



ISTRUZIONI PER L'USO

MANUALE

**MOUNTAINBIKE
TREKKING
GRAVEL**

CONWAY

www.conway-bikes.com

1 Garanzia (condizioni di garanzia)

La bicicletta acquistata è un prodotto di alta qualità. Offriamo pertanto la seguente garanzia a decorrere dalla data d'acquisto:

Su telai e forcelle non ammortizzate in alluminio: 5 anni di garanzia per rottura forcelle e telaio

Su telai e forcelle non ammortizzate in acciaio: 5 anni di garanzia per rottura forcelle e telaio

Su telai e forcelle non ammortizzate in carbonio: 3 anni di garanzia per rottura forcelle e telaio

Durante il periodo di garanzia, ad eventuali difetti del prodotto verrà posto rimedio mediante sostituzione o riparazione gratuita. Tutti i servizi in garanzia possono essere prestati solo da un rivenditore di bici determinato da noi.

La garanzia vale solo per il primo proprietario e non è trasferibile al successivo proprietario.

È indispensabile comprovare l'acquisto (a mezzo fattura/documento d'acquisto datato che identifichi la bicicletta).

La garanzia non vale in caso d'impiego in corse o gare.

La presente garanzia si applica alle biciclette complete, interamente assemblate e messe a punto da un centro di vendita autorizzato.

Questa garanzia decade se non si rispettano gli intervalli di ispezione, se la bicicletta viene utilizzata in modo diverso da quanto previsto, se viene riparata male o se viene trasformata o modificata.

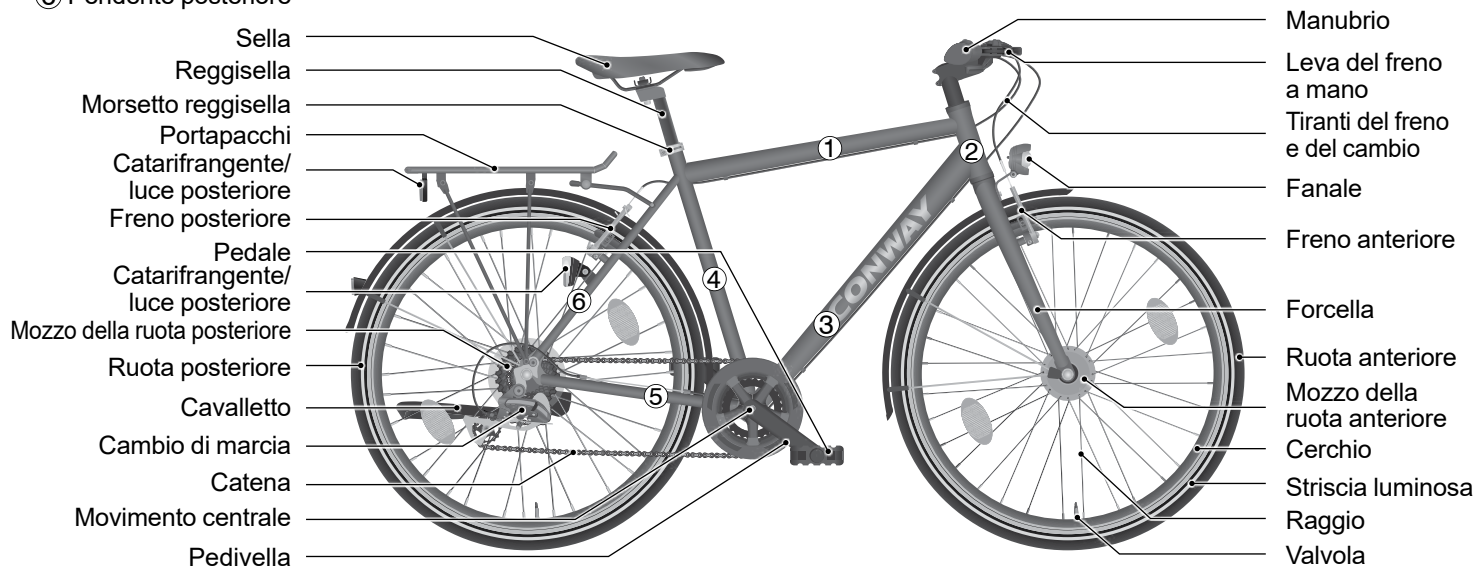
Testo: Copyright della ditta Hermann Hartje KG, Hoya, nessuna riproduzione senza esplicita autorizzazione scritta

2 Glossario della bicicletta

Telaio:

- ① Tubo orizzontale
- ② Tubo di sterzo
- ③ Tubo obliquo
- ④ Piantone
- ⑤ Tubo obliquo posteriore
- ⑥ Pendente posteriore

Nota: l'illustrazione può differire in funzione del proprio modello di bicicletta o della dotazione scelta. Leggere le indicazioni specifiche sulla propria dotazione nei corrispondenti capitoli.



Sommario

1	Garanzia (condizioni di garanzia)	2	4.1.4	Unità di misura	16
2	Glossario della bicicletta	3	4.2	Senso di rotazione delle viti	16
3	Sicurezza	8	4.3	Coppie	16
3.1	Indicazioni generali	8	4.4	Posizione di seduta	17
3.1.1	Leggere il libretto di istruzioni	8	4.5	Usura	18
3.1.2	Validità	8	4.6	Componenti in carbonio	19
3.1.3	Identificazione delle avvertenze	9	4.7	Protezione contro il furto	19
3.2	Utilizzo conforme alla destinazione	9	4.8	Peso totale ammesso	19
3.3	Traffico stradale	11	4.8.1	Determinazione della tara	20
3.3.1	Casco per biciclette	12	4.8.2	Calcolo del peso totale	20
3.3.2	Estensioni del manubrio	12	4.9	Trasporto	20
3.3.3	Altre prescrizioni	13	4.10	Prima di prendere la bici	21
3.4	Modifiche	14	4.11	Istruzioni sui controlli	22
3.5	Pericoli residui	14	4.12	Dopo una caduta	23
4	Principi generali	15	4.13	Pulizia e protezione	23
4.1	Simboli e termini	15	5	Freni	25
4.1.1	Simboli	15	5.1	Controllo dei freni	27
4.1.2	Termini	15	5.2	Assegnazione delle leve del freno	28
4.1.3	Tipi di carattere	16	5.3	Freno di stazionamento	28

5.4 Freno a cerchio	29	7 Cambio	45
5.4.1 Principi generali	29	7.1 Cambio con deragliatore	46
5.4.2 Utilizzo	32	7.1.1 Principi generali	46
5.4.3 Regolazioni	32	7.1.2 Utilizzo	48
5.5 Freno a disco	34	7.1.3 Regolazioni	50
5.5.1 Principi generali	34	7.2 Cambio al mozzo	52
5.5.2 Utilizzo	35	7.2.1 Principi generali	52
5.5.3 Regolazioni	36	7.2.2 Utilizzo	52
5.6 Freno a contropedale	39	7.2.3 Regolazioni	54
5.6.1 Principi generali	39	8 Messa in tensione delle catene	57
5.6.2 Utilizzo	40	8.1 Principi generali	57
5.6.3 Regolazioni	40	8.2 Regolazioni.	57
6 Luci	41	8.2.1 Tendicatena eccentrico	57
6.1 Principi generali	41	8.2.2 Tendicatena nel forcellino	58
6.2 Utilizzo	42	9 Trasmissioni	60
6.2.1 Dinamo a bottiglia	43	9.1 Azionamento a pedale	60
6.2.2 Dinamo a mozzo	43	9.1.1 Principi generali	60
6.3 Regolazioni.	44	9.1.2 Utilizzo	60
6.3.1 Regolazione in verticale.	44	9.1.3 Controllo dell'azionamento a pedale	60
6.3.2 Regolazione in orizzontale.	44		

Sommario

9.2	Trasmissione a catena	61	10.5	Campanello	74
9.2.1	Principi generali	61	10.5.1	Principi generali	74
9.2.2	Utilizzo	61	10.5.2	Utilizzo	74
9.2.3	Regolazioni	61	10.5.3	Regolazioni	74
9.3	Trasmissione a cinghia	62	10.6	Cavalletto	74
9.3.1	Principi generali	62	10.6.1	Principi generali	74
9.3.2	Utilizzo	63	10.6.2	Utilizzo	75
9.3.3	Regolazioni	63	10.6.3	Regolazioni	75
10	Altri componenti	64	10.7	Antifurto da telaio	75
10.1	Manubrio	64	10.7.1	Chiusura dell'antifurto da telaio	75
10.1.1	Principi generali	64	10.7.2	Apertura dell'antifurto da telaio	75
10.1.2	Utilizzo	64	10.8	Bloccaggio di sgancio rapido	76
10.1.3	Regolazioni	64	10.8.1	Principi generali	76
10.2	Sella	68	10.8.2	Utilizzo	76
10.2.1	Principi generali	68	10.8.3	Regolazioni	77
10.2.2	Regolazioni	68	10.9	Molleggio	78
10.3	Portapacchi	71	10.9.1	Forcella ammortizzata	78
10.3.1	Principi generali	71	10.9.2	Reggisella ammortizzato	82
10.3.2	Utilizzo	72	11	Ruote e pneumatici	84
10.4	Bagaglio	73	11.1	Ruote	84

11.1.1	Principi generali	84
11.1.2	Regolazioni	85
11.2	Pneumatici e valvole	85
11.2.1	Principi generali	85
11.2.2	Regolazioni	88
12	Conservazione e smaltimento	89
12.1	Conservazione	89
12.2	Smaltimento	91
12.2.1	Smaltimento dell'imballaggio	91
12.2.2	Smaltimento di lubrificanti e prodotti di cura	91
12.2.3	Smaltimento di pneumatici e camere d'aria	91
12.2.4	Smaltimento della bicicletta	91
13	Verbale di ispezione	92
14	Passaporto della bicicletta	94
15	Verbale di consegna	96
15.1	Rivenditore	96
15.2	Cliente	96
16	Note legali	97

3 Sicurezza

3.1 Indicazioni generali

3.1.1 Leggere il libretto di istruzioni



Leggere attentamente le avvertenze e indicazioni di questo libretto di istruzioni prima di utilizzare la bicicletta.

Conservare il libretto di istruzioni a portata di mano in modo che sia sempre disponibile. Se si cede la bicicletta a terzi, consegnare anche il libretto di istruzioni.

3.1.2 Validità

Questo libretto di istruzioni è valido per i modelli di bicicletta a partire dall'anno 2018.

In funzione del modello, la propria bicicletta o bici elettrica (pedelec) può essere omologata o meno per il traffico stradale; vedere nella fig. "Adesivo circolazione stradale" o "Dispositivi di illuminazione" se la propria bicicletta o bici elettrica è omologata per il traffico stradale.

Le biciclette o bici elettriche non omologate per il traffico stradale sono contrassegnate con un'apposita indicazione sul piantone o sul tubo obliquo (vedere la fig. "Adesivo circolazione stradale").

- Controllare in base alla fig. *Adesivo circolazione stradale* o *Dispositivi di illuminazione* se il proprio modello di bicicletta o bici elettrica è omologato per il traffico stradale (vedere il capitolo "Traffico stradale" a pagina 11).

Le bici elettriche (pedelec) dispongono inoltre di istruzioni per l'uso originali integrative per la trasmissione.

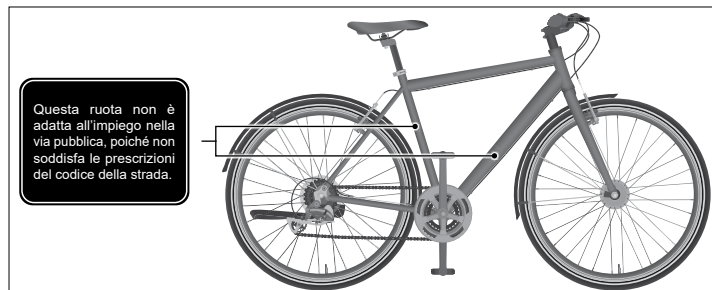


Fig.: adesivo circolazione stradale (esempio)

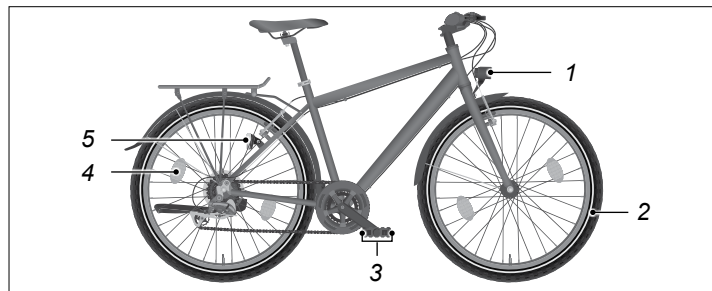


Fig.: dispositivi di illuminazione (esempio)

- | | |
|---------------------------------------|---|
| 1 Fanale con catarifrangente (bianco) | 4 Catarifrangente laterale (giallo) |
| 2 Striscia luminosa (bianca) | 5 Fanalino posteriore con catarifrangente (rosso) |
| 3 Catarifrangente nel pedale (giallo) | |

3.1.3 Identificazione delle avvertenze

La finalità delle avvertenze è quella di richiamare l'attenzione su possibili pericoli. Le avvertenze richiedono piena attenzione e la comprensione dei messaggi. La mancata osservanza di un'avvertenza può causare lesioni a sé stessi o ad altri. Le avvertenze in sé non evitano pericoli. Seguire tutte le avvertenze per evitare un rischio durante l'uso della bicicletta.

Esistono avvertenze nelle seguenti categorie:



AVVERTENZA

La parola di segnalazione indica un pericolo con un grado di rischio medio che, se non evitato, potrebbe avere come conseguenza il decesso o lesioni gravi.



CAUTELA

La parola di segnalazione indica un pericolo con un grado di rischio basso che, se non evitato, potrebbe avere come conseguenza lesioni di entità lieve o moderata.

NOTA

Questa avvertenza segnala l'eventualità di danni materiali.

3.2 Utilizzo conforme alla destinazione



AVVERTENZA

Pericoli per bambini e per persone con conoscenze o capacità insufficienti!

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Utilizzare la bicicletta solo se si ha dimestichezza con il comando e con tutte le funzioni.
- Non permettere che la bicicletta sia utilizzata da persone con facoltà fisiche, sensoriali o mentali ridotte o carenti di esperienza e conoscenze.
- Non permettere che i bambini giochino con la bicicletta.
- Non permettere che la pulizia, la cura e la manutenzione siano eseguite da bambini.



AVVERTENZA

Conoscenze o capacità insufficienti dei bambini.

Pericolo di soffocamento!

- Non permettere che i bambini giochino con la pellicola di imballaggio. I bambini potrebbero restarvi intrappolati e soffocare durante il gioco.



