 16 BLOCAGE RAPIDE - 17 AXE - 18 MANIVELLE - 19 CHAÎNE - 20 PÉDALE - 21 DÉRAILLEUR (dérouleur arrière) - 22 DÉRAILLEUR AVANT - 23 COMMANDE DÉRAILLEUR - 24 ROUE LIBRE - 25 JEU DE DIRECTION - 26 POTENCE - 27 CINTRE GUIDON - 28 TIGE DE SELLE - 29 SONNETTE - 30 BLOCAGE DE SELLE - 31 PATIN DE FREIN 32 GARDE-BOUE - 33 FEU - 34 SONNETTE - 35 ANTIVOL

4.3 AJUSTEMENT DE LA SELLE

La position correcte pour la hauteur de la selle est celle indiquée par les fig. 1 et 2. En pédalant, les orteils des pieds doivent reposer sur le centre de l'axe de la pédale et le genou doit être légèrement fléchi lorsque la pédale est à sa position la plus basse (fig. 1). S'asseoir sur la selle et appuyer le talon sur la pédale et le positionner dans la position la plus basse. Dans cette position la jambe doit être complètement tendue (fig. 2). Vérifiez si vous pouvez toucher le sol avec la pointe des pieds lorsque vous êtes assis sur la selle, sinon vous devez abaisser davantage la selle. Une fois que la hauteur de la selle est réglée, contrôlez que le mécanisme de blocage de la tige de selle et de la selle sont bien serrés (fig. 3 et chapitre 1.2).

ATTENTION : Ne jamais soulever la tige de selle, en laissant visible la marque qui indique la hauteur maximale (fig. 4). Nous conseillons d'en laisser au moins 75 mm dans le tube du cadre.



fig. 1



fig. 2



fig. 3



fig. 4

Dans le cas où vous décidez de remplacer votre selle par une à ressorts (par exemple selle pour enfant ou d'époque), veillez à ce que les ressorts soient couverts pour éviter d'écraser les doigts.

4.4 RÉGLAGE DU GUIDON

Pour lever ou baisser le tube du guidon (fig. 5), desserrer la vis de l'expandeur placée sur le tube. Une fois libre, baisser ou lever jusqu'à la bonne hauteur. En gardant la tige en position, bien serrer la vis de l'expandeur (20 Nm). Pour fixer le guidon type Ahead set (pas réglable en hauteur) utiliser les deux vis de blocage de la direction A1 et A2 (12-14 Nm) (fig. 6). Si nécessaire, réglez la fluidité de la direction à l'aide de la vis B.

Enfin, serrez les 2 vis A1 et A2 (serrage 12-14 Nm).

ATTENTION : Ne jamais lever le guidon au-dessus de l'indication minimum d'introduction (fig. 8) indiquée sur la tige. Vérifier que le guidon est bien serré (fig. 7) en serrant la roue antérieure entre les jambes et en essayant de faire tourner le guidon.



fig. 5

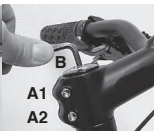


fig. 6



fig. 7

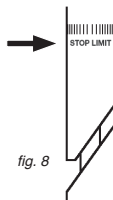


fig. 8

4.5 REPÉRER le levier du frein (droit ou gauche) qui actionne le frein avant et apprendre à bien l'utiliser parce qu'une utilisation incorrecte du frein avant peut engendrer une chute.

4.6 VÉRIFIER que les pédales sont bien serrées (voir le chapitre suivant).

4.7 VÉRIFIER le fonctionnement du système d'éclairage.

4.8 VÉRIFIER la fixation de la vis du cintre du guidon et s'assurer qu'il n'a pas de jeux.

CHAPITRE 5 - CONTRÔLES ET RÉGLAGES

« AVANT CHAQUE SORTIE » à vélo, effectuer les contrôles suivants. Si vous avez des doutes à propos de la fiabilité de votre vélo, adressez-vous au mécanicien pour la maintenance.

5.1 VÉRIFIER QUE LES ROUES SONT DROITES. Faites tourner chaque roue et regardez la jante tourner entre les patins de frein. Si la jante est désaxée de gauche à droite ou flotte de haut en bas, contactez votre mécanicien.

5.2 CONTRÔLE DES PNEUS. Vérifiez que la pression de gonflage est conforme aux paramètres recommandés indiqués sur les côtés des pneus. Lorsque vous gonflez une roue, tenez compte du poids du conducteur et des charges éventuelles, en gardant à l'esprit que des pressions plus élevées donnent généralement les meilleures performances sur la route, tandis que des pressions plus faibles sont préférables pour la conduite hors route. Si les chapes ou les côtés sont usés ou détériorés, remplacez le pneu. En cas de montage de pneus tubulaires, suivre attentivement les instructions spécifiques d'écrites dans le mode d'emploi des pneus. En cas de problèmes ou de manque d'information, consultez le revendeur de confiance.

ATTENTION: Contrôlez l'ancrage ou la position des pneus, surtout après avoir parcouru de longues descentes. Toujours fonctionner avec la pression prescrite assurera une plus grande sécurité et durabilité.

5.3 CONTRÔLE DES FREINS. À l'arrêt, contrôlez les freins en tirant avec force les leviers vers le guidon.

- **FREINS MÉCANIQUES :** s'assurer que la course des leviers n'est pas excessive. Une course excessive pourrait être provoquée par l'usure des patins/plaquettes ou par des freins desserrés. Contactez immédiatement un mécanicien pour résoudre la panne.

- **FREINS À DISQUE HYDRAULIQUES :** s'assurer que la course des leviers n'est pas excessive.

Une course excessive pourrait être provoquée par le manque de liquide dans le circuit hydraulique, par la présence de bulles d'air dans le circuit, par la fuite de liquide du circuit ou par l'usure des plaquettes. Contactez immédiatement un mécanicien pour résoudre la panne.

- **FREINS À RÉTROPÉDALAGE :** pédaler en arrière pour s'assurer que le frein se déclenche avec une rotation inférieure à 60 degrés.

ATTENTION : le dysfonctionnement du système de freinage peut conduire à la perte de contrôle du vélo et avoir de graves conséquences.

5.4 CONTRÔLE DE LA FIXATION DES DEUX ROUES.

Les roues du vélo sont fixées par des écrous à l'axe fileté du moyeu ou par un blocage rapide à levier (fig. 9), qui permet l'installation et l'enlèvement de la roue sans utiliser d'outils. La plupart des vélos sont munis de moyeux à blocage rapide.



fig. 9

ATTENTION : les roues du vélo doivent être solidement fixées au cadre et à la fourche. Un blocage rapide qui n'est pas bien réglé et fermé, peut causer le desserrage ou le détachement soudain de la roue et avoir des conséquences très graves. S'assurer que le blocage rapide soit réglé et correctement fermé (cf. paragraphe roues) et vérifier qu'il soit correctement inséré dans l'emplacement prévu sur la patte du dérailleur.

5.5 CONTRÔLE DU GUIDON ET DU TUBE DE SELLE.

Inspecter soigneusement le guidon et la potence pour détecter des signes d'usure, des fissures, des déformations ou des bosses et, en leur présence, remplacer le composant avant d'utiliser le vélo.

5.6 CONTRÔLE DES SUSPENSIONS. S'assurer que les composants de suspension sont réglés en fonction du poids et du style de conduite du cycliste.

Vérifier régulièrement qu'ils n'atteignent pas la butée, qu'ils ne sont pas trop rigides, qu'il n'y a pas de jeux et qu'ils ne sont pas bloqués à cause d'un problème technique. Si l'un de ces problèmes survient, contacter immédiatement un mécanicien pour résoudre le problème. Le fonctionnement de la suspension affecte le comportement du vélo lorsqu'il est soumis à des sollicitations, ce réglage est donc extrêmement important. Pour toute information spécifique, se référer au manuel fourni avec la suspension.

Pour les vélos à suspensions, en absence des instructions du fabricant, nous vous prions de contacter votre revendeur pour obtenir les informations relatives au fonctionnement.

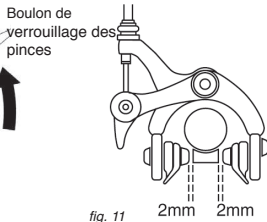
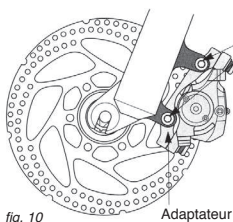
5.7 CONTRÔLE DE LA BÉQUILLE

- S'assurer que la béquille soit totalement remontée avant de partir.
- Ne pas s'asseoir sur le vélo quand la béquille est appuyée au sol. Cette dernière est étudiée pour soutenir uniquement le poids du vélo et non pas celui du cycliste.
- Placer le vélo sur la béquille uniquement sur des surfaces appropriées. Les terrains friables, éboulex ou boueux pourraient entraîner l'enfoncement ou le renversement du vélo.

5.8 RÉGLAGE DES FREINS

Les freins utilisés sur nos vélos sont de quatre types :

- à tirage latéral (cantilever) voir fig. 11
- à tirage central (V-brake) voir fig. 12
- à rétropédalage
- à disque (mécaniques ou hydrauliques) voir fig. 10



Les méthodes de réglage varient suivant le type. Pour un réglage optimal des freins qui agissent sur la jante, garder une distance de 1/2 mm entre les patins du frein et le côté de la jante fig. 11/12. Le patin ne doit jamais toucher la jante en position de repos. En outre les deux patins doivent toucher la jante en même temps au moment du freinage et sans toucher le pneu. Le réglage final peut être obtenu avec la vis de réglage placée à des endroits différents selon le type de frein utilisé. Si les patins entrent en contact avec le pneu ou entrent dans les rayons des roues lors du freinage, ils peuvent provoquer des chutes. Pour les freins à disque mécaniques, la distance entre les plaquettes et les disques doit être ajustée de 0,2-0,4 mm à l'aide des vis correspondantes. Pour les freins hydrauliques, le réglage est automatique.

ATTENTION: les plaquettes des freins à disque ont besoin d'un minimum d'usure avant d'atteindre un freinage optimal. Pendant le fonctionnement les disques surchauffent, il ne faut donc pas les toucher quand vous vous arrêtez.

En cas de rupture d'un des deux systèmes de freinage, il faut le réparer tout de suite, parce qu'un seul frein n'est pas suffisant pour un freinage sûr. Contrôlez soigneusement les patins de freins, les gaines et les câbles de tension et leur lubrification, si vous voyez que des spirales sont effilochées ou allongées, des extrémités courbées, en cas de rouille ou d'usure, remplacez les parties détériorées. Voir les instructions du fabricant des freins pour le fonctionnement et l'entretien de ces derniers ainsi que pour le remplacement des plaquettes.

Si vous ne disposez pas des instructions du fabricant, veuillez vous adresser à votre revendeur ou contacter le fabricant du frein.

Pour remplacer les patins, desserrer le boulon de fixation jusqu'à enlever le patin et procéder à son remplacement. Contrôler que les patins de frein sont solidement fixés (serrage 5/8 Nm).

5.9 DÉRAILLEURS (dérailleur avant et arrière)



fig. 13

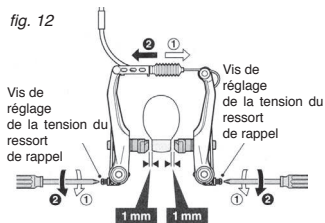


fig. 14



fig. 15

fig. 12



Le vélo est muni de dérailleurs ce qui vous permettent de choisir la vitesse la plus adaptée pour maintenir une cadence optimale dans la plupart des conditions, en fonction de votre niveau physique et de votre expérience.

La cadence optimale est d'environ 60-90 tours de pédale/minute. La plupart des vélos adoptent un système de dérailleur qui permet de changer de vitesse en faisant passer (dérailler) la chaîne d'un plateau à l'autre, soit à l'avant, soit à l'arrière. Il existe différents types de manettes de dérailleur pour vélo, chacune destinée à une application spécifique. Les plus courantes sont : 1) manettes de dérailleur route Shimano STI et Campagnolo Ergopower (fig. 13 et 14). 2) manettes de dérailleur mtb/sport Rapidfire avec leviers commandés par le pouce et l'index (fig. 15) et Dual Control avec leviers qui commandent les fonctions de changement de vitesse et freinage en même temps (fig. 16).



fig. 16



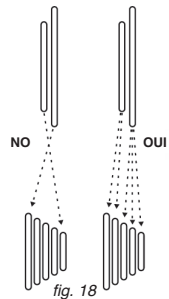
fig. 17

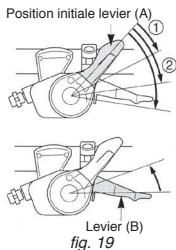
3) manettes de dérailleur mtb/trekking/city Twist shift avec poignées rotatives sur le guidon (fig. 17). Exemple d'exécution d'un changement de vitesse (fig. 19) : pour passer d'une seule position d'un petit pignon à un plus grand, pousser le levier A en position 1. Pour changer 2 ou 3 positions à la fois, poussez-le en position 2 ou 3. Pour passer d'un pignon plus grand à un pignon plus petit, poussez le levier B une fois. Les leviers retournent à la position initiale une fois relâchés.

IMPORTANT : Il faut absolument éviter les utilisations combinées petit pignon avant avec petit pignon arrière et grand pignon avant avec grand pignon arrière, car la chaîne n'est plus alignée et génère des frottements et des dysfonctionnements (fig. 18). Après avoir familiarisé avec les rapports, il sera facile de découvrir les plus appropriés aux exigences personnelles. Changez les rapports seulement quand vous pédalez de manière uniforme ; en effet, si vous pédalez avec force, la chaîne peut glisser et s'user prématurément. Changer de rapports à l'arrêt ou en marche arrière, peut endommager sérieusement le vélo.

5.10 RÉGLAGE DES DÉRAILLEURS

Le réglage des dérailleurs avant et arrière doit être fait avec le vélo soulevé, de manière à pouvoir actionner la transmission et le système de dérailleur avec le vélo parfaitement fixé. Si l'opération de changement de vitesse n'est pas précise, il faut régler la tension du câble au moyen du régulateur qui se trouve sur l'enclenchement du dérailleur arrière (fig. 20) ou sur la commande du guidon (fig. 22). Pour un réglage optimal, actionner la manette du dérailleur pour déplacer la chaîne du plus petit pignon au deuxième pignon. Déplacer à présent le levier de manière à éliminer le jeu et régler le boulon de réglage jusqu'au moment où la chaîne entre en





contact avec le troisième pignon. Relâcher ensuite le levier de dérailleur et si la chaîne frotte encore sur le troisième pignon, desserrer un peu le boulon (dans le sens des aiguilles d'une montre) jusqu'à ce qu'elle ne touche plus. Après avoir effectué ce réglage, s'assurer que la chaîne se déplace facilement et avec précision, aussi bien en montant du plus petit pignon au plus grand, qu'en descendant. Pour régler la tension du câble du dérailleur avant, il faut actionner le régleur situé sur la commande du guidon (fig. 22) ou sur le serre-câble. Pour éviter que la chaîne ne tombe du plus petit et du plus grand pignon, la plage d'oscillation du dérailleur arrière et avant est délimitée par les vis de limitation (fig. 21), qui sont réglées à l'origine par le fabricant et ne changent pas lors d'une utilisation normale.

ATTENTION: en ce qui concerne le réglage et l'entretien des manettes de dérailleur, s'adresser exclusivement au mécanicien, étant donné que ces opérations exigent des outils et des connaissances techniques spécifiques.

5.11 CHAÎNE ET CASSETTE DE PIGNONS



fig. 20



fig. 21



fig. 22

La chaîne et la cassette de pignons sont des pièces du vélo sujettes à usure; toutefois, avec un nettoyage régulier, une bonne lubrification et en utilisant des rapports où la chaîne coulisse de manière rectiligne, il est possible d'en augmenter la durée. La limite normale d'usure de la chaîne est comprise entre 1500 et 3000 km. Si l'on ne remplace pas la chaîne après avoir dépassé cette limite, on risque de compromettre et d'endommager les autres composants de la transmission (plateaux et engrenages). Il est possible de contrôler l'état de la chaîne en soulevant avec les doigts la chaîne du grand plateau denté; si la chaîne se soulève facilement, il est temps de la remplacer. Pour effectuer un contrôle précis de la chaîne et de cassette de pignons et leur remplacement éventuel, nous recommandons de contacter un mécanicien, car cela nécessite d'outils spéciaux et d'une formation spécifique pour assurer un fonctionnement parfait.

Lubrifier régulièrement la chaîne avec des huiles pour chaînes. Placer toujours un chiffon derrière la chaîne pour éviter de mettre de la graisse sur les autres parties du vélo. Une fois l'application terminée, enlever le lubrifiant en trop avec un chiffon.

ATTENTION: Une chaîne mal serrée ou usée peut se casser avec avoir des conséquences très graves.

5.12 CADRE ET FOURCHE

Inspectez soigneusement le cadre et la fourche pour détecter des signes d'usure, des fissures, des déformations ou des bosses pouvant signaler des défaillances. Il faut savoir que les matériaux en carbone, aluminium et en acier réagissent différemment en cas de dommage. Contrairement au métal, le carbone ne présente pas de bosses ou d'autres déformations dues à une surcharge (image classique de dommage sur le métal). Les effets des dommages sur le matériau en carbone se présentent généralement d'abord à l'intérieur (ébréchure). Après une chute, le cadre ou la fourche avant doivent être absolument contrôlés par un revendeur de confiance et, en cas de dommage sur la structure en carbone, la substitution peut s'avérer indispensable. Après un dommage, un composant en carbone peut se rompre subitement. En cas de rupture des fibres, il faut être extrêmement prudent dans la manipulation du matériel car les fibres de carbone fines pourraient provoquer des lésions. Pour le nettoyage, il ne faut pas utiliser de solvants ou substances chimiques corrosives qui pourraient endommager la peinture. Nettoyer avec de l'eau et un détergent léger ou utiliser un chiffon souple humidifié avec une substance dégraissante non agressive pour la peinture. Il ne faut pas utiliser de jets à haute pression pour laver le vélo, l'eau qui entre dans les coussinets entraîne leur corrosion et la perte des propriétés. Les fourches suspendues doivent être lubrifiées régulièrement pour garantir un fonctionnement régulier et prolonger leur durée de vie. Les fourches à ressorts ou à élastomères n'ont pas besoin d'entretiens particuliers, tandis que pour les fourches hydrauliques ou à air comprimé, il faut suivre attentivement le mode d'emploi fourni par le fabricant.

ATTENTION: Toute modification apportée au cadre ou à la fourche annule la garantie du fabricant et pourrait rendre dangereux l'usage du vélo.