AVVERTENZA

La distanza di arresto può aumentare o la bicicletta può scivolare in curva, ad es. in caso di bagnato e carreggiate sporche.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Adeguare lo stile di guida alle condizioni atmosferiche e a quelle della carreggiata.
-



AVVERTENZA

Rottura di componenti in caso di utilizzo non conforme alla destinazione.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Utilizzare la bicicletta solo come descritto nell'utilizzo conforme alla destinazione.
-



CAUTELE

Punti di intrappolamento causati dalle parti mobili della bicicletta.

Pericolo di lesioni!

- Indossare indumenti aderenti.
 - Evitare che pendano elementi sciolti, ad esempio strin-ghe di scarpe o cinghie di giacche.
-



CAUTELE

Scivolamento causato da calzature inadeguate.

Pericolo di lesioni!

- Indossare scarpe con suola antiscivolo.
-



CAUTELE

Mancanza di controllo sulla bicicletta.

Pericolo di lesioni!

- Durante la corsa assicurarsi che le mani circondino bene le due impugnature del manubrio.
 - Mantenersi sempre pronti a frenare.
 - Non procedere mai senza mani o con una mano sola.
-

NOTA

Aumento dell'usura e rotture di componenti in caso di uso improprio della bicicletta.

Pericolo di danneggiamento!

- Non saltare con la bicicletta su rampe o montagne.
 - Non passare con la bicicletta su scale o altri dislivelli, ad esempio bordi di marciapiedi o rocce.
 - Non attraversare pozzanghere troppo profonde.
-

Il produttore o il rivenditore specializzato declina ogni responsabilità per i danni riconducibili ad un utilizzo non conforme alla destinazione. Utilizzare la bicicletta solo come descritto in questo libretto di istruzioni. Qualsiasi altro utilizzo s'intende non conforme a destinazione e può causare incidenti, lesioni gravi o danni alla bicicletta.

La garanzia decade in caso di uso non conforme alla destinazione della bicicletta.

La bicicletta è destinata ad essere utilizzata da una persona sulla statura della quale è stata regolata la posizione di seduta.

La bicicletta è destinata all'uso su strade e sentieri pavimentati. Su terreno irregolare, come ad es. piste di ghiaia o sentieri di campagne e boschi, può essere utilizzata con prudenza. Le ruote devono essere costantemente a contatto con il suolo. Ogni impiego su terreno accidentato può portare al guasto della bicicletta.

La bicicletta non è destinata ad essere utilizzata con sollecitazioni superiori alla media. A titolo d'esempio, l'impiego in eventi agonistici e sportivi s'intende non conforme alla destinazione.

3.3 Traffico stradale



AVVERTENZA

Uso inadeguato o non conforme alla destinazione.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Utilizzare la bicicletta nella via pubblica solo se la sua dotazione soddisfa le prescrizioni nazionali in materia di traffico stradale.
- Rispettare e seguire le prescrizioni nazionali e regionali in materia di traffico stradale.



AVVERTENZA

Mancanza di protezione per il capo.

Pericolo di lesioni!

- Durante la corsa indossare un casco per biciclette adeguato.



AVVERTENZA

Cattiva visibilità per altri utenti della strada.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Durante la corsa indossare indumenti chiari con elementi riflettenti.



AVVERTENZA

Disattenzione nel traffico stradale.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Durante la corsa non distrarsi con altre attività, ad es. l'accensione delle luci.
- Durante la corsa non utilizzare dispositivi mobili, ad es. smartphone o riproduttori MP3.
- Non usare la bicicletta se si sono assunti alcol, stupefacenti o farmaci inabilitanti.

Nota: nel traffico stradale rientrano anche i sentieri di boschi e campi e le superfici private, se sono pubblicamente accessibili.

- Informarsi circa le prescrizioni sul traffico stradale vigenti nel Paese o nella regione, ad es. presso il Ministero dei Trasporti.
- Mantenersi sempre informati su eventuali cambiamenti delle prescrizioni vigenti.
- Usare la bicicletta in modo da escludere danni, pericoli, impedimenti o molestie a persone.
- Utilizzare le regolari piste ciclabili per biciclette.

3.3.1 Casco per biciclette

- Per la propria sicurezza: indossare un casco per biciclette anche se non imposto da norme di legge.
- Leggi e prescrizioni possono cambiare in qualsiasi momento. Informarsi regolarmente circa le prescrizioni nazionali e regionali.
- Indossare un casco per biciclette regolato, omologato a norma UNI EN 1078 e provvisto della marcatura CE.

3.3.2 Estensioni del manubrio



AVVERTENZA

Aumento della distanza di arresto a causa della maggiore distanza dalle leve del freno.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Acquisire dimestichezza con le estensioni del manubrio e con la presa sulle leve del freno.
- Se si utilizzano estensioni del manubrio, procedere in modo particolarmente previdente.

3.3.2.1 Bar ends

L'uso di bar ends nel traffico stradale comporta rischi. Per giungere alle leve del freno le mani compiono un percorso più lungo e ciò può causare incidenti in situazioni di pericolo.

Le bar ends sono impugnature supplementari situate alle estremità del manubrio che possono eventualmente permettere di assumere una posizione migliore in caso di salite particolarmente ripide.

3.3.2.2 Appendice manubrio per triathlon

Per poter assumere una posizione aerodinamica sulla bicicletta da corsa, ad esempio nel triathlon o nel crono, si utilizzano appendici manubrio per triathlon.

Le appendici manubrio per triathlon possono essere aggiunte esclusivamente a biciclette da corsa senza assistenza mediante motore.

Le leve del cambio del triathlon si trovano spesso all'estremità del manubrio. Le leve del freno si trovano all'estremità del manubrio base. Quando la bicicletta da corsa procede in posizione aerodinamica, le leve del cambio si trovano oltre la portata diretta del corridore.

- Acquisire dimestichezza con il comportamento di marcia di un'appendice manubrio per triathlon e con la presa sulle leve del freno al di fuori del traffico stradale.
- Quando ci si esercita ad utilizzare il manubrio, escludere altre fonti di pericolo quali la mancanza di esercizio nell'uso dei pedali a sgancio rapido.
- Adattare il proprio stile di guida al cambiamento delle caratteristiche di marcia.

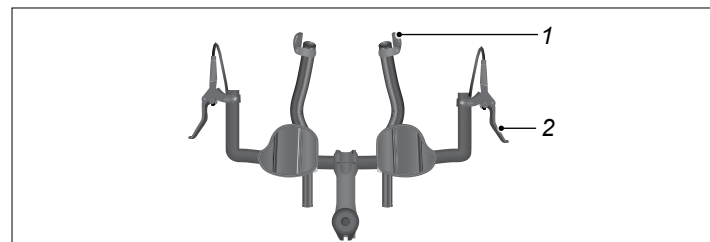


Fig.: appendice manubrio per triathlon (esempio)

6 Leva del cambio

7 Leva del freno

3.3.3 Altre prescrizioni

Per l'immissione nel traffico stradale, le biciclette devono essere provviste di due freni indipendenti e di un campanello.

3.4 Modifiche



AVVERTENZA

Eventuali modifiche della bicicletta o l'impiego di ricambi sbagliati possono causare malfunzionamenti della bicicletta.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Utilizzare solo ricambi originali.
-

3.5 Pericoli residui

Nonostante l'osservanza di tutte le avvertenze e norme di sicurezza, l'utilizzo della bicicletta è legato a pericoli residui imprevedibili, ad esempio i seguenti:

- Comportamenti erranei di altri utenti della strada
- Difetti di materiale imprevedibili o l'affaticamento dei materiali possono portare a rotture o alla perdita di funzionalità di alcuni componenti
- Procedere in modo previdente e difensivo.
- Prima di ogni uscita controllare la bicicletta alla ricerca di cricche, alterazioni cromatiche o danni.
- Prima di ogni uscita verificare il funzionamento dei componenti rilevanti per la sicurezza, ad es. i freni.
- Dopo una caduta o un incidente, fare controllare la bicicletta dal proprio rivenditore specializzato alla ricerca di eventuali danni.

4 Principi generali

4.1 Simboli e termini

4.1.1 Simboli

1. Le istruzioni con una sequenza determinata iniziano con un numero.
- Le istruzioni senza sequenza determinata iniziano con un punto.
- Le enumerazioni iniziano con un trattino.

Nota: indicazioni integrative relative alle istruzioni o all'utilizzo.

4.1.2 Termini

Dinamo: diversamente da quanto specificato dalla norma, al posto di "alternatore" viene utilizzato il termine "dinamo".

Attacco con bloccaggio esterno: diversamente da quanto specificato dalla norma, al posto di "Attacco con canotto non filettato" viene utilizzato il termine "Attacco con bloccaggio esterno".

Forcellino: collegamento tra i tubi inclinati posteriori e i tubi orizzontali posteriori. L'asse della ruota posteriore è avvitato saldamente nel forcellino.

Staffa: diversamente da quanto specificato dalla norma, s'intende per staffa la leva montata sui tubi orizzontali posteriori che funge da controcuscinetto del freno a contropedale.

Leva del freno: diversamente da quanto specificato dalla norma, s'intende per leva del freno la leva fissata al manubrio che serve ad azionare il freno a cerchio, a tamburo o a disco.

Punto di pressione (freno idraulico): posizione della leva del freno nella quale il freno inizia a frenare.

Lock-Out: funzione per il blocco della forcella molleggiata.

Azionamento a pedale: gruppo costruttivo costituito da pedale, pedivella, movimento centrale e ingranaggio.

Cedimento: affondamento della sospensione dovuto unicamente al peso corporeo del conducente.

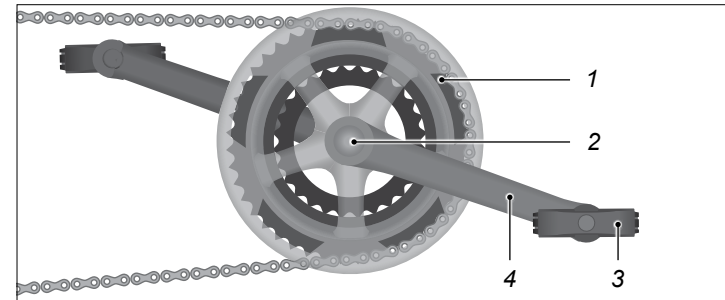


Fig.: azionamento a pedale

1 Ingranaggio

2 Movimento centrale

3 Pedale

4 Pedivella

4.1.3 Tipi di carattere

Il *corsivo* è utilizzato per le didascalie e i rimandi.

4.1.4 Unità di misura

Unità	Significato	Unità di misura per
giri/min	al minuto	giri al minuto
bar	bar	pressione (obsoleto)
g	grammi	peso (= kg/1000)
kg	chilogrammi	peso (= g×1000)
kPa	kilopascal	pressione
Nm	newton metri	coppia
psi	pound per square inch	pressione (USA, obsoleto)
"	pollici	lunghezza (USA); 1 pollice = 2,54 cm

4.2 Senso di rotazione delle viti

- Avvitare viti, assi ad inserto e dadi in senso orario.

Nota: in caso di scostamento da questa regola, nel capitolo in questione verrà indicato il cambiamento del senso di rotazione. Prestare attenzione alle apposite indicazioni.

4.3 Coppie



AVVERTENZA

Affaticamento del materiale causato dal serraggio non corretto delle giunzioni a vite.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Non utilizzare la bicicletta se si riscontrano giunzioni a vite allentate.
- Le giunzioni a vite vanno serrate a regola d'arte con una chiave dinamometrica e alle coppie corrette.

Per un corretto serraggio delle giunzioni a vite rispettare le coppie. A tale scopo è necessaria una chiave dinamometrica con intervallo di regolazione appropriato.

- Se non si ha esperienza nell'uso di chiavi dinamometriche, fare controllare le giunzioni a vite dal proprio rivenditore specializzato.
- I singoli componenti della bicicletta sono contrassegnati con indicazioni sulle coppie o marcature relative alla profondità di inserimento. È imprescindibile attenersi a queste indicazioni e marcature.

In questa tabella non sono riportati tutti i componenti, le indicazioni sulle coppie sono valori di base e non si applicano ai componenti in carbonio.

- Eventualmente informarsi circa le coppie necessarie per altri componenti o leggere le istruzioni accluse al componente.

Giunzione a vite	Coppia in Nm
Pedivella (acciaio/alluminio)	30 / 40
Pedale	30
Dado dell'asse anteriore/posteriore (15 mm)	25 / 35
Sella (vite di regolazione) M6 / M8	14 / 20
Morsetto reggisella M5 / M6	5 / 10
Vite di bloccaggio del forcellino M6	6 / 8
Vite di bloccaggio del forcellino e dello slider	7
Leve del freno e del cambio del manubrio	3
Attacco con serraggio interno (alberino di serraggio attacco)	8
Attacco con bloccaggio esterno (serraggio albero/serraggio manubrio)	4 / 5

4.4 Posizione di seduta

CAUTELA

Tensioni muscolari e dolori alle articolazioni a causa della regolazione erranea della posizione di seduta.

Pericolo di lesioni!

- Fare regolare correttamente la posizione di seduta dal proprio rivenditore specializzato.



CAUTELA

Accessibilità limitata agli elementi di comando del manubrio a causa di una posizione di seduta erranea.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Fare regolare correttamente la posizione di seduta dal proprio rivenditore specializzato.

La posizione di seduta ottimale dipende dalle dimensioni del telaio della bicicletta, dalla corporatura del conducente e dalle regolazioni del manubrio e della sella. Per la regolazione della posizione di seduta ottimale sono necessarie competenze specifiche.

La posizione di seduta ottimale può inoltre dipendere dall'impiego della bicicletta, ad es. quando viene utilizzata prevalentemente per attività sportive.

Le caratteristiche essenziali di una posizione di seduta ottimale sono:

- Quando un pedale è in alto, l'angolo del ginocchio della gamba che si trova in alto e l'angolo del braccio sono di 90°. La gamba che si trova in basso è leggermente piegata (vedere la fig. "Caratteristiche di una posizione di seduta ottimale", a sinistra).
- Quando un pedale è avanti, il ginocchio si trova sopra l'asse del pedale anteriore (vedere la fig. "Caratteristiche di una posizione di seduta ottimale", a destra).
- Le braccia sono rilassate e piegate leggermente verso l'esterno (non illustrate nella figura).
- La schiena non è perpendicolare al tubo reggisella.