5.13 GUIDON

La fourche et le guidon sont reliés par une série de calottes et coussinets, afin de permettre des mouvements rotatoires, appelée jeu de direction. La mauvaise qualité de la chaussée sollicite le jeu de direction. Celui-ci doit être resserré régulièrement afin d'éviter d'endommager les coussinets et de rendre l'utilisation du vélo dangereuse.

Pour vérifier la présence d'un jeu de direction, bloquer avec le frein la roue avant et pousser en avant et en arrière le vélo ; en cas de jeu excessif accompagné d'une légère secousse, régler le jeu de direction.

ATTENTION : Le réglage du jeu de direction exige un équipement et une formation spécifiques et doit, par conséquent, être exécuté exclusivement par le mécanicien.

5.14 ROUES

Les roues font bouger votre vélo et sont le lien entre vous et la route. Il est donc essentiel de préserver leur fiabilité et leur intégrité structurelle pour votre sécurité et les performances de votre vélo.

Un bon contrôle périodique permet de prévenir tout éventuel problème. Avant d'utiliser votre vélo, vérifiez que les blocages rapides des moyeux sont en position d'arrêt (fig. 23 et 28) et que les écrous de l'axe du moyeu sont bien serrés.

S'assurer que le blocage rapide est réglé et fermé correctement comme indiqué ci-après. Pour enlever la roue, ouvrir le blocage rapide des freins à tirage latéral ou

enlever le petit arc pour les freins cantilever et V-brake. Tirer le levier de blocage du moyeu jusqu'à la position « ouverte » (fig. 23) et desserrer l'écrou de fixation du côté opposé. La roue peut maintenant être retirée des pattes de fixation. Pour remonter la roue, placer son axe entre les pattes de fixation, le levier en position intermédiaire entre ouvert et fermé, serrer l'écrou de fixation du côté opposé en le serrant avec les doigts (fig. 24). Ensuite, avec la paume de la main, amener le levier en position fermée, il faut rencontrer une certaine résistance (fig. 25).

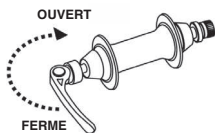


fig. 23



fig. 24



fig. 25

IMPORTANT : Si le levier est déplacé en position FERMÉE avec peu ou aucune résistance, la force de serrage est insuffisante. Remettre le levier en position OUVERTE, resserrer l'écrou de réglage rapide, fermer le levier et vérifier à nouveau sa résistance. Si une force supérieure à 200 Newtons (20 kg) est nécessaire pour fermer complètement le levier de l'attache rapide, ouvrir le levier et desserrer légèrement l'écrou de réglage de l'attache rapide. Si une force de moins de 53,4 Newtons (5,4 kg à une distance de 1 m) est nécessaire pour commencer à ouvrir le levier à partir de la position complètement fermée, ouvrir le levier et serrer légèrement l'écrou de réglage de l'attache rapide. Répéter le réglage si nécessaire.

Dans la position finale, le levier doit être parallèle à la roue et ne doit jamais sortir latéralement. Assurez-vous ensuite que le blocage a eu lieu en soulevant le vélo et en tapant avec force sur la roue (fig. 27). La roue ne doit pas se détacher, se desserrer ni sortir d'un côté. Si le vélo est équipé de moyeux à écrou, il faut s'assurer qu'ils sont serrés correctement selon les couples de serrage suivants : avant 40 Nm, arrière 40 Nm. Effectuer le même contrôle.

Vérifier l'alignement et le centrage des roues comme indiqué au chapitre 5 point 1. Vérifier qu'il n'y a pas de rayons lâches ou cassés. En soulevant la partie antérieure du vélo, essayer de déplacer latéralement à droite et à gauche la jante pour vérifier que les coussinets du moyeu ne sont pas desserrés. Faire tourner la roue pour vérifier qu'il n'y a pas de bruits insolites dans le moyeu. Contrôler l'état d'usure des jantes (wear limit).

Les jantes de votre vélo ont des indicateurs d'usure sur la surface de freinage qui se présentent comme un rayon continu tout autour



fig. 27



fig. 28

de la jante. Si la surface de freinage est usée et qu'il n'est pas possible de voir le rayon, il faut remplacer la jante. Après ces contrôles, en cas d'anomalies ou de doutes sur la qualité des roues, contacter le revendeur pour l'assistance.

ATTENTION : assurez-vous que les surfaces de freinage des jantes sont propres. La saleté ou la graisse annulent l'efficacité du frein. Les nettoyer avec de l'eau et du savon, les rincer ou utiliser un chiffon doux humide avec une substance dégraissante non agressive pour la peinture.

5.15 PÉDALES (instructions de montage)

La pédale portant la lettre R doit être vissée sur la manivelle droite (fig. 29) le sens des aiguilles d'une montre et la pédale portant la lettre L doit être vissée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre sur la manivelle gauche (fig. 30). Fixer les pédales avec force à l'aide de la clé prévue à cet effet. Visser d'abord avec les mains et ensuite avec force avec la clé (couple de serrage 35/40 Nm). Pour contrôler l'efficacité des coussinets des pédales, il faut tourner et bouger les pédales de droite à gauche et de haut en bas avec les mains. Si les coussinets sont trop desserrés ou trop rigides, contacter le mécanicien. Les pédales avec système de blocage automatique des pieds sur les pédales (fig. 31), exigent des chaussures particulières, sous lesquelles il faut appliquer des cales pour la fixation. Pour fixer un pied à la pédale, insérer la partie antérieure du cale-pied dans la partie antérieure de la pédale et pousser vers le bas. Pour se décrocher, tourner le talon latéralement. S'assurer que toutes les vis de fixation sont bien vissées, avec une cale desserrée il est presque impossible de descendre du vélo. Pour les réglages, suivre les indications fournies dans le manuel du fabricant.

ATTENTION : Vérifier que les pédales sont correctement serrées. Suivre scrupuleusement les instructions pour éviter d'endommager le filet de la pédale ou de la manivelle et contrôler l'état d'usure des cales.

5.16 COMPOSANTS EN CARBONE

ATTENTION : Si des fissures, des entailles, des bosses ou une décoloration sont visibles dans le cadre, la fourche ou d'autres composants en carbone, ces composants ne doivent plus être utilisés. Les composants en carbone endommagés peuvent céder subitement et provoquer une chute. Remplacer immédiatement les composants en carbone endommagés.

ATTENTION : Éviter le chauffage excessif des composants en carbone, comme l'exposition excessive au soleil à l'intérieur d'une voiture. Il ne faut pas repeindre à la peinture en



fig. 29



fig. 30



fig. 31

poudre le cadre et la fourche avant car ce procédé provoque une augmentation des températures pouvant endommager ou abîmer le composant.

5.17 APRÈS AVOIR UTILISÉ VOTRE VÉLO

Pour fonctionner correctement votre vélo doit être propre. Quand vous rentrez, rangez le vélo à l'abri de la pluie, de la neige, du soleil. Les agents atmosphériques peuvent corroder les parties métalliques, le soleil peut décolorer la peinture ou endommager les parties en plastique et en caoutchouc. Avant de ranger votre vélo pour une longue période, il faut le nettoyer et le lubrifier et passer un chiffon avec une substance protectrice. Suspending le vélo avec les pneus à moitié gonflés. Ne pas mettre le vélo près de moteurs électriques, parce que l'ozone peut détruire le caoutchouc et la peinture.

5.18 INSTRUCTIONS DE MONTAGE POUR LES STABILISATEURS ET LE CAPUCHON DU CARTER



fig. 1

Enlever le vélo de son emballage et le poser sur une surface plane.



fig. 2

Contrôler que les deux vis du stabilisateur sont bien vissées au cadre.



fig. 3

Ôter les vis de fixation du cadre à l'aide d'une clé de 10.



fig. 4

Positionner le stabilisateur au niveau des deux trous taraudés du cadre, visser la vis supérieure de la plaque à l'aide d'un couple de serrage de 10 Nm. Cette opération doit être effectuée aussi bien du côté droit que du côté gauche du cadre. Les stabilisateurs doivent toujours être montés en couple avec 2 vis de fixation chacun.

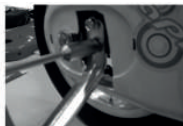


fig. 5

Visser ensuite la vis inférieure avec un couple de serrage de 10 Nm.

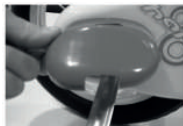


fig. 6

Positionner le capuchon du carter près des fentes prévues à cet effet.



fig. 7

Introduire la plaquette droite du capuchon dans la fente du carter.

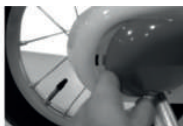


fig. 8

Introduire la plaquette gauche du capuchon dans la fente du carter.



fig. 9

Contrôler manuellement que le tout soit correctement positionné et qu'il ne se détache pas facilement; si tel est le cas, répéter les opérations 7 et 8.

CARTE D'IDENTITÉ DU VÉLO

Cachet du revendeur

Modèle :

Couleur :

N° du cadre :

Taille du cadre :

Marque et modèle de la fourche :

N° de la fourche :

Espace prévu pour l'application du coupon d'identification que vous trouverez sur le vélo. Cela nous permet d'identifier à tout moment, toutes les données liées à la production du vélo. Elle fait partie intégrante de la garantie.

N.B: Pour la garantie, veuillez joindre le ticket de caisse indiquant la date d'achat.