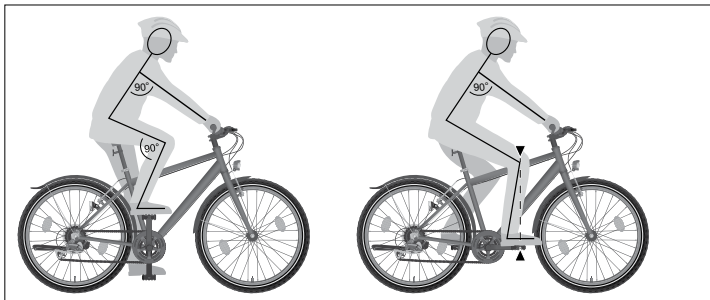


Fig.: caratteristiche di una posizione di seduta ottimale

Se non si riesce ad ottenere la posizione di seduta ottimale regolando la sella e il manubrio, in molti modelli di bicicletta è possibile sostituire i componenti interessati.

Se si vende o si cede la bicicletta ad un'altra persona, è un'opzione per l'ulteriore utilizzo della bicicletta.

- Se non si riesce a regolare la posizione di seduta in modo ottimale, fare montare componenti di dimensioni diverse dal proprio rivenditore specializzato.

4.5 Usura



AVVERTENZA

Malfunzionamenti causati da usura eccessiva, affaticamento dei materiali o giunzioni a vite allentate.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Controllare la bicicletta regolarmente.
- Non utilizzare la bicicletta se si riscontrano un'usura eccessiva o giunzioni a vite allentate.
- Non utilizzare la bicicletta se si riscontrano cricche, deformazioni o alterazioni cromatiche.
- Fare controllare la bicicletta al più presto dal proprio rivenditore specializzato se si riscontrano usura eccessiva, giunzioni a vite allentate, deformazioni, cricche o alterazioni cromatiche.

Come tutti i componenti meccanici, anche i componenti della bicicletta sono parti soggette a usura. Sollecitazioni elevate o un utilizzo erraneo aumentano l'usura. I diversi materiali presentano caratteristiche proprie in quanto all'usura.

L'usura dei componenti in alluminio, carbonio o materiali compositi può essere valutata solo da un rivenditore specializzato.

Per il telaio, le forcelle e le ruote in carbonio e materiali compositi, i colpi forti, gli urti e le tensioni sono dannosi. La struttura interna del materiale subisce modifiche pregiudizievoli senza che ciò sia visibile.

- Farsi consigliare dal proprio rivenditore specializzato riguardo ai componenti soggetti a usura della propria bicicletta.
- Controllare regolarmente le condizioni di tutte le parti soggette a usura.
- Sottoporre le parti soggette a usura a una piccola manutenzione regolare.

4.6 Componenti in carbonio



AVVERTENZA

Cricche e deformazioni non visibili nei componenti in carbonio.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Dopo cadute, sollecitazioni eccessive e forti colpi fare controllare i componenti in carbonio da un rivenditore specializzato.

NOTA

Aumento dell'usura a causa di una piccola manutenzione inadeguata dei componenti in carbonio.

Pericolo di danneggiamento!

- Evitare il contatto di grasso e olio con i componenti in carbonio.

4.7 Protezione contro il furto

- Proteggere la bicicletta contro il furto.
- Nei modelli con antifurto da telaio: se non si può sorvegliare la bicicletta, chiudere l'antifurto da telaio.

Nota: come protezione efficace contro il furto, utilizzare una lucchetto con catena o fune di acciaio e fissare la bicicletta ad un oggetto fisso, ad es. una rastrelliera per biciclette.

L'antifurto da telaio non costituisce una protezione sufficiente contro il furto.

4.8 Peso totale ammesso

Peso totale ammesso:

– Bicicletta per bambini con cerchione da 20 pollici:	45 kg
– Bicicletta per bambini con cerchione da 24 pollici:	60 kg
– Bicicletta per bambini con cerchione da 26 pollici:	80 kg
– Cerchione da 26 pollici:	130 kg
– Cerchione da 27,5 pollici:	130 kg
– Cerchione da 28 pollici:	130 kg
– Cerchione da 29 pollici:	130 kg

Sono possibili differenze rispetto ai pesi totali ammessi (vedere il capitolo *"Passaporto della bicicletta"* a pagina 94).

- Se si possiede una bici elettrica, per conoscere il peso totale ammesso della propria bici elettrica leggere il libretto di istruzioni separato della trasmissione.

4.8.1 Determinazione della tara

- Determinare la tara della propria bicicletta pesandola, eventualmente con tutte le dotazioni opzionali.

Nota: la soluzione migliore è quella di determinare il peso con una bilancia a gancio. Eventualmente chiedere al proprio rivenditore specializzato di determinare la tara della bicicletta.

4.8.2 Calcolo del peso totale

Il peso totale effettivo si calcola nel seguente modo:

bicicletta + conducente (compreso lo zaino) + bagaglio = peso totale

Sono bagagli anche le bisacce e i cestelli.

4.9 Trasporto

NOTA

Utilizzo erraneo di portabici.

Pericolo di danneggiamento!

- Utilizzare solo portabici omologati che consentano di trasportare la bicicletta dritta.
- Informarsi sull'uso dei portabici, ad es. presso il proprio rivenditore specializzato.
- Immobilizzare la bicicletta per impedire che scivoli e cada.

In funzione del modello, è possibile che il materiale in dotazione comprenda un dispositivo di immobilizzazione per il trasporto del freno a disco.

- Farsi spiegare l'utilizzo del dispositivo di immobilizzazione per il trasporto dal proprio rivenditore specializzato.
- Per il trasporto della bicicletta inserire il dispositivo di immobilizzazione per il trasporto.
- Trasportare la bicicletta dritta.

4.10 Prima di prendere la bici



AVVERTENZA

Comportamento inatteso della bicicletta.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Esercitarsi a frenare e a cambiare marcia lontano dal traffico stradale.
 - Immettersi nel traffico stradale solo se si conosce il comportamento della bicicletta e si ha dimestichezza con il suo utilizzo.
-



AVVERTENZA

Dopo i primi chilometri è possibile che i tiranti si allunghino e che i raggi o le giunzioni a vite si allentino. La funzione di componenti della bicicletta potrebbe venire meno, ad es. sotto forma di mancato funzionamento dei freni.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Dopo i primi 200 km fare svolgere un'ispezione dal proprio rivenditore specializzato.
-



AVVERTENZA

Rottura del materiale a causa dell'usura legata all'utilizzo e di giunzioni a vite allentate.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Controllare la bicicletta prima di ogni uscita in base alle istruzioni sui controlli.
 - In caso di dubbi farsi mostrare dal proprio rivenditore specializzato come si controlla la bicicletta.
 - Utilizzare la bicicletta solo se non presenta danni.
 - Utilizzare la bicicletta solo se non si riscontrano un'usura eccessiva o giunzioni a vite allentate.
-

La bicicletta è stata assemblata completamente dal rivenditore specializzato ed è pronta all'uso.

Acquisire dimestichezza con la bicicletta prima di usarla per la prima volta.

- Durante la corsa assicurarsi che le mani circondino bene le due impugnature del manubrio.
- Non guidare con una mano sola, il manubrio potrebbe girare bruscamente in caso di frenata.
- In caso di freni idraulici azionare ripetutamente entrambe le leve del freno in modo che le pastiglie si centrino nella pinza del freno.
- Abituarsi alle caratteristiche di marcia della bicicletta lontano dal traffico stradale.

Principi generali

- Se non si ha dimestichezza con l'assegnazione delle leve del freno al freno della ruota anteriore o della ruota posteriore, farsela spiegare dal proprio rivenditore specializzato.
- Mantenendosi lontani dal traffico stradale, acquisire dimestichezza a velocità ridotta con le caratteristiche del tipo di freno in uso (vedere il capitolo "*Freni*" a pagina 25).
- Mantenendosi lontani dal traffico stradale, esercitarsi ad utilizzare il cambio fino ad essere in grado di utilizzarlo senza compromettere l'attenzione.
- Controllare se si assume una posizione di seduta comoda anche nelle corse lunghe e se si riesce ad utilizzare in sicurezza tutti i componenti fissati al manubrio durante la corsa.

4.11 Istruzioni sui controlli

- Prima di partire controllare accuratamente la bicicletta alla ricerca di danni e usura eccessiva.

Prima di ogni uscita controllare quanto segue:

- **i freni**
 - Spingere la bicicletta e azionare un freno alla volta; la ruota frenata, anteriore o posteriore, deve bloccarsi.
- **il cambio**
 - Verificare il funzionamento del cambio.
- **i dispositivi di bloccaggio**
 - Controllare il precario dei dispositivi di bloccaggio.
 - Controllare se tutti i dispositivi di bloccaggio sono saldi.

- **il telaio, la forcella e il tubo reggisella**
 - Non devono essere visibili cricche, deformazioni o alterazioni cromatiche nel telaio, nella forcella o nel tubo reggisella.
- **le giunzioni a vite e i collegamenti a innesto**
 - Controllo visivo di giunzioni a vite e collegamenti a innesto
- **l'azionamento a pedale**
 - Controllare il funzionamento e la saldezza dell'azionamento a pedale.
- **le luci**
 - Controllare il funzionamento del fanale e della luce posteriore.
- **il campanello**
 - Quando si aziona il campanello, deve sentirsi un suono chiaro.
- **il manubrio e l'attacco**
 - Controllare la saldezza di manubrio e attacco.
 - Controllo visivo di manubrio e attacco alla ricerca di cricche, deformazioni o alterazioni cromatiche.
- **gli pneumatici**
 - Controllare la pressione degli pneumatici e verificare che non presentino crepe e corpi estranei.
- **i cerchi e i raggi**
 - Controllo visivo dei cerchi.
 - Verificare che la tensione dei raggi sia uniforme.

4.12 Dopo una caduta



AVVERTENZA

Dopo una caduta o un incidente, nella bicicletta possono presentarsi danni nascosti, ad es. cricche capillari. I componenti in carbonio o alluminio possono essere danneggiati anche se non si vede.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Dopo una caduta o un incidente, fare controllare approfonditamente la bicicletta dal proprio rivenditore specializzato alla ricerca di eventuali danni.
- Non usare la bicicletta se si vedono o si sospettano danni alla stessa.

I componenti in carbonio possono subire danni a causa di una caduta o un incidente. I danni ai componenti in carbonio non sempre sono visibili. Fibre o verniciature possono staccarsi o essere distrutte e la solidità dei componenti può diminuire.

- Dopo una caduta o un incidente fare controllare i componenti in carbonio dal proprio rivenditore specializzato.
- Dopo cadute leggere, ad es. se la bicicletta si è rovesciata, controllare tutti i componenti della bicicletta (vedere il capitolo "Istruzioni sui controlli" a pagina 22).
- In caso di dubbio e per eventuali riparazioni rivolgersi al proprio rivenditore di specializzato.

4.13 Pulizia e protezione



CAUTELA

Incastro e schiacciamento di parti del corpo a causa di parti mobili.

Pericolo di lesioni!

- Fare attenzione alle parti mobili per non intrappolarsi le dita.
- Eventualmente indossare guanti da lavoro.

NOTA

Uso di strumenti inadatti per la pulizia.

Pericolo di danneggiamento!

- Non utilizzare strumenti aggressivi per la pulizia.
- Non utilizzare oggetti affilati, spigolosi o metallici per la pulizia.
- Non pulire mai la bicicletta con un getto d'acqua intenso o con apparecchi ad alta pressione.

NOTA

Sgocciolamento di olio o grasso.

Inquinamento ambientale!

- Evitare che sgoccioli olio o grasso.
- Rimuovere subito l'olio o il grasso riversati con uno straccio.
- Smaltire l'olio riversato o i residui di grasso nel rispetto dell'ambiente e delle normative nazionali e regionali.

Cosa è necessario per la pulizia:

- stracci puliti
- acqua saponata delicata e tiepida
- spazzola morbida o spugna
- detergente e mezzo protettivo
- Eventualmente farsi consigliare dal proprio rivenditore specializzato circa i detergenti e i mezzi protettivi adatti.
- Pulire la bicicletta subito dopo che si è sporcata, ad es. dopo una corsa sotto la pioggia.
- Pulire regolarmente la bicicletta anche se è poco sporca.
- Passare una spugna inumidita su tutte le superfici e i componenti.
- Per inumidire la spugna usare acqua saponata delicata.
- Dopo la pulizia asciugare tutte le superfici e i componenti con uno straccio.

- Applicare un protettore a tutte le superfici verniciate e le superfici metalliche del telaio almeno una volta ogni sei mesi.
- In caso di freni a cerchio non applicare il protettore ai cerchi e in caso di freni a disco non applicarlo ai dischi dei freni.
- Osservare e seguire le indicazioni sulla pulizia dei singoli componenti contenute nelle accluse informazioni dei produttori.
- Se si utilizza la bicicletta in condizioni gravose, abbreviare gli intervalli di pulizia e applicazione del protettore.

Condizioni gravose sono ad esempio:

- Uso frequente su terreni impegnativi.
- Uso in condizioni climatiche avverse, ad es.:
- In inverno: pericolo di corrosione particolarmente elevato a causa del sale antigelo presente sulle strade.
- In caso di fango e melma: aumento dell'usura a causa dell'imbriattamento eccessivo delle parti mobili.
- In ambiente salino: pericolo di corrosione particolarmente elevato a causa dell'aria salina.
- In ambienti con animali d'allevamento: pericolo di corrosione particolarmente elevato a causa dell'aria contenente ammoniacca.

5 Freni



AVVERTENZA

Aumento della distanza di arresto a causa della riduzione della potenza di frenata in presenza di bagnato.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Adeguare lo stile di guida e la velocità alle condizioni atmosferiche e a quelle della carreggiata.



AVVERTENZA

Pericolo di ribaltamento causato dall'applicazione del freno della ruota anteriore.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Quando si procede a velocità elevata, usare la leva del freno per la ruota anteriore con cautela per evitare il ribaltamento.
- Adeguare la forza frenante dei freni alla situazione per evitare che le ruote si blocchino.
- Frenare sempre con i due freni contemporaneamente per ottenere una potenza di frenata ottimale.



AVVERTENZA

Il blocco della ruota posteriore può causare cadute.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Quando si procede in curva, usare il freno della ruota posteriore con cautela per evitare il blocco della ruota posteriore.



AVVERTENZA

Se le pastiglie dei freni non sono adatte, la potenza di frenata può ridursi o aumentare troppo, oppure il freno potrebbe non funzionare.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Sostituire i componenti dei freni solo con ricambi originali, poiché solo in questo modo è possibile garantirne un funzionamento corretto.
- Se non si dispone delle competenze e degli utensili necessari per sostituire le pastiglie dei freni, rivolgersi al proprio rivenditore specializzato.



AVVERTENZA

Il contatto degli occhi con il liquido dei freni può causare cecità.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Proteggersi dalla possibile penetrazione di liquido dei freni negli occhi.
 - Se il liquido dei freni è giunto agli occhi, sciacquare subito gli occhi con abbondante acqua pulita e consultare al più presto un medico.
-



AVVERTENZA

Possibili lesioni causate dal contatto della pelle con il liquido dei freni.

Pericolo di ustione e avvelenamento!

- Evitare qualsiasi contatto con il liquido dei freni.
 - Se si è entrati in contatto con il liquido dei freni è, sciacquare subito le parti interessate con abbondante acqua pulita e consultare al più presto un medico.
-



AVVERTENZA

Guasto dei freni idraulici a causa di condutture piegate o non stagne e di collegamenti aperti.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Se si riscontrano danni o perdite alle condutture o ai raccordi idraulici, non utilizzare la bicicletta.
- Fare riparare il freno dal proprio rivenditore specializzato.

Il freno è un dispositivo tecnico che serve a rallentare la bicicletta. L'insieme delle singole parti è denominato impianto frenante.

La bicicletta dispone di almeno due freni indipendenti posti sulla ruota anteriore e su quella posteriore.

A seconda del modello, sono montati i seguenti freni:

- freno a contropedale
- freno a cerchio
- freno a disco (idraulico o meccanico)
- freno a tamburo
- Controllare in base alle fig. "*Tipi di freno*" e "*Tipo di freno 1*" di quali freni è dotata la propria bicicletta (vedere il capitolo "*Passaporto della bicicletta*" a pagina 94).
- Per una distanza di arresto breve frenare uniformemente con entrambi i freni.

5.1 Controllo dei freni

Eseguire tutte le istruzioni che seguono per il freno della ruota anteriore e per quello della ruota posteriore.

1. Controllare la saldezza di tutte le viti dell'impianto frenante.
2. Controllare se la leva del freno è ben fissata al manubrio e non gira.
 - Se si riscontrano giunzioni a vite allentate, fare stringere le viti dal proprio rivenditore specializzato in modo da rispettare le coppie.
3. Controllare se, azionando a fondo la leva del freno, resta ancora almeno 1 cm di distanza tra la leva del freno e l'impugnatura.
 - Se la distanza è inferiore a 1 cm, fare regolare l'impianto frenante dal proprio rivenditore specializzato.
4. Controllare se le pastiglie dei freni sono usurate.
 - In caso di dubbi farsi spiegare dal proprio rivenditore specializzato come valutare l'usura.
5. Muovendo un poco avanti e indietro il disco del freno, controllare se è fissato alla ruota senza gioco.
6. Controllare se le ruote della bicicletta si bloccano quando si aziona il freno.
 - Se si riscontra un effetto frenante ridotto, fare regolare l'impianto frenante dal proprio rivenditore specializzato.

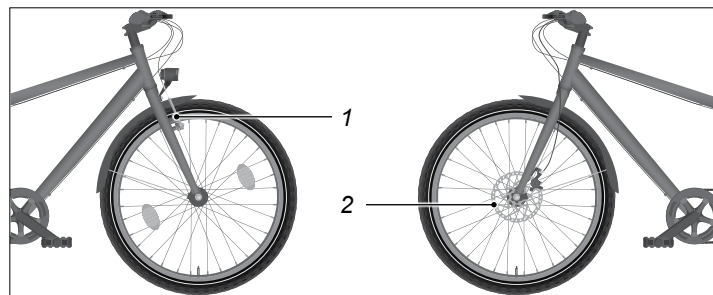


Fig.: tipi di freno

1 Freno a cerchio

2 Freno a disco

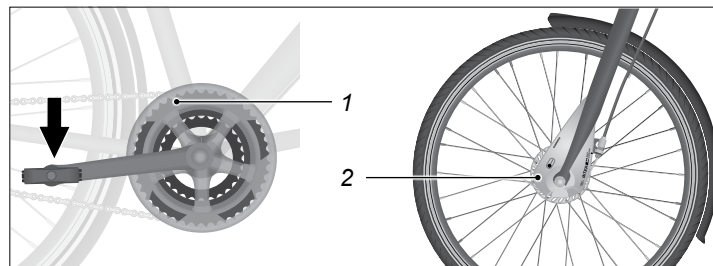


Fig.: tipi di freno 1

1 Freno a contropedale

2 Freno a tamburo

5.2 Assegnazione delle leve del freno

Le leve del freno sono assegnate come segue nella configurazione di base (vedere le figg. "Una leva del freno" e "Due leve del freno").

- Acquisire dimestichezza con l'assegnazione delle leve del freno prima di prendere la bici. Se si desidera far cambiare l'assegnazione delle leve del freno, rivolgersi al proprio rivenditore specializzato.

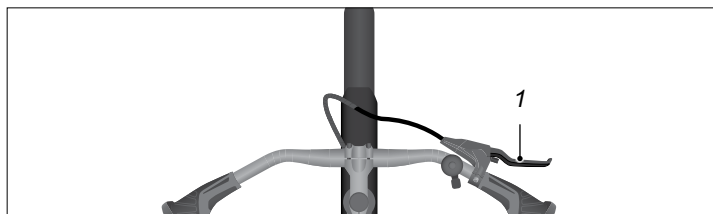


Fig.: una leva del freno (esempio)

- 1 Leva del freno per il freno della ruota anteriore

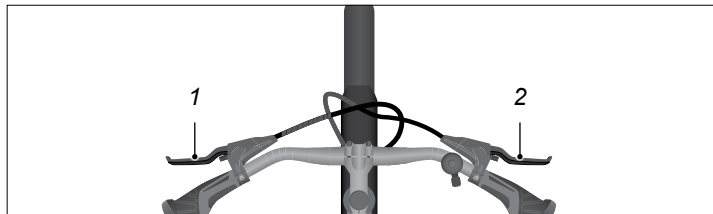


Fig.: due leve del freno (esempio)

- 1 Leva del freno per il freno della ruota anteriore
2 Leva del freno per il freno della ruota posteriore

5.3 Freno di stazionamento

Un freno di stazionamento è un dispositivo che blocca la bicicletta per impedire che scivoli via.

Alcune leve del freno sono provviste di una funzione di blocco. Esistono diverse versioni.

- Controllare se la propria leva del freno dispone di una funzione di blocco.
 - Per bloccare il freno tirare la leva del freno verso il manubrio e spingere il cursore di blocco verso la leva del freno.
 - Per sbloccare il freno di stazionamento tirare la leva del freno verso il manubrio e spingere il cursore di blocco verso la ruota anteriore.

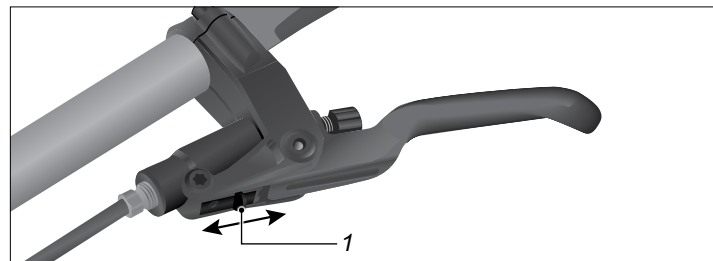


Fig.: freno di stazionamento (esempio)

- 1 Cursore di blocco

5.4 Freno a cerchio



AVVERTENZA

Rottura del cerchio a causa dell'usura.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Fare controllare i cerchi dal proprio rivenditore specializzato almeno una volta all'anno o dopo 1000 km.

In un freno a cerchio meccanico, quando si aziona la leva del freno il cavo del freno chiude i bracci del freno e le pastiglie del freno vengono premute sul cerchio (vedere la fig. "Freno a cerchio meccanico").

In un freno a cerchio idraulico, quando si aziona la leva del freno i pistoni del freno situati all'interno del gruppo frenante vengono spinti verso l'esterno dalla pressione dell'olio. Contemporaneamente, i ceppi del freno vengono premuti sul cerchio (vedere la fig. "Freno a cerchio idraulico").

5.4.1 Principi generali

L'uso del freno a cerchio causa l'usura delle pastiglie dei freni e del cerchio.

In un freno a cerchio azionato mediante cavo, si usura inoltre il cavo del freno.

In un freno a cerchio idraulico si usura anche il liquido dei freni.

Eseguire le istruzioni che seguono per il freno della ruota anteriore e per quello della ruota posteriore.

- Rimuovere subito le impurità presenti sui componenti del freno a cerchio e sul cerchio con uno straccio leggermente inumidito.
- Controllare la saldezza di tutte le viti dell'impianto frenante.
- Controllare se la leva del freno è ben fissata al manubrio e non gira.

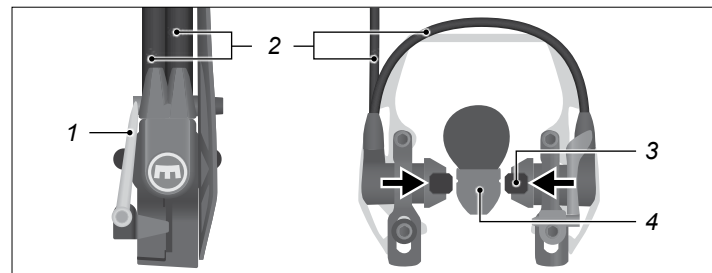


Fig.: freno a cerchio idraulico

- | | |
|------------------------|-----------------------|
| 1 Leva di chiusura | 3 Pastiglia del freno |
| 2 Conduttura idraulica | 4 Cerchio |

- Se si riscontrano giunzioni a vite allentate, fare stringere le viti dal proprio rivenditore specializzato in modo da rispettare le coppie.
- Azionare ripetutamente la leva del freno e controllare se il cavo del freno resta agganciato o se si sentono rumori di sfregamento, oppure se dalle condutture, dai raccordi o dalle pastiglie del freno esce liquido dei freni.
- Controllare se la guaina del cavo del freno è danneggiata o se ci sono trefoli spezzati (controllo visivo).

Freni

- Se si nota che il cavo del freno è difettoso o se esce liquido del freno, on utilizzare la bicicletta.
- Controllare se, azionando a fondo la leva del freno, vi è ancora almeno 1 cm di distanza tra la leva del freno e l'impugnatura.
- Se la distanza è inferiore a 1 cm, fare regolare il freno a cerchio dal proprio rivenditore specializzato.
- Controllare se le ruote della bicicletta si bloccano quando si aziona il freno a cerchio.
- Se si riscontra un effetto frenante ridotto, fare regolare l'impianto frenante dal proprio rivenditore specializzato.
- Quando si usa il freno a cerchio prestare attenzione ad eventuali rumori insoliti.
- Se si sentono rumori insoliti, fare controllare l'impianto frenante dal proprio rivenditore specializzato.

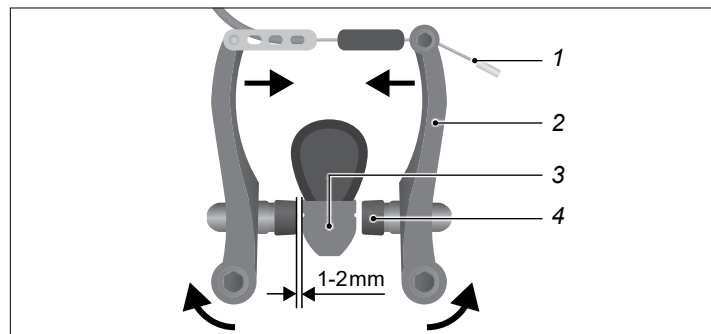


Fig.: freno a cerchio meccanico

- | | |
|---------------------|-----------------------|
| 1 Cavo del freno | 3 Cerchio |
| 2 Braccio del freno | 4 Pastiglia del freno |

5.4.1.1 Freno a cerchio con chiusura rapida



AVVERTENZA

Se la chiusura rapida è aperta, il freno a cerchio non funziona.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Prima di ogni uscita assicurarsi che la chiusura rapida sia chiusa.

Il freno a cerchio è provvisto di una chiusura rapida che consente di smontare e montare rapidamente le ruote.

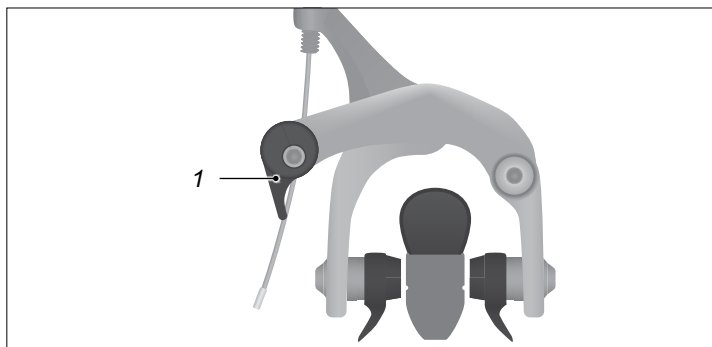


Fig.: freno a cerchio

1 Leva di chiusura rapida

Controllo delle pastiglie dei freni

- Controllare se è stato raggiunto il limite di usura delle pastiglie dei freni.
 - In caso di dubbi fare controllare il limite di usura delle pastiglie dei freni dal proprio rivenditore specializzato.



Fig.: pastiglia del freno

1 Limite di usura

Le pastiglie dei freni vanno sostituite prima del raggiungimento del limite di usura.

Fare sostituire le pastiglie dei freni, poi farle regolare nuovamente, dal proprio rivenditore specializzato.

Nota: non tutte le pastiglie dei freni presentano scanalature come limite di usura. Farsi spiegare il limite di usura dal proprio rivenditore specializzato.

- Controllare se, azionando a fondo la leva del freno, resta ancora almeno 1 cm di distanza tra la leva del freno e l'impugnatura.
 - Se la distanza è inferiore a 1 cm, fare regolare l'impianto frenante dal proprio rivenditore specializzato.
- Controllare se i ceppi del freno sui due lati del cerchio si usurano o consumano uniformemente (controllo visivo).
 - Se i ceppi del freno si usurano in modo non uniforme o obliquamente, fare controllare l'impianto frenante dal proprio rivenditore specializzato.
- Controllare se le pastiglie dei freni sono danneggiate o molto sporche (controllo visivo).
 - Se le pastiglie dei freni sono molto sporche, pulirle.
 - Se le pastiglie dei freni sono danneggiate, farle sostituire dal proprio rivenditore specializzato.
- Controllare se i ceppi del freno fanno attrito al centro del bordo del cerchio.
 - I ceppi del freno andrebbero regolati in modo da seguire con la maggiore esattezza possibile la curvatura del cerchio.
- Afferrare i ceppi del freno e controllare se si riesce a girarlo.
 - Se si riesce a girare i ceppi del freno, fare regolare i ceppi del freno al proprio rivenditore specializzato.