- nom et prénom :

- adresse :

- code postal :

- n° de tél./fax :

- adresse e-mail :

E s p a ñ o l

ES

Manual de instrucciones y garantía

ÍNDICE

Cap. 1: MANTENIMIENTO Y LUBRICACIÓN	pág. 57
Cap. 2: GARANTÍA	pág. 58
Cap. 3: SEGURIDAD	pág. 59
Cap. 4: PREPARACIÓN PARA EL MANEJO	pág. 62
Cap. 5: CONTROLES Y REGULACIONES	pág. 64

INTRODUCCIÓN

¡Gracias por haber elegido nuestra bicicleta y enhorabuena por la compra!

Ha comprado una bicicleta confiable y de calidad, resultado de una atenta investigación técnica y de puntuales controles que le garantizarán un uso placentero de su nueva bicicleta.

Todos nuestros productos están ensamblados en Italia y se regulan con el fin de permitir el uso.

Lea con atención este manual. Esto será útil para usar del mejor modo su bicicleta y le proporcionará toda la información necesaria para mantenerla siempre segura y eficiente.

Le recordamos que, en el ámbito del progreso técnico, el productor se reserva el derecho de aportar modificaciones a los componentes, al detalle o a los suministros de accesorios. Por lo tanto, figuras, descripciones y datos deben considerarse no vinculantes.

ATENCIÓN: los progresos tecnológicos han vuelto a nuestras bicicletas y a sus componentes más complejos, y, por lo tanto, es imposible proporcionar en este manual toda la información necesaria para reparar y/o mantener correctamente vuestra bicicleta.

Con el fin de reducir al mínimo las probabilidades de un accidente y lesiones personales, es fundamental que cualquier reparación o mantenimiento que no se describa en el presente manual se realice por un mecánico profesional. Consultar al propio mecánico de confianza para determinar los requisitos de mantenimiento.

CAPÍTULO 1 - MANTENIMIENTO Y LUBRICACIÓN

1.1 Un mantenimiento básico correcto y constante aumentará la duración y fiabilidad de su bicicleta.

Dentro de los 8 días de trabajo desde la compra es fundamental realizar el primer control, ya que durante el periodo de rodaje se asientan las partes de su bicicleta. No es posible evitar este proceso de “maduración” y la primera inspección influye notablemente en el funcionamiento posterior y en la duración de la bicicleta. Por eso, hay que establecer con su concesionario un plazo para el primer “mantenimiento”.

La frecuencia y tipo de las intervenciones en la bicicleta dependen del clima, del tipo de uso, de las condiciones del terreno, peso del sujeto que la usa, etc...

Este programa es válido para un uso normal, en caso de uso superior al promedio es necesario realizar mantenimiento en el medio con una frecuencia mayor.

Si un componente o parte del medio parece averiada o anómala, controlarla inmediatamente y realizar el mantenimiento con un técnico especializado.

Le recomendamos usar productos para el mantenimiento como: grasa, aceite, desengrasante, pulidor y cualquier otra cosa BIODEGRADABLE. Proteger el medio ambiente y la naturaleza es una obligación de todos, para nosotros, los ciclistas, es una misión.

COMPONENTE	MANTENIMIENTO	PAG.	PRODUCTO	FRECUENCIA
Cuadro	Control y limpieza	69	Agua + detergente abrillantador protector para cuadros	1 mes/ 6 meses
Horquilla	Control, lubricación y limpieza	69	Véase manual del productor	15 días
Ruedas	Control y limpieza	70	Trapo con desengra- sante no agresivo para las pinturas	1 mes
	Lubricación cubos	-	Grasa para cojinetes	1 año
Neumáticos	Control	64		1 mes
Frenos y palancas	Control y lubricación articulaciones	65	Oleo spray	3 meses
Cables y vainas	Control y lubricación	68	Grasa sintética para cadenas	6 meses
Cadena y rueda libre	Control, limpieza y lubricación	68	Grasa sintética para cadenas	1 mes
Movimiento central	Desmontadura y lubricación	-	Grasa para cojinetes	1 año
Cambio desviador	Control, limpieza, regulación y lubricación	67	Grasa sintética para cadenas	1 mes
Mandos cambios	Para el mantenimiento de estas partes dirijase exclusivamente al mecánico de bicicletas	67		1 año
Dirección	Control	70	Grasa para cojinetes	1 año
Pedales	Control y lubricación	71	Grasa para cojinetes	3 meses
Tija del sillín	Control y lubricación	62	Grasa de baja viscosidad	1 año
Instalación luz y refringentes	Control y limpieza	60	Trapo húmedo	Cada salida
Pernos y tuercas	Controlar los aprietos	58		1 mes

1.2 APRIETE DE PERNOS Y TUERCAS

Durante la utilización, a causa de las vibraciones, los tornillos pueden aflojarse. Le aconsejamos controlar, periódicamente, el apriete de los tornillos según el programa de mantenimiento. Sustituya, inmediatamente, cualquier componente que esté averiado o que se haya perdido. A continuación indicamos los pares de apriete aconsejados, expresados en Newton-metro, para llevar a cabo correctamente esta operación es necesario utilizar una llave dinamométrica que se desengancha cuando llega al par de torsión oportuno.

COMPONENTE		PAR DE APRIETE (N/m)
RUEDA	Tuerca cubo delantero, tuerca cubo trasero	40 - 45
SILLÍN	Tuerca cierre rápido sillín	20 - 24
	Perno tija del sillín	10 - 14
	Abrazadera de sujeción sillín con chasis de carbono	3 - 5
FRENO	Perno fijación freno	7 - 10
	Perno fijación zapata de freno	5 - 8
	Tornillo palanca freno manillar	6 - 8
MANILLAR	Perno acople manillar	18 - 20
	Perno dirección ahead set	10 - 14
	Cierre rápido potencia M6	12 - 14
	Cierre rápido potencia M8	14 - 18
CAMBIO	Perno desviador trasero	8 - 15
	Perno desviador delantero	5 - 7
	Perno pinza freno de disco	6 - 8
BIELA - PEDAL	Tornillo biela	34 - 44
	Tornillo taco pedal automático	5 - 8
	Pedales	34 - 40
EXTRA	Estabilizadores	10 - 12
	Tornillo portacantimplora	4

ATENCIÓN: el desarrollo continuo de componentes y materiales utilizados determinan la posible variación de los valores de la tabla. Especialmente, para los modelos que utilizan componentes de carbono y de aluminio, les rogamos que observen los pares de apriete escritos cerca de los propios tornillos. La utilización de una llave dinamométrica es necesaria para no superar los límites de apriete, que pueden determinar la debilitación y la rotura de los propios tornillos. El incumplimiento de estas instrucciones puede provocar desperfectos en el producto y resultar en accidentes, lesiones físicas o la muerte.

CAPÍTULO 2 - GARANTÍA

2.1 El uso correcto de la bicicleta, un control dentro de los 8 días de laborales desde la compra y un mantenimiento general realizado por lo menos una vez al año por el

mecánico de bicicletas, son requisitos para la garantía. El producto comprado está amparado por garantía contra los defectos de material o de fabricación durante 24 meses a partir de la fecha efectiva de entrega al Comprador.

La garantía consiste en la sustitución y/o reparación gratuita de los componentes ineficientes que por algún defecto de fabricación comprobado y reconocido por el Vendedor, excluyendo cualquier derecho del Comprador de resolución del contrato o indemnización por daños o reducción de precio. La garantía no incluye los gastos de mano de obra, transporte y otros gastos causados por defectos. El pedido de servicio de asistencia en garantía deberá presentarse sólo al vendedor junto con el recibo de compra. La garantía es válida solamente para el comprador originario y no es transferible. Excepto por lo previsto por las normas vigentes, el fabricante no tiene ninguna responsabilidad ni obligación por cualquier tipo de accidente que pueda ocurrir a las personas o bienes durante o a causa de la utilización del vehículo. El fabricante se reserva la facultad indiscutible de determinar si el defecto está amparado por la garantía.

2.2 PLAZOS PARA LA REPARACIÓN DENTRO DE LOS TREINTA DÍAS

El producto reconocido defectuoso por fabricante será reparado o sustituido, a discreción por el fabricante, gratuitamente, en un plazo de treinta (30) días siguientes a la recepción del producto.

2.3 LIMITACIONES

La presente garantía no cubre los productos que tienen daños causados por: accidentes, manipulación, negligencia, uso inadecuado, falta de mantenimiento, decoloración y amarillamiento debidos a la exposición a los rayos UV, corrosión, montaje de partes de repuesto no originales, desgaste normal, deterioro por el uso, actividades acrobáticas, modificaciones o reparaciones en el chasis y en los componentes y en el funcionamiento del vehículo, uso competitivo.

2.4 CONFORMIDAD

Esta bicicleta ha sido diseñada y fabricada según los conceptos más modernos de seguridad de la calidad conforme a las normas europeas ISO 4210-2, ISO 8098.

2.5 CICLO DE VIDA ÚTIL

Al final del ciclo de vida útil de la bicicleta, los diferentes componentes deberán eliminarse en los vertederos autorizados.

CAPÍTULO 3 - SEGURIDAD EN BICICLETA

3.1 La seguridad en bicicleta es un aspecto muy importante. Con este fin es indispensable el cumplimiento de normas precisas:

- conozca las reglas del tráfico, en cada país hay leyes específicas que regulan la circulación de las bicicletas;
- viaje siempre en el sentido de marcha usual, en fila y manteniendo una dirección lineal;
- no circule por las aceras y deje pasar a los peatones;
- tenga cuidado con los vehículos que parten y con las puertas de los automóviles que se abren de imprevisto;
- no haga competiciones en las calles por donde circulan vehículos;

- no lleve pasajeros si el vehículo no cuenta con el equipo adecuado para transportarlos e infórmese, previamente, que esté permitido hacerlo en el país donde utiliza la bicicleta.