Freni

- Controllare se i ceppi del freno si avvicinano e si allontanano uniformemente e simmetricamente al/dal cerchio quando si aziona e si rilascia la leva del freno (controllo visivo).
 - Se i ceppi del freno si muovono in modo non uniforme, fare controllare l'impianto frenante dal proprio rivenditore specializzato.

5.4.2 Utilizzo

A parità di forza frenante, la ruota posteriore si blocca prima della ruota anteriore.

In funzione del modello, la bicicletta è dotata di freni di tipo diverso sulla ruota anteriore e su quella posteriore.

- Per frenare tirare con le dita la leva del freno verso il manubrio (vedere il capitolo "Freni" a pagina 25).
- Regolare l'effetto frenante con la forza con la quale si tira la leva del freno.

Per allentare il freno rilasciare la leva del freno.

Per una distanza di arresto breve frenare uniformemente con i due freni a cerchio o con il freno a mano o il freno a contropedale.

5.4.3 Regolazioni



AVVERTENZA

Perdita di potenza di frenata a causa di impianti frenanti non regolati correttamente.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Fare regolare gli impianti frenanti solo dal proprio rivenditore specializzato.

La regolazione dell'impianto frenante richiede competenze specifiche.

Se non si dispone delle competenze e degli utensili necessari, rivolgersi al proprio rivenditore specializzato.

5.4.3.1 Ampiezza della presa

Nei freni meccanici, la regolazione dell'ampiezza della presa avvicina la leva del freno all'impugnatura.

- Regolare la leva del freno in modo da poterla azionare in sicurezza durante la corsa, senza togliere la mano dal manubrio.

Nota: la regolazione dell'ampiezza della presa modifica la tensione del cavo del freno.

1. Avvitare la vite di regolazione del tanto necessario a poter azionare la leva del freno in sicurezza (vedere la fig. "Regolazioni della leva del freno").

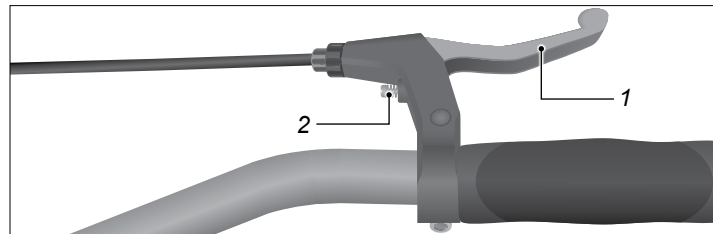


Fig.: regolazioni della leva del freno

1 Leva del freno

2 Vite di regolazione

Nota: a seconda del modello, la vite di regolazione è una vite a croce o a esagono cavo.

2. Regolare la tensione del cavo del freno.

5.4.3.2 Cavo del freno

Nota: se la distanza tra i ceppi del freno di sinistra e di destra e il cerchio differisce di più di 1 mm, prima di regolare il ceppo del freno bisogna far eseguire una regolazione di base dell'impianto frenante dal proprio rivenditore specializzato.

1. Allentare il dado autobloccante di uno o due giri in senso antiorario (vedere la fig. "Regolazioni del cavo del freno").
2. Avvitare o svitare i dadi zigrinati fino a quando la distanza dei ceppi del freno non è di 1 o 2 mm da entrambi i lati (vedere la fig. "Freno a cerchio meccanico").
 - Afferrare il cavo del freno davanti al dado zigrinato e tirarlo leggermente per poter girare più facilmente il dado zigrinato.

3. Svitare il dado zigrinato di massimo 5 giri.
 - Se non si riesce a regolare i ceppi del freno in questo modo, fare controllare l'impianto frenante dal proprio rivenditore specializzato.
4. Controllare se si riesce ad avvicinare la leva del freno all'impugnatura finché la distanza tra la leva del freno e l'impugnatura sia di almeno 1 cm.
5. Girare il dado autobloccante in senso orario e stringerlo dosando la forza.

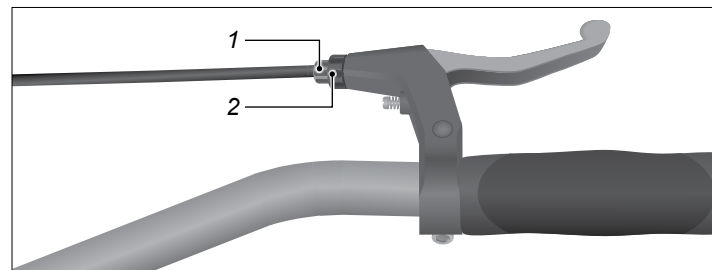


Fig.: regolazioni del cavo del freno

1 Dado zigrinato

2 Dado autobloccante

5.5 Freno a disco



CAUTELA

Ustioni causate dai contatti con i dischi del freno roventi.

Ustioni cutanee!

- Attendere che i dischi del freno si siano raffreddati prima di toccarli.

NOTA

Vetrificazione delle pastiglie dei freni causata da sollecitazione persistente.

Pericolo di danneggiamento!

- Se non vi è pericolo, nelle discese lunghe frenare a scatti ma con forza maggiore.

NOTA

Danneggiamento del freno a causa dello smontaggio della ruota anteriore o posteriore.

Pericolo di danneggiamento!

- Se non si dispone delle competenze e degli utensili necessari, affidare lo smontaggio e il montaggio della ruota anteriore o posteriore solo al proprio rivenditore specializzato.

NOTA

Frenare a fondo con pastiglie dei freni nuove causa la vetrificazione delle pastiglie dei freni.

Pericolo di danneggiamento!

- Rodare i nuovi freni a disco solo lontano dal traffico stradale.

5.5.1 Principi generali

Quando si aziona la leva del freno, i pistoni del freno situati nella pinza del freno vengono spinti verso l'esterno. I pistoni premono le pastiglie dei freni contro il disco del freno.

- Controllare regolarmente l'usura e il funzionamento del freno a disco.
- Rimuovere subito le impurità presenti sui componenti del freno e sul disco del freno con uno straccio leggermente inumidito.
- In caso di freni a disco, pulire regolarmente i dischi del freno con detergente per freni o acqua calda.

L'uso del freno a disco causa l'usura delle pastiglie dei freni e del disco del freno.

In un freno a disco azionato mediante cavo, si usura inoltre il cavo del freno.

In un freno a disco idraulico si usura anche il liquido dei freni.

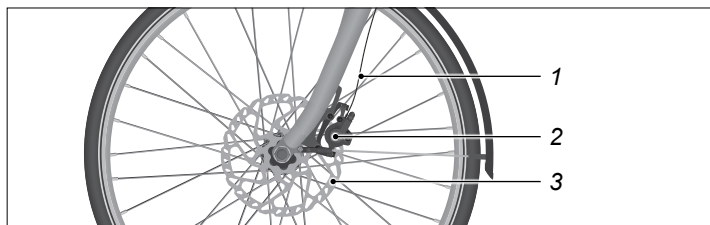


Fig.: freno a disco idraulico

- 1 Conduttura idraulica 3 disco del freno
2 pinza freno

Informarsi presso il proprio rivenditore specializzato circa un ausilio per controllare l'usura delle pastiglie dei freni. A seconda del tipo di freno, può trattarsi ad esempio del dispositivo di immobilizzazione per il trasporto.

- Eseguire tutte le istruzioni che seguono per il freno della ruota anteriore e per quello della ruota posteriore.
1. Controllare se le pastiglie dei freni si avvicinano e si allontanano uniformemente e simmetricamente al/dal disco del freno quando si aziona e si rilascia la leva del freno.
 - Se si riesce a muovere il disco del freno o se le pastiglie del freno si muovono in modo irregolare, fare controllare il freno dal proprio rivenditore specializzato.
 2. Tirare la leva del freno e controllare se esce liquido dei freni dalle condutture, dai raccordi o dalle pastiglie dei freni.
 - Se esce liquido dei freni, non utilizzare la bicicletta.
 - Fare riparare il freno dal proprio rivenditore specializzato.

Quando i dischi del freno sono nuovi o se si sono sostituiti le pastiglie del freno o il disco del freno, è necessario rodare i freni a disco (vedere il capitolo "Rodaggio del freno a disco" a pagina 38).

5.5.2 Utilizzo

A parità di forza frenante, la ruota posteriore si blocca prima della ruota anteriore.

In funzione del modello, la bicicletta è dotata di freni di tipo diverso sulla ruota anteriore e su quella posteriore.

- Per frenare tirare con le dita la leva del freno verso il manubrio (vedere il capitolo "Freni" a pagina 25).
- Regolare l'effetto frenante con la forza con la quale si tira la leva del freno.

Per allentare il freno rilasciare la leva del freno.

Per una distanza di arresto breve frenare uniformemente con entrambi i freni.

5.5.3 Regolazioni



AVVERTENZA

Riduzione della potenza di frenata o mancato funzionamento dei freni a causa di una regolazione non corretta dei freni.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Fare regolare i freni dal proprio rivenditore specializzato.
- Eventualmente farsi spiegare dal proprio rivenditore specializzato la regolazione del freno.

5.5.3.1 Ampiezza della presa

- Se non si ha esperienza nella regolazione di freni idraulici, fare regolare l'ampiezza della presa dal proprio rivenditore specializzato.
- Regolare la leva del freno in modo da poterla azionare in sicurezza durante la corsa, senza togliere la mano dal manubrio.
- Per aumentare la distanza tra la leva del freno e l'impugnatura, avvitare in senso orario la vite per la regolazione dell'ampiezza della presa (vedere la fig. "Leva del freno idraulico").
- Per ridurre la distanza tra la leva del freno e l'impugnatura, svitare in senso antiorario la vite per la regolazione dell'ampiezza della presa.

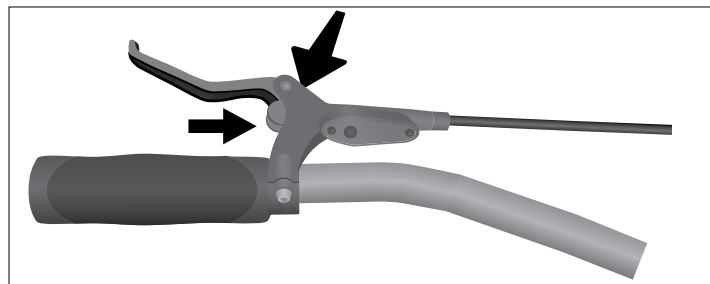


Fig.: leva del freno idraulico

Possibili posizioni di una vite di regolazione della leva di un freno idraulico

5.5.3.2 Sostituzione delle pastiglie dei freni



AVVERTENZA

Pastiglie dei freni sbagliate o montate male possono causare malfunzionamenti, ad es. il mancato funzionamento del freno.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Utilizzare solo pastiglie dei freni originali per freni a disco idraulici.
- Per l'acquisto delle pastiglie dei freni farsi consigliare da un professionista.

- Se non si riesce a sostituire correttamente le pastiglie dei freni, fare sostituire le pastiglie dei freni dal proprio rivenditore specializzato.
 - Per la sostituzione delle pastiglie dei freni vedere anche le istruzioni d'uso del produttore delle pastiglie.
1. Smontare la ruota per poter accedere liberamente alla pinza del freno.
 2. Con un utensile piatto, spingere indietro i pistoni del freno nella loro posizione iniziale all'interno della pinza del freno. Fare attenzione a non danneggiare né i pistoni né il disco del freno.
 3. Piegare l'estremità interna della coppiglia di sicurezza con pinza a punta dritta ed estrarre la coppiglia di sicurezza dalla pinza del freno o svitare completamente la vite di arresto della pastiglia del freno.
 4. Togliere le vecchie pastiglie del freno tirandole all'indietro.
 5. Per assicurare un funzionamento ottimale dei pistoni del freno, pulirli con acqua e un sapone delicato e uno straccio pulito, in modo da eliminarne eventuali impurità o residui di sfregamento.
 6. Assemblare le nuove pastiglie del freno e le relative molle. Nel farlo prestare attenzione al lato corretto: tutti i pezzi sono contrassegnati con "destra" po "sinistra".
 7. Comprimerle le due pastiglie del freno tra il pollice e l'indice e inserirle da dietro nella pinza del freno dal lato corretto.
 8. Spingere nuovamente la coppiglia di sicurezza all'interno della pinza del freno. Assicurarisi di piegare di nuovo la coppiglia di sicurezza sul lato interno o riattivare la vite di arresto della pastiglia del freno.
 9. Montare la ruota tolta in precedenza.
 10. Rodare le nuove pastiglie del freno (vedere il capitolo *"Rodaggio del freno a disco"* a pagina 38).
 11. Verificare l'effetto frenante con la leva del freno tirata.
 12. Se l'effetto frenante è insufficiente, regolare l'impianto frenante.

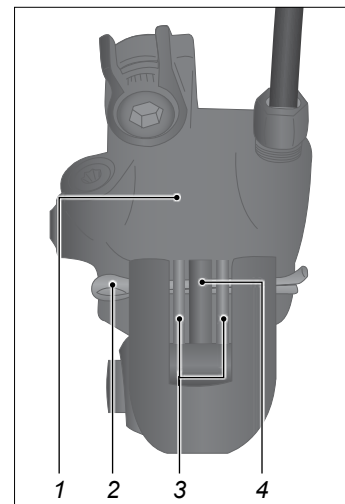


Fig.: pinza freno

- 1 Pinza freno
- 2 Coppiglia di sicurezza
- 3 Pastiglia del freno
- 4 Molla di sicurezza

5.5.3.3 Rodaggio del freno a disco

Quando i dischi del freno sono nuovi o se si sono sostituiti le pastiglie del freno o il disco del freno, è necessario rodare i freni a disco.

- Eseguire il rodaggio dei freni a disco lontano dal traffico stradale.
 - Attenersi al riguardo alle indicazioni del produttore o chiedere al proprio rivenditore specializzato.
 - Quando si frena, per motivi di sicurezza restare sempre in sella.
 - Non frenare mai fino al completo arresto.
1. Accelerare la bicicletta fino a non meno di 15 km/h.
 2. Frenare forte e uniformemente fino al passo d'uomo. Le ruote non devono bloccarsi.
 3. Ripetere questa procedura 20 volte per il freno della ruota posteriore e 20 volte per il freno della ruota anteriore. Si noterà un effetto frenante crescente.
 4. Accelerare la bicicletta fino ad una velocità un poco maggiore (da 20 a 25 km/h circa).
 5. Frenare forte e uniformemente fino al passo d'uomo. Le ruote non devono bloccarsi.
 6. Ripetere questa procedura 10 volte per il freno della ruota posteriore e 10 volte per il freno della ruota anteriore.
 7. Fare raffreddare i dischi dei freni e le pastiglie dei freni prima della prima corsa.

- Se dopo il rodaggio l'effetto dei freni a disco è insufficiente o se si sentono rumori insoliti in frenata, fare controllare i freni a disco dal proprio rivenditore specializzato.

Dopo aver rodato il freno a disco, verificare l'ampiezza della presa ed eventualmente regolarla.

Regolare la leva del freno in modo da poterla azionare in sicurezza durante la corsa, senza togliere la mano dal manubrio (vedere il capitolo "*Regolazioni*" a pagina 36).

5.5.3.4 Mantenimento della forza frenante

La riduzione progressiva dell'effetto frenante a causa del surriscaldamento del sistema frenante nei freni a disco è detto "fading". Con l'aumentare della temperatura nel punto di contatto tra le pastiglie del freno e il disco del freno, ad es. a causa di una frenata continua, la potenza di frenata si riduce.

- Evitare di frenare in modo continuo e prolungato.
- Fare raffreddare regolarmente le pastiglie dei freni.
- Non utilizzare la bicicletta se a causa del riscaldamento è diminuita la potenza di frenata.
- Utilizzare nuovamente la bicicletta solo se si è recuperata la piena potenza di frenata.

5.6 Freno a contropedale



AVVERTENZA

Se la catena si è staccata dall'ingranaggio, il freno a contropedale non funziona.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Se il freno a contropedale non ha effetto, frenare con cautela con la leva del freno della ruota anteriore e, se presente, con la leva del freno della ruota posteriore.

Le biciclette con cambio al mozzo e le biciclette senza cambio sono spesso provviste di un freno a contropedale. Esso è integrato nel mozzo della ruota posteriore e viene azionato con i pedali.

Se si possono girare all'indietro liberamente i pedali, la bicicletta non è dotata di freno a contropedale.

5.6.1 Principi generali

Quando si aziona il freno a contropedale, all'interno del mozzo della ruota posteriore un anello metallico viene premuto contro il rivestimento del mozzo frenando la ruota posteriore. L'usura si verifica per motivi strutturali solo dopo un utilizzo prolungato.

Controllare regolarmente il funzionamento del freno a contropedale.

1. Afferrare la staffa e controllare se è fissata saldamente al tubo obliquo posteriore.
 - Se la vite della staffa è allentata, stringerla in senso orario rispettando le coppie.
 - Stringere la vite con cautela dosando la forza.
2. Quando si usa il freno a contropedale prestare attenzione ad eventuali rumori insoliti.
 - Se si sentono rumori insoliti, fare controllare il freno a contropedale dal proprio rivenditore specializzato.

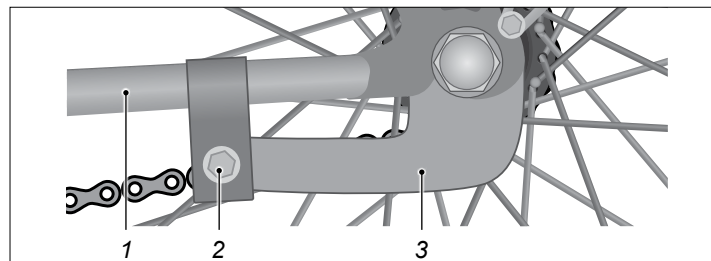


Fig.: staffa

- 1 Tubo obliquo posteriore
2 Vite

3 Staffa

5.6.2 Utilizzo

- Per frenare pedalare all'indietro (vedere la fig. "Freno a contropedale").
- Regolare la forza frenante con la forza con cui si spingono i pedali vincendo la resistenza.
- Pedalare in avanti per allentare il freno a contropedale.

Per una distanza di arresto breve frenare uniformemente con il freno a mano e il freno a contropedale.

5.6.3 Regolazioni



AVVERTENZA

Perdita di potenza di frenata a causa di freni non regolati correttamente.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Fare regolare il freno a contropedale solo dal proprio rivenditore specializzato.
- Eventualmente farsi spiegare dal proprio rivenditore specializzato la regolazione del freno a contropedale.

La regolazione dei freni richiede competenze specifiche.

Se non si dispone delle competenze e degli utensili necessari, rivolgersi al proprio rivenditore specializzato.

Se quando si frena un mozzo libero la rotazione all'indietro usata per frenare supera $\frac{1}{6}$ di giro intero, fare regolare il freno dal proprio rivenditore specializzato.

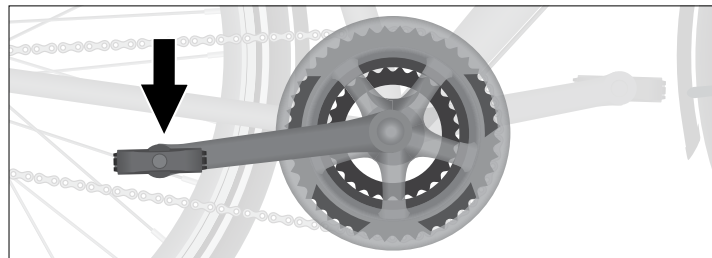


Fig.: freno a contropedale

6 Luci

6.1 Principi generali



AVVERTENZA

Cattiva visibilità per altri utenti della strada.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Accendere le luci in cattive condizioni di visibilità e al buio.

Per l'immissione nel traffico stradale, le biciclette devono essere provviste di fanale, fanalino posteriore, catarifrangenti sui pedali, catarifrangenti laterali per le ruote o strisce luminose, catarifrangenti bianchi davanti e un catarifrangente rosso dietro (vedere la fig. "Dispositivi di illuminazione"). I componenti di illuminazione devono soddisfare i requisiti nazionali.

In tutti i modelli omologati per il traffico stradale, il fanale e il fanalino posteriore sono provvisti di LED durevoli e a basso consumo di energia. Non è possibile sostituire le lampadine.

- Se le luci sono difettose, farle sostituire dal proprio rivenditore specializzato.

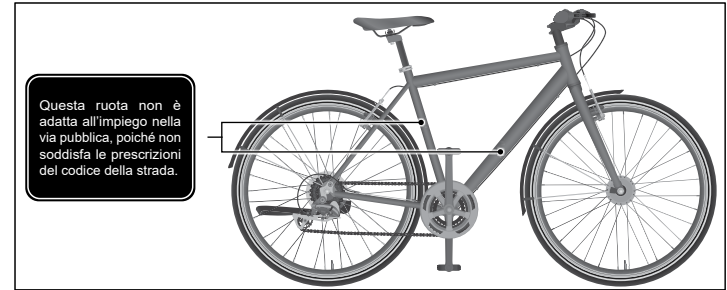


Fig.: adesivo circolazione stradale (esempio)

Alla consegna, i dispositivi di illuminazione della bicicletta non soddisfano la normativa applicabile al traffico stradale (vedere la fig. "Adesivo circolazione stradale"). A causa della mancanza di dispositivi di illuminazione, tali modelli non possono essere utilizzati nel traffico stradale.



Fig.: dispositivi di illuminazione (esempio)

- 1 Fanale con catarifrangente (bianco)
- 2 Striscia luminosa (bianca)
- 3 Catarifrangente nel pedale (giallo)
- 4 Catarifrangente laterale (giallo)
- 5 Fanalino posteriore con catarifrangente (rosso)

Nota: in molti Paesi, i dispositivi di illuminazione prescritti per il traffico stradale devono essere presenti e sempre pronti al funzionamento anche di giorno.

Punti di montaggio dei dispositivi di illuminazione

A seconda del modello, il fanale è montato sul tubo di sterzo, sopra il parafrangente o sulla forcella. In tutti i modelli di bicicletta, il fanalino posteriore si accende insieme al fanale. A seconda del modello, il fanalino posteriore è montato sotto il portapacchi o sul parafrangente (vedere la fig. "Punti di montaggio dei dispositivi di illuminazione").



Fig.: punti di montaggio dei dispositivi di illuminazione

- 1 Sul tubo di sterzo
- 2 Sopra il parafrangente
- 3 Sulla forcella
- 4 Sul fodero verticale
- 5 Sul parafrangente
- 6 Sotto il portapacchi

6.2 Utilizzo



AVVERTENZA

Mancanza di attenzione nel traffico stradale a causa dell'accensione delle luci.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Azionare le luci solo da fermi.



AVVERTENZA

Se si procede senza luci in cattive condizioni di visibilità, è possibile che non si venga visti dagli altri utenti della strada.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Accendere le luci in cattive condizioni di visibilità, ad es. al crepuscolo.
- Informarsi sul tipo di dinamo di cui è dotata la bicicletta (vedere la fig. "Varianti di dinamo").

6.2.1 Dinamo a bottiglia

La dinamo a bottiglia è fissata al lato sinistro della forcella o al pendente posteriore e si accende in caso di necessità. Il suo funzionamento può vedersi compromesso in presenza di neve o a temperature inferiori a 0 °C.

1. Fermarsi se la dinamo accesa non viene azionata dalla ruota.
 2. Eliminare la neve e il ghiaccio dallo pneumatico e dalla dinamo a bottiglia.
- Per accendere le luci premere la dinamo a bottiglia dall'alto (vedere la fig. "Dispositivo di accensione/spegnimento").
 - Per spegnere le luci spostare la dinamo a bottiglia verso l'esterno.

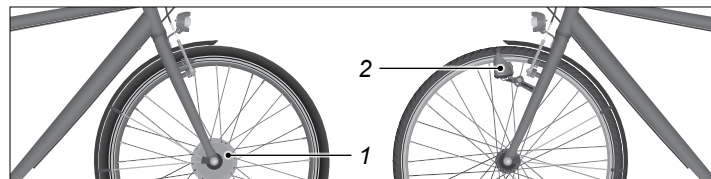


Fig.: varianti di dinamo

1 Dinamo a mozzo

2 Dinamo a bottiglia

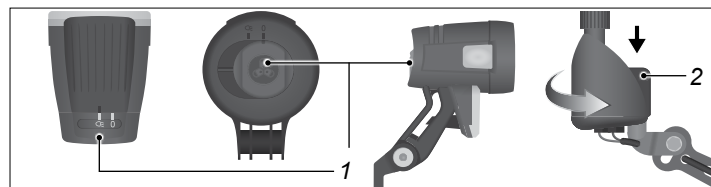


Fig.: interruttore di accensione/spegnimento (esempio)

1 Interruttore di accensione/spegnimento sul fanale

2 Interruttore di accensione/spegnimento sulla dinamo a bottiglia

6.2.2 Dinamo a mozzo

La dinamo a mozzo si trova nel mozzo della ruota anteriore e alimenta le luci di energia non appena la ruota anteriore gira. La dinamo a mozzo non richiede manutenzione e funziona senza problemi anche con la neve.

- Per accendere le luci, portare l'interruttore di accensione/spegnimento del lato posteriore del fanale in posizione "ON", "1" o "☞" (vedere la fig. "Interruttore di accensione/spegnimento").

- Per spegnere le luci portare l'interruttore di accensione/spegnimento in posizione "OFF" o "0".

6.3 Regolazioni



CAUTELA

Abbagliamento del traffico in senso contrario a causa della regolazione erranea della distanza del fascio di luce del fanale.

Pericolo d'incidente!

- Controllare regolarmente la regolazione della distanza del fascio di luce del fanale.

6.3.1 Regolazione in verticale

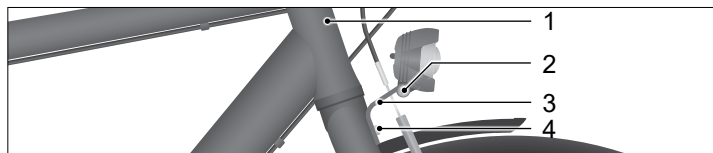


Fig.: viti di regolazione

- | | |
|------------------|------------|
| 1 Tubo di sterzo | 3 Supporto |
| 2 Vite 2 | 4 Vite 1 |

1. Controllare se il supporto, visto dal davanti, è perpendicolare al tubo di sterzo.
2. Per regolare il supporto svitare la vite 1 in senso antiorario fino a poter girare il supporto (vedere la fig. "Viti di regolazione").

3. Girare il supporto in modo che, visto dal davanti, sia perpendicolare al tubo di sterzo.
4. Stringere la vite 1 in senso orario dosando la forza.

6.3.2 Regolazione in orizzontale

1. Controllare se il fanale è regolato in verticale.
2. Svitare la vite 2 in senso antiorario fino a poter inclinare il fanale in avanti o all'indietro vincendo una leggera resistenza.
3. Accendere il fanale.
4. Regolare il fanale in modo che, a 5 m di distanza dal fanale, il cono di luce si trovi a metà dell'altezza che aveva nel punto di uscita (vedere la fig. "Distanza del fascio di luce").
5. Stringere la vite 2 in senso orario dosando la forza.

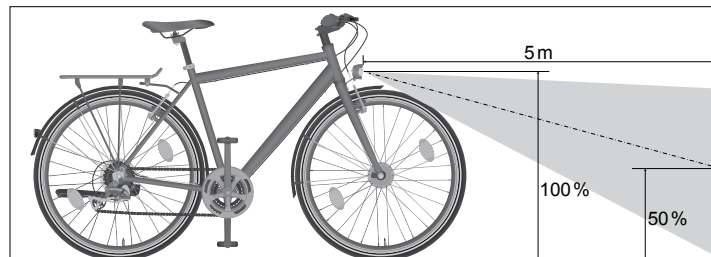


Fig.: distanza del fascio di luce

7 Cambio

Il cambio della bicicletta è costituito da una trasmissione commutabile e dai rispettivi elementi di comando. Esso consente di adattare la potenza apportata dal conducente alla velocità di marcia e alle caratteristiche del percorso.

A seconda del modello, la bicicletta è dotata di un cambio automatico, un cambio al mozzo, un cambio a catena o un cambio ibrido.

- Informarsi sul tipo di cambio di cui è dotata la bicicletta (vedere il capitolo "*Passaporto della bicicletta*" a pagina 94).
- Leggere tutti i capitoli corrispondenti al proprio tipo di cambio.
- Se si possiede una bici elettrica, leggere inoltre il libretto di istruzioni separato della bici elettrica.

Se sottoposto a cura e manutenzione regolari e ad un carico medio, il cambio ha un'usura ridotta. I cavi del cambio si allungano con l'uso.

Per prevenire un'usura prematura:

- Quando si cambia marcia, pedalare lentamente e senza applicare forza.
 - Innestare o selezionare tempestivamente una marcia più bassa prima delle salite.
1. Controllare se tutti i componenti del cambio sono esenti da danni.
 - Se si riscontrano danni ai componenti, rivolgersi al proprio rivenditore specializzato.
 2. Controllare se le guaine dei cavi del cambio sono danneggiate o se ci sono trefoli spezzati (controllo visivo).
 3. Appendere la bicicletta dal telaio.