ES peligroso colocar los dedos en el área de la cadena, peligro de lesión.

Se corre el mismo riesgo con los rayos de la rueda y con los discos de freno.

Asegúrese de que los frenos funcionen correctamente y que la bicicleta esté en perfectas condiciones.

ATENCIÓN: con el suelo mojado disminuye la eficacia del sistema de frenos y la adherencia de las cubiertas en la carretera. Prevea espacios de puesta en marcha adecuados; no efectúe frenadas abruptas.

- indique con el brazo correspondiente cualquier cambio de dirección;

- viaje con las dos manos en el manillar (salvo para indicar el cambio de dirección).

3.2 FORMACIÓN DE NIÑOS

Si permite que su hijo utilice la bicicleta, transportarlo en la sillita o remolcarlo en un remolque para niños (tandem o trailer), siempre debe supervisarlos atentamente para garantizar la máxima seguridad. Antes de conectar a su bici cualquier medio, siempre tiene que controlar que su bici sea adecuada para la fijación de los accesorios. Los niños no tienen la capacidad para identificar los peligros y no pueden reaccionar correctamente frente a una situación de emergencia. Por esta razón, nunca deje que un niño monte una bicicleta sin supervisión. Nunca deje un niño sentado en el sillín o en el remolque sin supervisión. Es muy importante que los padres o tutores del niño se aseguren de que este sabe manejar correctamente la bicicleta en particular el funcionamiento de los frenos y cual palanca de frenos actúa sobre el freno delantero y cual sobre el freno trasero. El freno delantero debe usarse con mucha precaución porque si es accionado indebidamente puede causar la pérdida de control sobre la bicicleta y por consiguiente caídas.

Las bicicletas de los niños, pueden estar equipadas con estabilizadores que deben estar montados atornillando ambos tornillos en la placa de la horquilla, con par de apriete igual a 10-12Nm. los estabilizadores nunca deben plegarse o modificarse, de lo contrario la bicicleta se volverá inestable y podrá causar la caída del niño. Se aconseja el uso de un casco homologado según la normativa EN-1078.

3.3 POR LA NOCHE

Si quiere utilizar la bicicleta también por la noche con la máxima seguridad, es necesario respetar algunas precauciones:

- la bicicleta deberá montar el juego completo y adecuado de reflectantes. Es indispensable un sistema de iluminación autónomo respetando las normas de seguridad de vuestro país/estado. Los sistemas pueden ser de tipo: dinamo, batería intercambiable, batería del sistema del motor.

- se aconseja viajar lo más cerca posible del borde del carril.

3.4 ZONAS NO ASFALTADAS

Cuando se utiliza la bicicleta por zonas no asfaltadas hay que respetar algunas precauciones importantes:

- viaje a baja velocidad, a fin de evitar riesgos y póngase un casco protector homologado;

- sea consciente de que sin cubiertas adecuadas no se podrá tener la mejor adherencia posible;

- tenga mucho cuidado en las bajadas. Al frenar las ruedas pierden adherencia y el uso excesivo de los frenos puede provocar la pérdida de control del medio y la caída;

- asegúrese de que la bicicleta esté en perfectas condiciones;

- sustituya de inmediato cualquier pieza averiada.

ATENCIÓN: Los saltos, las acrobacias, y cualquier utilización inusual pueden comprometer la estructura de la bicicleta. Por lo tanto, hay que tener en cuenta las situaciones que se pueden presentar a lo largo del recorrido antes de superar posibles obstáculos.

Nuestros productos han sido diseñados para resistir a solicitaciones muy duras, pero al superarse los límites mecánicos y físicos existe el riesgo de poner en peligro a sí mismo y a los demás. Se desaconsejan fuertemente las competiciones extremas como: downhill competition, stuntriding o cualquier tipo de carrera todo-terreno.

3.5 USO ADECUADO POR TIPO

Cada bicicleta ha sido diseñada y fabricada para un uso específico. Al elegir el modelo que se quiere comprar, tenga en cuenta las indicaciones siguientes sobre la utilización del vehículo. Hay que tener en cuenta que nuestras bicicletas han sido probadas para soportar un peso máximo (120 kg adulto-60 kg niño) que se calcula sumando el peso de la bicicleta, ciclista y equipaje. El peso máximo del equipaje está indicado en el portaequipajes. No todos los accesorios son compatibles o seguros, por lo tanto es indispensable añadir al equipo solamente los accesorios aprobados por el fabricante. Por ejemplo, las sillitas influyen considerablemente en el peso de la bici, volviéndola menos estable. Existen sillitas y tráileres compatibles con algunos de nuestros modelos de bicicleta, sin embargo, es conveniente solicitar la opinión del revendedor antes de realizar modificaciones en la bicicleta. En el caso de que se instale un trasportín en la bicicleta, asegúrese de que sea homologado según la norma ISO11243.

TIPO DE BICI	TIPO DE RECORRIDO	RECORRIDOS
CARRERA	Carretera de asfalto y pavè.	Deportiva, trayectos largos. Se necesitan trajes técnicos.
ALTA VELOCIDAD HÍBRIDAS	Carretera de asfalto y pavè, fuera de carretera, senderos.	Deportiva y turística, trayectos medios.
ALTA VELOCIDAD CARRETERA	Carretera de asfalto y pavè.	Deportiva y turística, trayectos medios y largos.
MTB	Carretera de asfalto y pavè, fuera de carretera, senderos.	Turística
FULL SUSPENSION CUIDADO: dentro de esta tipología hay modelos específicos para saltar, para acrobacias, bajadas y otros usos extremos, con características adecuadas. Profundice la información en nuestros concesionarios.	Carretera de asfalto y pavè, fuera de carretera, senderos.	Turística
TREKKING	Carretera de asfalto y pavè, carreteras blancas, senderos.	Deportiva/ciudad/turística, trayectos breves/medios.

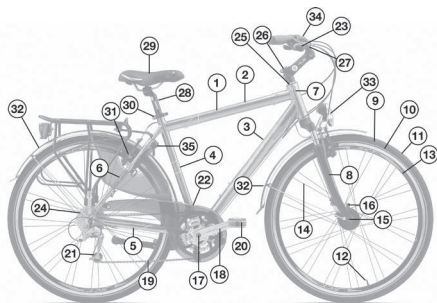
Las bicicletas han sido ideadas para el uso exclusivo de recorridos en desmontes y asfaltados. Se desaconsejan todas las aplicaciones off-road o de todas maneras todos los usos que contemplen obstáculos, saltos o acrobacias que impliquen esfuerzos aunque de leve entidad.

ATENCIÓN: es de importancia fundamental que las bicicletas no se destinen a usos distintos de los admitidos, puesto que esto podría conllevar la superación de los límites de carga y el consecuente daño del bastidor u otros componentes causando caídas graves.

CAPÍTULO 4 - PREPARACIÓN PARA EL MANEJO

4.1 Antes de utilizar su nueva bicicleta "POR PRIMERA VEZ", lleve a cabo los siguientes controles y regulaciones, a fin de adecuar la bicicleta a las exigencias del ciclista. Asegúrese de que la bicicleta esté bien regulada y la primera vez que la use trate de conocer los componentes, el comportamiento y las reacciones de su nueva bicicleta.

4.2 CONOCER LA BICICLETA



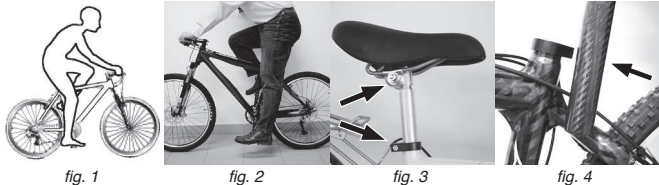
1 CUADRO - 2 TUBO HORIZONTAL - 3 TUBO INCLINADO - 4 TUBO SILLÍN o VERTICAL - 5 BASES - 6 TIRANTES - 7 TUBO DIRECCIÓN - 8 HORQUILLA - 9 RUEDA - 10 NEUMÁTICO - 11 BANDA DE RODAMIENTO - 12 VÁLVULA - 13 LLANTA - 14 RADIOS - 15 BUJE O CARRETE - 16 CIERRE RÁPIDO - 17 EJE PEDALIER - 18 BIELA - 19 CADENA - 20 PEDAL - 21 DESVIADOR TRASERO - 22 DESVIADOR DELANTERO - 23 PALANCA DE CAMBIO - 24 PIÑÓN - 25 JUEGO DE DIRECCIÓN - 26 POTENCIA - 27 MANILLAR - 28 TIJA DEL SILLÍN - 29 SILLÍN - 30 CIERRE RÁPIDO DEL SILLÍN - 31 ZAPATA DE FRENO - 32 GUARDABARRROS - 33 FARO - 34 TIMBRE - 35 CANDADO

4.3 REGULACIÓN DEL SILLÍN

La altura correcta del sillín está indicada en las (figs. 1 y 2). A pedalear, los pulgares de los pies tienen que apoyarse en el centro del eje del pedal y la rodilla debe quedar un poco plegada cuando el pedal está en la posición más baja (fig. 1). Acómódese sobre el sillín y apoye el talón en el pedal, colocándolo en la posición más baja. En esta posición, la pierna tiene que estar totalmente recta (fig. 2) Controle

si consigue tocar el suelo con las puntas de los pies cuando está sentado en el sillín, en caso contrario baje más el sillín. Una vez establecida la altura del sillín, controle que está bien apretado el mecanismo de bloqueo de la tija del sillín y del sillín, (véase fig. 3 y cap.1.2).