4. Girare la pedivella.
5. Innestare tutte le marce in sequenza.
6. Controllare se tutte le marce si innestano correttamente e se durante l'operazione si presentano rumori insoliti.
7. Controllare se i cavi del cambio restano agganciati quando si cambia marcia e se si presentano rumori di sfregamento.
 - Se si presentano rumori insoliti o le marce non si innestano correttamente, fare controllare il cambio dal proprio rivenditore specializzato.

7.1 Cambio con deragliatore

7.1.1 Principi generali

Il cambio con deragliatore è costituito da 1 a 3 pignoni sulla pedivella e da 7 a 11 corone sulla ruota posteriore (vedere la fig. "cambio con deragliatore"). La commutazione degli ingranaggi o dei pignoni avviene mediante elementi di comando separati situati sui lati sinistro e destro del manubrio.

- Quando si cambia marcia, pedalare lentamente e senza applicare forza.

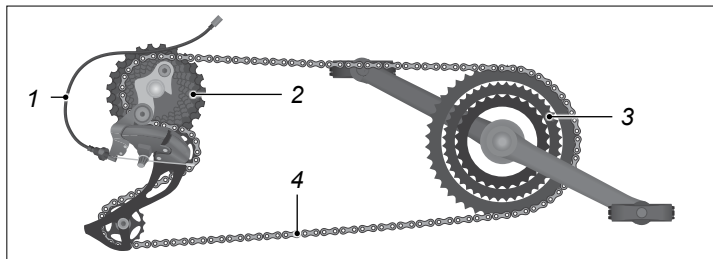


Fig.: cambio con deragliatore

- | | |
|----------------------------------|--|
| 1 Cavo del cambio | 3 Ingranaggi dell'azionamento a pedale |
| 2 Pignoni della ruota posteriore | 4 Catena |

Il numero teorico di marce è il prodotto della moltiplicazione "ingranaggi x pignoni".

Quanto più piccolo è il pignone, tanto più alta è la marcia selezionata. Ad una marcia alta si pedala con una frequenza bassa.

Quanto più grande è il pignone, tanto più piccola è la marcia selezionata. Ad una marcia bassa si pedala con una frequenza maggiore.

Nota: i pignoni non vengono selezionati come marce bensì in funzione della carreggiata.

Quanto più piccolo è l'ingranaggio, tanto maggiore è la frequenza della pedalata.

Quanto più grande è l'ingranaggio, tanto minore è la frequenza della pedalata.

- Utilizzare l'ingranaggio piccolo nelle salite.
- Utilizzare l'ingranaggio grande per una conduzione sportiva.
- Pulire gli elementi di comando del cambio con deragliatore con uno straccio inumidito.
- Se i componenti mobili del cambio con deragliatore sono accessibili, pulirli con uno straccio inumidito o una spazzola morbida (vedere la fig. "Meccanismo di commutazione").
- Dopo la pulizia, lubrificare i componenti mobili del cambio con deragliatore con un poco di lubrificante, ad es. olio universale.
 - Poi eliminare il lubrificante in eccesso con uno straccio pulito.
- Controllare se tutti i componenti del cambio con deragliatore sono esenti da danni e se il meccanismo di commutazione del cambio è piegato da un lato.
 - Se si riscontrano danni ai componenti o se il meccanismo di commutazione è piegato da un lato, fare controllare il cambio con deragliatore dal proprio rivenditore specializzato.
- Controllare se tra il meccanismo di commutazione o la catena e i raggi vi è uno spazio libero.

- Se non è presente uno spazio libero o se la catena striscia contro i raggi, fare controllare il cambio con deragliatore dal proprio rivenditore specializzato.

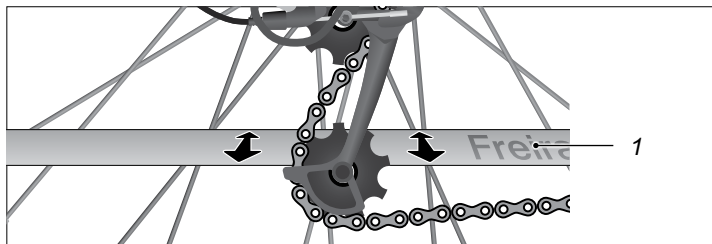


Fig.: distanza tra cambio e raggi

1 Spazio libero

7.1.1.1 Combinazioni di pignoni

NOTA

L'utilizzo erraneo delle combinazioni di pignoni può arrecare danni al cambio.

Pericolo di danneggiamento!

- Non combinare l'ingranaggio piccolo con i pignoni più piccoli o l'ingranaggio grande con i pignoni più grandi.

Un utilizzo conforme alla destinazione prevede solo determinate combinazioni di pignoni o marce (vedere la fig. "Combinazioni di pignoni conformi alla destinazione").

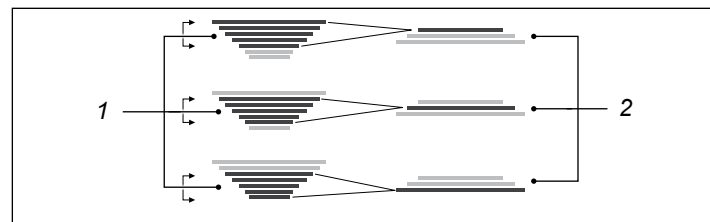


Fig.: combinazioni di pignoni conformi alla destinazione

1 Pignoni della ruota posteriore 2 Ingranaggi dell'azionamento a pedale

Se le combinazioni di pignoni sono sbagliate, lo scorrimento inclinato della catena causa un aumento dell'usura di ingranaggi, pignoni e catena.

- Utilizzare le combinazioni di pignoni in modo tale che la catena scorra il più possibile in parallelo alla direzione di corsa.
- Se si hanno dubbi sull'uso del cambio con deragliatore, farsi impartire istruzioni dal proprio rivenditore specializzato.

7.1.1.2 Controllo della tensione della catena

Nelle biciclette con cambio con deragliatore, la catena viene tesa attraverso il gruppo cambio con i galoppini del meccanismo di commutazione del cambio con deragliatore.

1. Controllare se la catena si piega (controllo visivo).
2. Premere leggermente in avanti il gruppo cambio e controllare se ritorna in posizione da solo.

Cambio

- Se la catena si piega o il gruppo cambio non ritorna in posizione da solo, fare riparare il meccanismo di commutazione dal proprio rivenditore specializzato.

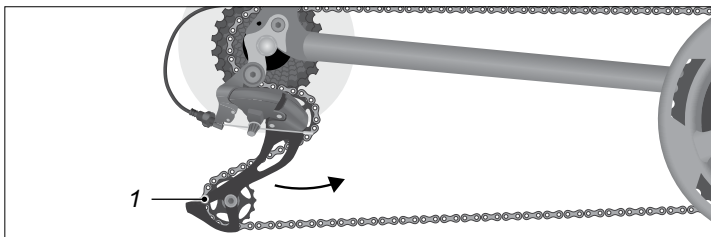


Fig.: cambio

1 Gruppo cambio con galoppini

7.1.2 Utilizzo



AVVERTENZA

Disattenzione nel traffico stradale.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Acquisire dimestichezza con il funzionamento del cambio.
- Usare il cambio solo se ciò non compromette l'attenzione rivolta al traffico stradale.

NOTA

Danneggiamento del cambio a causa di un utilizzo erraneo.

Pericolo di danneggiamento!

- Non pedalare con forza quando si cambia marcia.
 - Non pedalare all'indietro quando si cambia marcia.
 - Innestare tempestivamente una marcia più bassa prima delle salite.
-
- Se non ci si sente sicuri sull'uso del cambio con deragliatore, farsi spiegare l'uso del cambio con deragliatore dal proprio rivenditore specializzato.
 - Utilizzare le combinazioni di pignoni in modo tale che la catena scorra il più possibile in parallelo alla direzione di corsa.
 - Quando si cambia marcia, pedalare con forza ridotta.

7.1.2.1 Commutazione dei pignoni con la leva del cambio

La leva del cambio anteriore destra presenta due scatti.

- Affinché la leva del cambio possa tornare automaticamente alla posizione iniziale dopo essere stata premuta, rilasciarla dopo aver cambiato marcia.
- Per scalare di una marcia nel pignone, premere la leva del cambio anteriore del lato destro del manubrio fino al primo scatto (vedere la fig. "Leva del cambio").

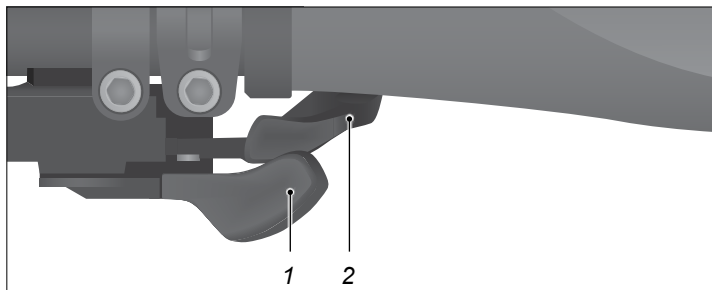


Fig.: leva del cambio (esempio)

1 Leva del cambio anteriore 2 Leva del cambio posteriore

- Per scalare di due marce nel pignone, premere la leva del cambio anteriore del lato destro del manubrio fino al secondo scatto.
- Per aumentare di una marcia nel pignone, premere la leva del cambio posteriore del lato destro del manubrio.

7.1.2.2 Commutazione dei pignoni con la leva del cambio

- Affinché la leva del cambio possa tornare automaticamente alla posizione iniziale dopo essere stata premuta, rilasciarla dopo aver cambiato marcia.
- Per selezionare un ingranaggio più grande per i percorsi piani, premere la leva del cambio anteriore sul lato sinistro del manubrio (vedere la fig. "Leva del cambio").

- Per selezionare un ingranaggio più piccolo per i percorsi in salita, premere o tirare la leva del cambio posteriore sul lato sinistro del manubrio.

7.1.2.3 Elemento di comando del manubrio della bici da corsa

La leva del cambio grande di destra presenta due scatti.

- Affinché la leva del cambio possa tornare automaticamente alla posizione iniziale dopo essere stata premuta, rilasciarla dopo aver cambiato marcia.
- Per scalare di una marcia nel pignone, premere verso l'interno la leva del cambio grande del lato destro del manubrio fino al primo scatto (vedere la fig. "Elemento di comando del manubrio della bici da corsa").
- Per scalare di due marce nel pignone, premere verso l'interno la leva del cambio grande del lato destro del manubrio fino al secondo scatto.
- Per aumentare di una marcia nel pignone, premere verso l'interno la leva del cambio piccola del lato destro del manubrio.

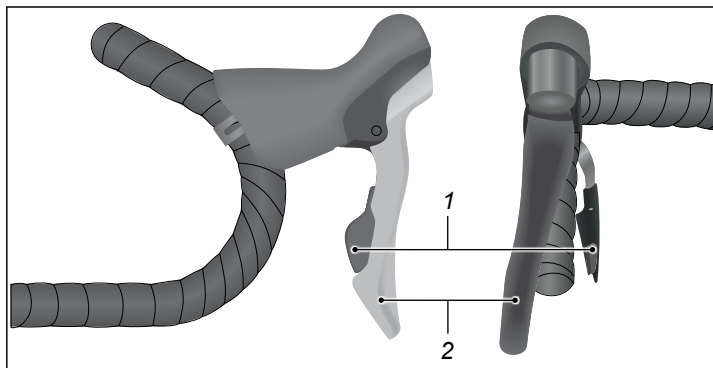


Fig.: elemento di comando del manubrio della bici da corsa

1 Leva del cambio piccola

2 Leva del cambio e del freno grande

- Per selezionare un ingranaggio più grande per i percorsi piani, premere verso l'interno la leva del cambio e del freno grande sul lato sinistro del manubrio.
- Per selezionare un ingranaggio più piccolo per i percorsi in salita, premere verso l'interno la leva del cambio piccola sul lato sinistro del manubrio.

7.1.2.4 Cambio delle marce con manopola

- Per cambiare marcia girare la manopola (vedere la fig. "Manopola del cambio con deragliatore").

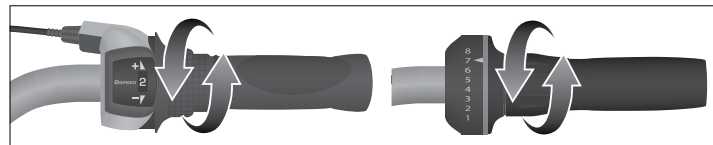


Fig.: manopola del cambio con deragliatore (esempio)

7.1.3 Regolazioni

NOTA

Danneggiamento del cambio a causa di una regolazione erranea.

Pericolo di danneggiamento!

- In caso di domande sulla regolazione del cambio, rivolgersi al proprio rivenditore specializzato.

La regolazione del cambio con deragliatore richiede competenze specifiche.

Se non si dispone delle competenze e degli utensili necessari, rivolgersi al proprio rivenditore specializzato.

Se il cambio con deragliatore non funziona bene, regolare la tensione del cavo del cambio.

Il tirante a vite del meccanismo di commutazione consente di regolare la tensione di trazione, mentre con il tirante a vite della leva del cambio si regola la tensione di trazione del deragliatore.

- Se dopo aver cambiato marcia si sentono rumori durante la corsa, correggere la tensione del cavo del cambio per mezzo del tirante a vite del meccanismo di commutazione o della leva del cambio (vedere la fig. "Tirante a vite").
 - Ruotare di mezzo giro la vite tendicavo.
 - Se i rumori diminuiscono, continuare a girare il tirante a vite a piccoli passi nella stessa direzione finché non si sentono più rumori durante la corsa.
 - Se i rumori aumentano, girare il tirante a vite a piccoli passi nella direzione opposta finché non si sentono più rumori durante la corsa.
 - Se dopo aver cambiato marcia si continuano a sentire rumori durante la corsa, fare regolare il cambio dal proprio rivenditore specializzato.

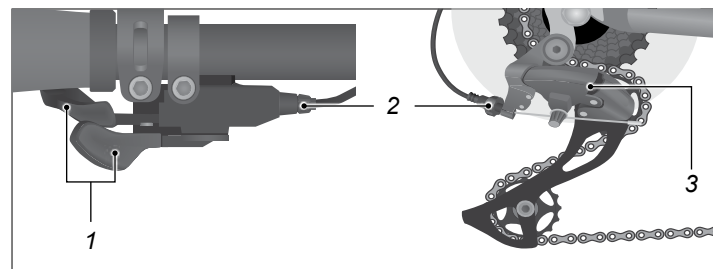


Fig.: tirante a vite

1 Leva del cambio

2 Tirante a vite

3 Cambio

7.2 Cambio al mozzo

7.2.1 Principi generali

Il cambio al mozzo è integrato nella ruota posteriore e viene azionato mediante una manopola o una leva del cambio situati sul lato destro del manubrio.