ATENCIÓN: Nunca levante la tija del sillín dejando a la vista la muesca que señala el límite máximo de la altura (fig. 4). Se aconseja dejarla introducida en el tubo del cuadro al menos 75 mm.



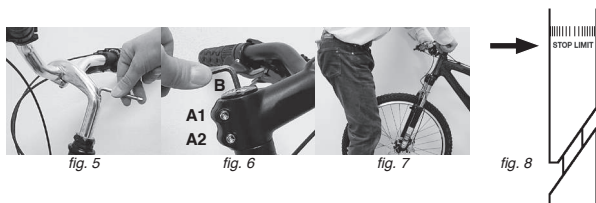
En caso de que Ud decida sustituir el sillín de su bici por uno (ej. de niño o vintage) con muelles, hay que tener cuidado que los muelles tengan un revestimiento para prevenir el aplastamiento de los dedos.

4.4 REGULACIÓN DEL MANILLAR

Para subir o bajar la potencia (fig. 5), hay que aflojar el tornillo spander que está en la parte de arriba de la misma potencia. Una vez aflojado, suba o baje hasta alcanzar la altura correcta. Manteniendo la potencia en posición, apriete firmemente el tornillo spander (apriete 20 Nm). Para fijar el manillar tipo Ahead set (no se puede regular en altura), ajuste los dos tornillos de bloqueo de la dirección A1 y A2 (fig. 6). Para ajustar el deslizamiento de la dirección, regule el tornillo B.

Por último, bloquear los 2 tornillos A1 y A2 (apriete Nm 12-14).

ATENCIÓN: No levante el manubrio por encima de la marca de introducción mínima (fig. 8) indicada en el vástago. Controle que el manillar esté fijado correctamente (fig. 7) apretando la rueda delantera entre sus piernas y tratando de girar el manillar.



4.5 CONTROLE con cual palanca del freno, derecha o izquierda, se acciona el freno delantero y familiarícese con su eficacia, puesto que si no conoce el funcionamiento del freno delantero podría caerse.

4.6 CONTROLE que los pedales estén bien apretados (véase capítulo siguiente).

4.7 CONTROLE el funcionamiento de las luces.

4.8 CONTROLE la fijación del tornillo de la abrazadera de la inclinación del manillar y asegurarse de que no presente juegos.

CAPÍTULO 5 - CONTROLES Y REGULACIONES

“ANTES DE CADA SALIDA” cuando está en la bicicleta lleve a cabo los siguientes controles. Si usted tuviera dudas sobre la integridad de su bicicleta, diríjase al concesionario para el servicio de asistencia.

5.1 CONTROLE QUE LAS RUEDAS ESTÉN DERECHAS. Haga girar cada rueda y observe la llanta girar entre las zapatas de los frenos. Si la llanta está descentrada de la derecha a la izquierda u ondea desde arriba hacia abajo, diríjase a su concesionario para el servicio de asistencia.

5.2 CONTROLAR LOS NEUMÁTICOS. Controle que la presión de inflado esté dentro de los parámetros indicados en el flanco de los neumáticos. Cuando se hincha una rueda hay que tener en cuenta el peso del ciclista y las posibles cargas, ya que una presión más alta ofrece, en general, las mejores prestaciones sobre el asfalto, y una presión más baja es ideal para conducir en todo terreno. Si la banda de rodamiento o los flancos resultaran gastados o deteriorados, sustitúyalos. En el caso de montaje de neumáticos tubulares, es preciso seguir cuidadosamente las instrucciones específicas descritas en el manual de neumáticos. En el caso de problemas o falta de información, diríjase a su vendedor de confianza.

ATENCIÓN: Controle el anclaje y la posición de los neumáticos, sobre todo después haber recorrido largas bajadas. Correr con la presión indicada le garantizará una mayor seguridad y duración.

5.3 CONTROLAR LOS FRENOS. Estando detenido, controle los frenos tirando con fuerza las palancas hacia el manillar.

- FRENOS MECÁNICOS: asegúrese que el recorrido de las palancas no sea excesivo.

Un recorrido excesivo podría ser causado por el desgaste de los patines/pastillas o por frenos flojos. Diríjase inmediatamente a un mecánico para resolver el problema.

- FRENOS DE DISCO HIDRÁULICOS: asegúrese que el recorrido de las palancas no sea excesivo.

Un recorrido excesivo podría ser causado por la falta de líquido en la instalación hidráulica, por la presencia de burbujas de aire en la instalación, por la pérdida de líquido de la instalación o por el desgaste de las pastillas. Diríjase inmediatamente a un mecánico para resolver el problema.

- FRENOS CONTRAPEDAL: pedalee hacia atrás para asegurarse de que el freno esté introducido con una rotación inferior a 60 grados.

ATENCIÓN: el funcionamiento defectuoso de los frenos puede provocar la pérdida

de control del vehículo con el riesgo de sufrir graves consecuencias.

5.4 CONTROLE LA FIJACIÓN DE LAS DOS RUEDAS

Las ruedas de la bicicleta han sido fijadas con tuercas al eje roscado del cubo o con un cierre rápido de palanca (fig. 9), que permite montar y desmontar la rueda sin utilizar herramientas. La mayoría de las bicicletas tienen cubos con cierre rápido.

ATENCIÓN: las ruedas de la bicicleta deben fijarse sólidamente al bastidor y a la horquilla. Si el cierre rápido no está bien regulado o cerrado de manera no correcta, la rueda puede aflojarse o desengancharse repentinamente con consecuencias graves. Asegúrese de que el bloqueo rápido esté regulado y cerrado correctamente, (véase el párrafo de las ruedas) además compruebe que esté insertado de manera adecuada en el compartimiento específico de las horquillas.



fig. 9

5.5 CONTROLE EL MANILLAR Y EL TUBO DE DIRECCIÓN

Inspeccione con cuidado el manillar y el tubo de dirección para encontrar posibles roturas, grietas, abolladuras y deformaciones; en su caso, sustituya el componente antes de utilizar la bicicleta.

5.6 CONTROLE LAS SUSPENSIONES. Asegúrese que los componentes de suspensión estén regulados en base al peso y al estilo de conducción del ciclista.

Verifique regularmente que no alcancen el tope, que no estén demasiado rígidos, que no haya juegos/holguras o que no estén bloqueados por causa de problemas técnicos. Si se presenta uno de estos problemas, diríjase inmediatamente a un mecánico para resolver la avería. El funcionamiento de la suspensión influye en el comportamiento de la bicicleta, por eso es muy importante su correcta regulación. Para información específica, consulte al manual entregado con la misma suspensión.

Para bicicletas con suspensiones, si no se dispone de las instrucciones del fabricante, le aconsejamos contactar con el revendedor para la información relativa al funcionamiento.

5.7 CONTROLE EL CABALLETE DE APARCAMIENTO

- Asegúrese que el caballete de aparcamiento esté completamente inclinado antes de partir.

- No se siente en la bicicleta con el caballete. Este último está estudiado para sostener solo el peso del medio y no el del ciclista.

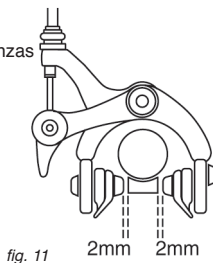
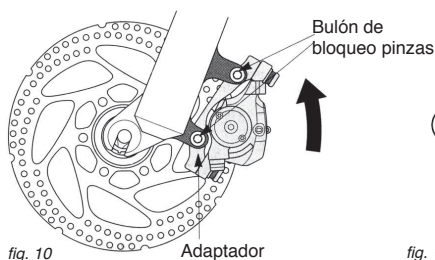
- Coloque la bicicleta con el caballete solo en superficies apropiadas.

Superficies frágiles, inestables o fangosas podrían hundirse o volcar el ciclo.

5.8 REGULACIÓN DE LOS FRENOS.

Los frenos utilizados en nuestras bicicletas son de 4 tipos:

- de tiro lateral (caliper) véase (fig. 11)
- de tiro central (V-brake) véase (fig. 12)
- de cubo contrapedal
- de disco (mecánicos o hidráulicos) vea (fig. 10)



Los métodos de regulación cambian según el tipo. Para una mejor regulación de los frenos que actúan sobre la llanta, hay que mantener una distancia de alrededor de 1/2 mm entre las zapatas del freno y el flanco de la llanta (fig. 11 y 12). En posición de reposo, la zapata del freno no tiene que entrar nunca en contacto con la llanta. Además las dos zapatas tienen que tocar, por entero, la llanta, contemporáneamente, en el momento de la frenada y sin tocar la cubierta. La regulación final se puede obtener mediante el tornillo de regulación colocado en diferentes posiciones, según el modelo de freno utilizado. Si durante la frenada las zapatas tocan la cubierta o tienen contacto con los radios de las ruedas puede hacerle caer. Para los frenos de disco mecánicos, la regulación de la distancia de las pastillas a los discos tiene que ser 0,2-0,4 mm y se ajusta con los relativos tornillos. Para los frenos hidráulicos, la regulación es automática.

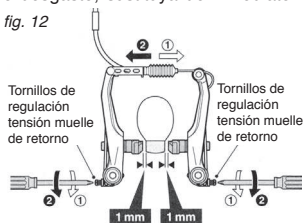
ATENCIÓN: las pastillas de los frenos de disco necesitan un desgaste mínimo antes de alcanzar la frenada ideal. Además, durante el funcionamiento los discos se recalientan, no los toque cuando acaba de detenerse.

Si uno de los dos frenos se rompe, repárelo de inmediato, puesto que un freno solo no es suficiente para garantizar una frenada segura. Se aconseja un control cuidadoso de las zapatas, los latiguillos, cables y su lubricación, si notara espiras deshilachadas o estiradas, extremos curvados, herrumbre o desgaste, sustituya de inmediato las piezas averiadas. Vea las instrucciones del fabricante de los frenos para el funcionamiento y el cuidado de éstos y también para la sustitución de las pastillas.

Si no se dispone de las instrucciones del productor, acuda al revendedor o contacte al fabricante del freno.

Para sustituir las zapatas, afloje el perno de retención hasta quitar la zapata y sustitúyala. Controle que los patines del freno estén bien fijados (apriete 5/8 Nm).

fig. 12



5.9 CAMBIOS (desviador delantero y trasero)



fig. 13



fig. 14



fig. 15

La razón por la que su bicicleta monta los cambios es para permitirle elegir la marcha mejor para mantener un ritmo ideal en la mayoría de las condiciones, según su condición física y su experiencia.



fig. 16



fig. 17

Se puede establecer el ritmo ideal entre las 60 y 90 revoluciones de pedal por minuto. La mayoría de las bicicletas tiene un sistema de cambio con desviador que cambia las marchas desplazando (desviando) la cadena de un engranaje a otro, tanto delantero como trasero. Hay diferentes tipos de mandos del cambio para bicicleta, y cada uno es apto para una aplicación específica. Los más utilizados son: 1) mandos cambio carretera Shimano STI y Campagnolo Ergopower (figs. 13 y 14). 2) mandos cambio mtb/sport Rapidfire con palancas controladas por pulgar e índice (fig. 15) y Dual Control con palancas que controlan las funciones de cambio y frenada contemporáneamente (fig. 16).

3) Mandos cambio mtb/trekking/city Twist shift con los puños que giran sobre el manillar (fig. 17). Ejemplo de ejecución de cambio de marcha (fig.19): para cambiar una sola posición de un piñón más pequeño a uno más grande, empuje la palanca A en la posición 1. Para cambiar de un solo golpe 2 o 3 posiciones, empujarla hasta las posiciones 2 o 3. Para bajar de un piñón más grande a uno más pequeño presione la palanca B una vez. Las palancas vuelven siempre a la posición inicial una vez que se las suelta.

IMPORTANTE: Hay que evitar las combinaciones de engranaje pequeño delantero con pequeño trasero y de

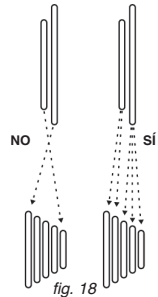
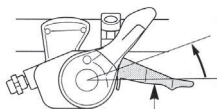
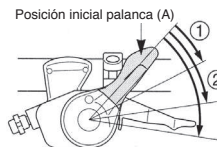


fig. 18

engranaje grande delantero con grande trasero, ya que la cadena no queda alineada y provoca roces e inconvenientes (fig. 18). Una vez que se familiarice con los platos, será más fácil descubrir aquellos más adecuados para las exigencias personales de cada uno. Hay que cambiar de marcha mientras se pedalea hacia adelante de manera uniforme, por el contrario, pedaleando con fuerza, la cadena puede resbalar y desgastarse precozmente. Si usted cambia de marcha cuando está parado o pedaleando hacia atrás la bicicleta se puede averiar.

5.10 REGULACIÓN DE LOS CAMBIOS



Palanca (B)
fig. 19

Para regular el desviador delantero y trasero, la bicicleta tiene que estar levantada para poder accionar la transmisión y el sistema de cambio mientras la bicicleta queda firmemente detenida. Si la operación de cambio de marcha no es precisa, ajustar la tensión del cable con el regulador posicionado en la unión del cable del desviador trasero (fig. 20) o en el mando en el manillar (fig. 22). Para una regulación ideal, accione la palanca del cambio para desplazar la cadena del piñón más pequeño al segundo piñón. Ahora mueva la palanca hasta eliminar el juego y ajuste el perno de regulación hasta que la cadena entre en contacto con el tercer piñón. Suelte la palanca del cambio y si la cadena sigue rozando contra el tercer piñón, afloje ligeramente el tornillo (hacia la derecha) hasta que no toque más. Después de la regulación, controle que la

cadena se desplace con facilidad y precisión tanto subiendo desde el piñón más pequeño al más grande como bajando. Para regular la tensión del cable del desviador delantero, hay que utilizar el regulador situado en el mando del manillar (fig. 22) o en el prisionero. Para que la cadena no caiga desde el piñón más pequeño al más grande, el campo de oscilación del desviador delantero y trasero está delimitado por tornillos de fin de carrera (fig. 21), que el fabricante regula en fábrica y no hay que modificarlos durante el uso normal.

ATENCIÓN: para la regulación y mantenimiento de los desviadores diríjase sólo al concesionario ya que se necesitan herramientas y conocimientos técnicos específicos.

5.11 CADENA Y CAJA DE PIÑONES



fig. 20



fig. 21



fig. 22

La cadena y la rueda libre forman parte de los componentes sujetos a desgaste en la bicicleta, sin embargo con una limpieza regular, lubricación y utilizando platos en los que la cadena se mueve de manera rectilínea, la duración puede aumentar. El límite normal de desgaste de la cadena va desde 1500 a 3000 Km de recorrido. Si no se sustituye la cadena dentro de estos límites, se comprometen y dañan las piezas de la transmisión (corona y engranajes). El estado de la cadena se puede inspeccionar levantando con los dedos la cadena de la corona dentada más grande, si la cadena puede ser levantada notablemente significa que se ha estirado demasiado y hay que sustituirla. Para realizar un control exacto de la cadena y de la caja de piñones y la eventual sustitución, recomendamos dirigirse a vuestro mecánico de bicicletas ya que requiere herramientas y formación ad hoc para garantizar un cierre perfecto.

La cadena debe lubricarse regularmente con aceites para cadena adecuados. Coloque siempre un paño detrás de la cadena para no engrasar con el lubricante otras partes de la bicicleta. Al finalizar la aplicación, quite el lubricante en exceso con un paño.

ATENCIÓN: Una cadena que no esté bien cerrada o desgastada puede romperse con graves consecuencias.

5.12 CUADRO Y HORQUILLA

Inspeccione con cuidado el cuadro y la horquilla para identificar posibles indicios de fatiga, grietas, abolladuras o deformaciones que puedan dar síntomas de rotura. Tenga en cuenta que los materiales de carbono, aluminio o acero reaccionan de modo diferente en caso de daño. A diferencia del metal, el carbono no muestra abolladuras ni otras deformaciones debidas a una sobrecarga (imagen típica de daño sobre metal). Los efectos de los daños sobre el material en carbono generalmente aparecen en primer lugar en la parte interna (astillado). Después de una caída, el bastidor o la horquilla delantera deberán ser controlados por su vendedor de confianza, y en caso de daños en la estructura de carbono podría ser necesario efectuar la sustitución. Un componente en carbono dañado, puede romperse de repente. En el caso de que se rompieran las fibras, tenga máximo cuidado en no dañar el material, ya que las fibras de carbono finas podrían provocar lesiones. Para la limpieza no utilice disolventes ni sustancias químicas corrosivas, que podrían dañar la pintura. Quite la suciedad con agua y detergente delicado o utilice un trapo suave humedecido con desengrasante no agresivo por la pintura. Nunca utilice chorros a alta presión para limpiar su bicicleta, puesto que el agua que penetra en los cojinetes puede provocar corrosión y la pérdida de las propiedades. Hay que lubricar con regularidad las horquillas de amortiguación para garantizarle un funcionamiento regular y prolongar su duración. Las horquillas de muelle o elastómeros no necesitan un mantenimiento específico, mientras que para las hidráulicas o de aire, hay que respetar las instrucciones del manual del fabricante.

ATENCIÓN: Cualquier modificación del cuadro o de la horquilla hará caducar la garantía del fabricante y la utilización del vehículo podría resultar peligrosa.

5.13 DIRECCIÓN

La horquilla y el manillar están integrados juntos por una serie de casquetes y co-

jinetes que permiten movimientos giratorios, se denomina juego de dirección. Las sollicitaciones causadas por el asfalto de la carretera afectan el juego de dirección, lo que puede provocar un aflojamiento que si no se regula puede perjudicar los cojinetes que podrían hacer que el uso de la bicicleta sea peligroso.

Para controlar si hay un aflojamiento del juego de dirección bloquee con el freno la rueda delantera y empuje hacia atrás y adelante la bicicleta, si nota un juego excesivo junto con una ligera sacudida, hay que restablecer la regulación correcta.

ATENCIÓN: Para la regulación del juego de dirección se necesitan herramientas y una formación especial, por lo tanto sólo el mecánico de bicicletas puede realizarla.

5.14 RUEDAS

La tarea de las ruedas es la de mover su bicicleta y son un intermediario entre usted y el asfalto, por lo tanto es fundamental mantener la integridad estructural para su seguridad y para asegurar las prestaciones de su vehículo.

Un control periódico correcto permite prevenir los problemas que podrían surgir. Antes de utilizar su bicicleta asegúrese de que los cierres rápidos de los cubos estén en posición CERRADA (fig. 23 y 28) o que las tuercas del eje del cubo estén apretadas adecuadamente.



fig. 23



fig. 24



fig. 25

Controle que el cierre rápido esté regulado y cerrado correctamente de la siguiente manera. Para desmontar la rueda, abra el bloqueo rápido de los frenos de tiro lateral, o quite el arquito en los frenos cantilever y V-brake. Ahora hay que tirar de la palanca del bloqueo de los cubos hasta la posición "abierto" (fig. 23) y aflojar la tuerca de fijación de la parte opuesta. Ahora se puede quitar la rueda de las patillas. Para volver a montar la rueda, ponga su eje entre las patillas, con la palanca en posición intermedia entre abierto y cerrado, apriete la tuerca de fijación de la parte opuesta hasta cerrarla con los dedos (fig. 24). Luego con la palma de la mano lleve la palanca hacia la posición cerrada, hay que sentir un poco de resistencia (fig. 25).

IMPORTANTE: Si la palanca se mueve en la posición de CERRADO con poca resistencia o nula, la fuerza de apriete es insuficiente. Devolver la palanca en la posición de ABIERTO, ajuste adicionalmente la tuerca de regulación de enganche rápido, cierre la palanca controlando de nuevo la resistencia. Si fuera necesaria una fuerza superior a 200 Newton (20kg) para cerrar totalmente la palanca de enganche rápido, abra la palanca y afloje levemente la tuerca de regulación de enganche

rápido. Si fuera necesaria una fuerza menor a 53,4 Newton (5,4 kg a una distancia de 1 metro) para iniciar a abrir la palanca desde la posición completamente cerrada, abra



fig. 27



fig. 28

la palanca y apriete levemente la tuerca de regulación de enganche rápido. Repita la regulación si es necesario.

En la posición final, la palanca se encuentra paralela respecto de la rueda y no tiene que sobresalir lateralmente. Para cerciorarse de que el bloqueo sea correcto, levante la bicicleta y golpee con fuerza contra la rueda (fig. 27). La rueda no tiene que desengancharse, aflojarse ni moverse de un lado. Si la bicicleta monta cubos de tuercas, controle que estén bien cerrados según los siguientes pares de torsión; delantero 40 Nm, trasero 40 Nm. Haga el mismo control.

Verifique la alineación y centrado de las ruedas como se indica en el capítulo 5 punto 1. Controle que no haya rayos flojos o rotos. Levantando la parte delantera de la bicicleta, trate de desplazar lateralmente hacia la derecha e izquierda la llanta para comprobar que los cojinetes del cubo no estén flojos. Haga girar la rueda para controlar posibles ruidos inusuales del cubo. Controle el nivel de desgaste de las llantas (wear limit). Las llantas de su bicicleta incorporan indicadores de desgaste sobre la superficie de frenado que aparecen como un surco continuo alrededor de la llanta. Si el desgaste de la superficie de frenada no deja ver el surco, hay que sustituir la llanta misma. Después de estos controles, si usted tuviera dudas o notara irregularidades sobre la integridad de las ruedas, diríjase al concesionario para el servicio de asistencia.

ATENCIÓN: asegúrese de que las superficies de frenado de las llantas estén limpias. La suciedad disminuye la eficacia del freno. Límpielos con agua y jabón y luego enjuague, o utilice un trapo suave humedecido con desengrasante no agresivo por la pintura.

5.15 PEDALES (instrucciones de montaje)

El pedal identificado con R se debe enroscar en sentido horario (fig. 29) en la biela derecha y el pedal marcado con L se debe enroscar (fig. 30) en sentido antihorario en la biela izquierda. Utilice la llave más adecuada para apretar con fuerza los pedales. Al principio hay que enroscarlos con las manos y después con la llave (par de apriete 35/40 Nm). Para controlar la eficacia de los cojinetes de los pedales, gire y mueva los pedales, con las manos, de derecha a izquierda y desde arriba hacia abajo. Si notara que los cojinetes están demasiado flojos o rígidos, diríjase



fig. 29



fig. 30

al concesionario para el servicio de asistencia. Los pedales con sistema de bloqueo automático de los pies en los pedales (fig. 31), necesitan zapatos especiales que llevan tacos por debajo para engancharse. Para enganchar un pie en el pedal, introduzca la parte delantera del taco en la parte delantera del pedal y empuje hacia abajo. Para desengancharse, gire el talón hacia el costado. Asegúrese de que todos los tornillos de fijación estén bien apretados, si la placa está floja resulta casi imposible bajar de la bicicleta. Para los ajustes, respete las indicaciones del manual del fabricante.



fig. 31

ATENCIÓN: Controle el apriete correcto de los pedales. Respete escrupulosamente las instrucciones para no dañar la rosca del pedal o de la biela y controle el desgaste de los tacos.

5.16 COMPONENTES DE CARBONO

ATENCIÓN: Si se sientes crujidos en el cuadro, en la horquilla o en otros componentes de carbono o se observan grietas, ranuras, abolladuras o decoloraciones, estos componentes no deben ser utilizados nuevamente. Los componentes de carbono dañados pueden ceder de forma imprevista y provocar una caída. Sustituir inmediatamente los componentes de carbono dañados.

ATENCIÓN: Evite un excesivo calentamiento de los componentes de carbono, como en caso de excesiva exposición solar en el interior de un coche. No repinte o pinte con polvos el cuadro y la horquilla delantera dado que este procedimiento provoca un aumento de las temperaturas que podrían dañar o arruinar el componente.

5.17 DESPUÉS DE UTILIZAR SU BICICLETA

Para que funcione correctamente, la bicicleta tiene que estar limpia. Una vez utilizada, guarde la bicicleta al abrigo de la lluvia, nieve y sol. Los agentes atmosféricos pueden corroer los componentes metálicos, el sol puede desteñir la pintura o arruinar los componentes de plástico y de goma. Antes de guardar su bicicleta por un período de tiempo prolongado, límpiela y lubríquela y pase un abrillantador protector adecuado sobre el cuadro. Cuelgue la bicicleta levantada del suelo con los neumáticos hinchados por la mitad. Nunca guarde la bicicleta cerca de motores eléctricos, puesto que el ozono que producen destruye la goma y la pintura.

5.18 INSTRUCCIONES PARA EL MONTAJE DE ESTABILIZADORES Y TAPONES DE CÁRTER



fig. 1

Quite la bicicleta de la caja y apóyela sobre una superficie en plano.



fig. 2

Controle que los dos tornillos del estabilizador estén enroscados en el cuadro.

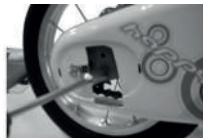


fig. 3

Quite los tornillos de fijación del cuadro con una llave de 10.



fig. 4

Coloque el estabilizador de manera que coincida con los 2 orificios roscados del cuadro, enrosque el tornillo superior de la placa con un par de apriete de 10Nm. Esta operación debe hacerse del lado derecho e izquierdo del cuadro. Los estabilizadores siempre se deben montar en pares, con 2 tornillos de fijación cada uno.

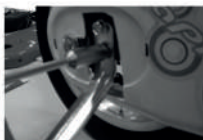


fig. 5

Enrosque también el tornillo inferior con un par de apriete de 10Nm.

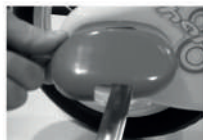


fig. 6

Coloque la tapa del cárter protector cerca de las ranuras correspondientes.



fig. 7

Introduzca la patilla derecha de la tapa dentro de la ranura del cárter protector.

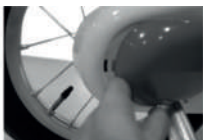


fig. 8

Introduzca la patilla izquierda de la tapa dentro de la ranura del cárter protector.



fig. 9

Controle con la mano que todo esté en su lugar y que no se salga fácilmente; si así fuera, repita las operaciones 7 y 8.

TARJETA DE IDENTIDAD DE LA BICICLETA

Sello del concesionario



Modelo:.....

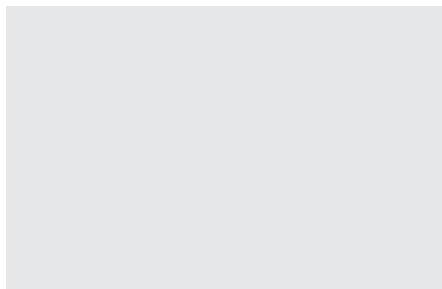
Color:.....

Número de cuadro:.....

Medida cuadro:.....

Marca y modelo de la horquilla:.....

Número de la horquilla:.....



Espacio preparado para la aplicación de la etiqueta de identificación que encontrará en la bicicleta. Esto permite identificar en cualquier momento, todos los datos relativos a la producción del vehículo. Constituye una parte importante de la garantía.

NB: Anexar el recibo, comprobante, fecha de compra, con fines de la garantía.

DATOS DEL COMPRADOR:

- nombre y apellido:.....

- dirección:.....

- cód. postal:.....

- tel./fax:.....

- correo electrónico:.....



Cicli Esperia S.p.A.
Viale Enzo Ferrari, 8/10/12
30014 Cavarzere (VE) Italy
Tel. +39 0426 317511
e-mail: info@cicliesperia.com