Nota: un'eccezione è costituita dal cambio al mozzo automatico a 2 marce e dal cambio a contropedale. Il cambio al mozzo automatico a 2 marce consente di passare alla 2^a marcia o alla 1^a marcia in funzione della velocità. Il cambio a contropedale consente di passare alla 1^a marcia o alla 2^a marcia pedalando brevemente all'indietro.

1. Per il cambio al mozzo Alfine a 11 marce o i cambi al mozzo Rohloff, fare sostituire l'olio una volta all'anno dal proprio rivenditore specializzato. Per tutti gli altri cambi al mozzo, fare eseguire la lubrificazione con grasso una volta all'anno dal proprio rivenditore specializzato.
2. Controllare se tutti i componenti del cambio al mozzo sono esenti da danni.
 - Se si riscontrano danni ai componenti, rivolgersi al proprio rivenditore specializzato.
3. Controllare se la guaina del cavo del cambio è danneggiata o se ci sono trefoli spezzati (controllo visivo).
4. Appendere la bicicletta dal telaio.
5. Girare la pedivella.
6. Innestare tutte le marce in sequenza.
7. Controllare se tutte le marce si innestano correttamente e se durante l'operazione si presentano rumori insoliti.

- Se i cavi del cambio restano agganciati quando si cambia marcia o se si presentano rumori insoliti, fare controllare il cambio al mozzo dal proprio rivenditore specializzato.
- Abbreviare gli intervalli di manutenzione se si usa la bicicletta con frequenza.
- Abbreviare gli intervalli di manutenzione se si usa la bicicletta in ambiente sporco o salino.
- Utilizzare prodotti di cura adeguati per ridurre l'invecchiamento dovuto agli influssi atmosferici.
 - Richiedere al proprio rivenditore specializzato prodotti di cura adeguati il cambio al mozzo.

7.2.2 Utilizzo



AVVERTENZA

Disattenzione nel traffico stradale.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Acquisire dimestichezza con il funzionamento del cambio al mozzo.
- Usare il cambio al mozzo solo se ciò non compromette l'attenzione rivolta al traffico stradale.
- Fermarsi se non si può azionare il cambio al mozzo in sicurezza, ad es. in caso di malfunzionamenti.

NOTA

Danneggiamento del cambio al mozzo a causa di un utilizzo erraneo.

Pericolo di danneggiamento!

- Non pedalare con forza quando si cambia marcia.
 - Non pedalare all'indietro quando si cambia marcia.
 - Innestare tempestivamente una marcia più bassa prima delle salite.
-
- Se non ci si sente sicuri sull'uso del cambio al mozzo, farsi spiegare l'uso del cambio al mozzo dal proprio rivenditore specializzato.
 - Informarsi sul tipo di cambio al mozzo di cui è dotata la bicicletta.

Nota: a seconda del modello, la bicicletta è dotata di un cambio al mozzo con o senza freno a contropedale (vedere il capitolo "Passeggiata della bicicletta" a pagina 94).

7.2.2.1 Cambio delle marce con manopola

Per cambiare marcia girare la manopola (vedere la fig. "Manopola del cambio al mozzo").

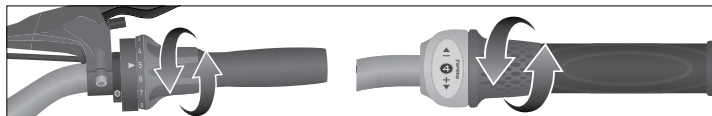


Fig.: manopola del cambio al mozzo (esempio)

7.2.2.2 Cambio delle marce con leva del cambio

A seconda del tipo di cambio al mozzo montato, la leva del cambio anteriore presenta due scatti. La leva del cambio posteriore può essere a scelta premuta o tirata.

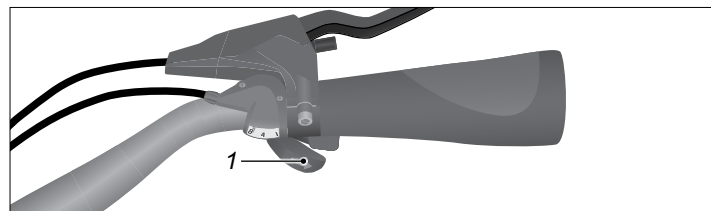


Fig.: leva del cambio (esempio)

1 Leva del cambio

- Affinché la leva del cambio possa tornare automaticamente alla posizione iniziale dopo essere stata premuta, rilasciarla dopo aver cambiato marcia.
- Per scalare di una marcia, premere la leva del cambio anteriore con il pollice fino al primo scatto (vedere la fig. "Leva del cambio").

Per aumentare di una marcia, premere o tirare la leva del cambio posteriore con l'indice.

7.2.3 Regolazioni

- Se il cambio al mozzo non funziona bene, regolare la tensione del cavo del cambio.

La regolazione della tensione del cavo del cambio avviene in funzione del tipo di cambio al mozzo in uso.

7.2.3.1 Cambio al mozzo a 3 marce

1. Innestare la 3^a marcia e passare poi alla 2^a marcia (vedere il capitolo "Utilizzo" a pagina 52).
2. Sul lato destro della ruota posteriore, svitare il dado autobloccante dell'alloggiamento del cambio al mozzo (vedere la fig. "Regolazione "Nexus"").
3. Girare il dado zigrinato in modo tale che il segno all'interno del finestrino venga a trovarsi esattamente tra i trattini o le frecce.
4. Passare nuovamente dalla 2^a alla 3^a marcia e poi tornare alla 2^a marcia.
5. Controllare se i due segni del mozzo della ruota posteriore coincidono.
 - Se i due segni del mozzo della ruota posteriore non coincidono, ripetere l'operazione di regolazione.
6. Stringere il dado autobloccante.
 - Stringere il dado autobloccante con cautela dosando la forza.

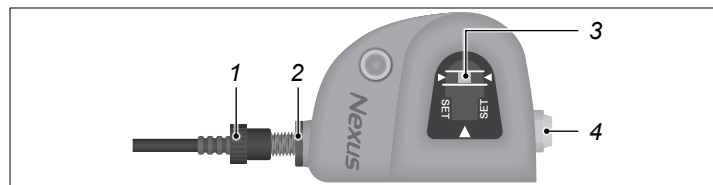


Fig.: regolazione "Nexus"

- | | |
|----------------------|---------------------|
| 1 Dado zigrinato | 3 Segno |
| 2 Dado autobloccante | 4 Vite di fissaggio |

Nota: Allentare la vite di fissaggio per poter smontare la ruota posteriore (vedere la fig. "Regolazione "Nexus"").

Per il montaggio stringere la vite di fissaggio con una coppia compresa tra 3 e 5 Nm.

7.2.3.2 Cambio al mozzo a 5 marce

1. Innestare la 5^a marcia e passare poi alla 3^a marcia (vedere la fig. "Manopola del cambio al mozzo").
 - Per regolare le marce applicare la minore forza possibile per evitare che vengano saltate marce.

La vite per regolare la trazione si trova sotto il manubrio.

2. Regolare la vite per regolare la trazione della manopola in modo che i due segni del mozzo della ruota posteriore coincidano (vedere la fig. "Segno del mozzo della ruota posteriore").
3. Passare nuovamente dalla 3^a alla 5^a marcia e poi tornare alla 3^a marcia.
4. Controllare se i due segni del mozzo della ruota posteriore coincidono.

- Se i due segni del mozzo della ruota posteriore non coincidono, ripetere l'operazione di regolazione.

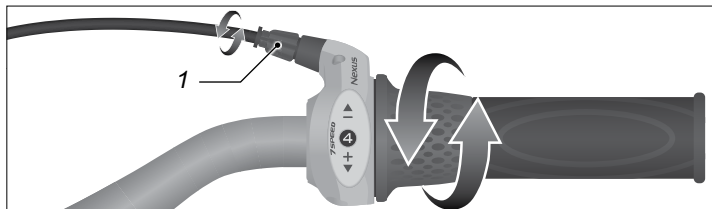


Fig.: manopola (esempio)

1 Vite per regolare la trazione della manopola

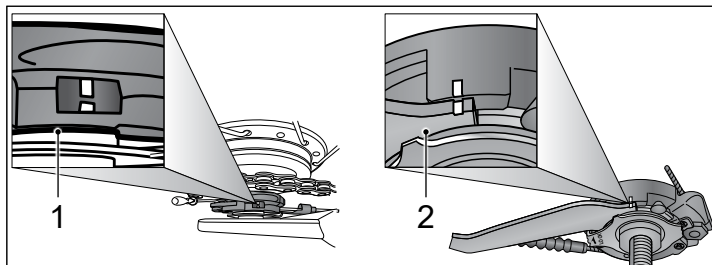


Fig.: segno sul mozzo della ruota posteriore

1 Segno sul lato superiore

2 Segno sul lato inferiore

7.2.3.3 Cambi al mozzo a 7 e 8 marce

1. Innestare la 7^a o l'8^a marcia e passare poi alla 4^a marcia (vedere la fig. "Manopola del cambio al mozzo").
 - Per regolare le marce applicare la minore forza possibile per evitare che vengano saltate marce.

La vite per regolare la trazione si trova sotto il manubrio.

2. Regolare la vite per regolare la trazione della manopola in modo che i due segni del mozzo della ruota posteriore coincidano (vedere la fig. "Segno del mozzo della ruota posteriore").
3. Passare nuovamente dalla 4^a marcia alla 7^o o all'8^a marcia e poi tornare alla 4^a marcia.
4. Controllare se i due segni del mozzo della ruota posteriore coincidono.
 - Se i due segni del mozzo della ruota posteriore non coincidono, ripetere l'operazione di regolazione.

7.2.3.4 Cambio al mozzo a 11 marce

1. Innestare l'11^a marcia e passare poi alla 6^a marcia (vedere la fig. *"Manopola del cambio al mozzo"*).
 - Per regolare le marce applicare la minore forza possibile per evitare che vengano saltate marce.

La vite per regolare la trazione si trova sotto il manubrio.

2. Regolare la vite per regolare la trazione della manopola in modo che i due segni del mozzo della ruota posteriore coincidano (vedere la fig. *"Segno del mozzo della ruota posteriore"*).
3. Passare nuovamente dalla 6^a all'11^a marcia e poi tornare alla 6^a marcia.
4. Controllare se i due segni del mozzo della ruota posteriore coincidono.
 - Se i due segni del mozzo della ruota posteriore non coincidono, ripetere l'operazione di regolazione.

8 Messa in tensione delle catene

8.1 Principi generali

Utilizzando un tendicatena è possibile regolare la trasmissione a catena su una tensione che comporti un'usura limitata.

Una forza di serraggio corretta evita l'usura prematura della trasmissione a catena.

- Spingere la catena verso l'alto o verso il basso e controllare se cede tra 10 e 15 mm.
- Se la catena cede meno di 10 mm o più di 15 mm verso l'alto o il basso, fare regolare la tensione della catena dal proprio rivenditore specializzato.

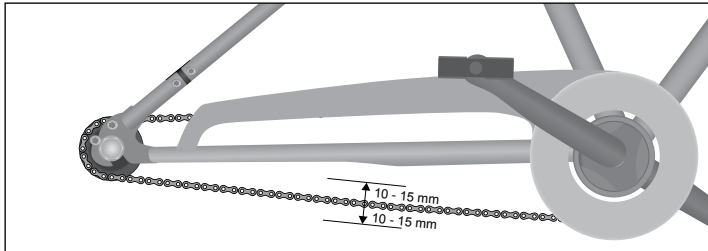


Fig.: tensione della catena

8.2 Regolazioni

8.2.1 Tendicatena eccentrico

A seconda del modello, è montato un tendicatena eccentrico. Vedere in base alle figg. "Tendicatena eccentrico tipo A" e "Tendicatena eccentrico tipo B" quale tipo è montato nella propria bicicletta.

Se non si dispone delle competenze e degli utensili necessari per regolare la catena per mezzo del tendicatena eccentrico, fare regolare la catena dal proprio rivenditore specializzato.

1. Allentare la vite di bloccaggio o le tre viti di bloccaggio del lato sinistro della bicicletta guardando in direzione di corsa (vedere la fig. "Tendicatena eccentrico tipo A" o "Tendicatena eccentrico tipo B").
2. Inserire un utensile a gancio, ad es. una brugola, nel foro di regolazione o nei due fori di regolazione.
3. Girare l'eccentrico verso la ruota posteriore per ridurre la tensione della catena.
4. Girare l'eccentrico verso la ruota anteriore per aumentare la tensione della catena.

Una volta regolata la corretta tensione della catena, stringere nuovamente la vite di bloccaggio o le tre viti di bloccaggio.

5. Controllare la tensione della catena.

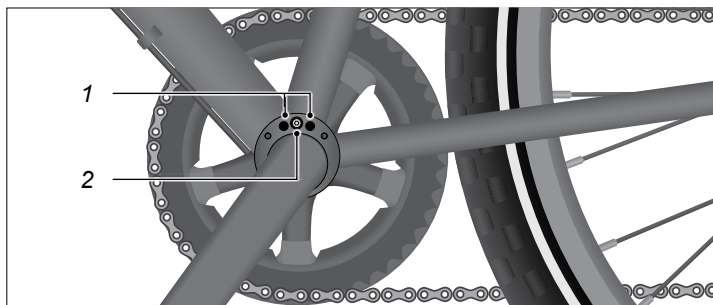


Fig.: tendicatena eccentrico tipo A

1 Fori di regolazione 2 Vite di bloccaggio

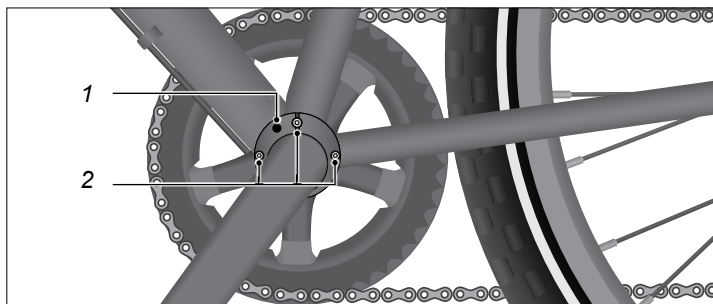


Fig.: tendicatena eccentrico tipo B

1 Foro di regolazione 2 Viti di bloccaggio

8.2.2 Tendicatena nel forcellino



AVVERTENZA

Movimento non rettilineo della bicicletta.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Assicurarsi che la ruota posteriore sia allineata al telaio.

A seconda del modello, la bicicletta può essere provvista di un tendicatena nel forcellino (vedere la fig. "Tendicatena nel forcellino").

Se non si dispone delle competenze e degli utensili necessari per regolare la catena per mezzo del tendicatena del forcellino fare regolare la tensione della catena dal proprio rivenditore specializzato.

Per regolare la tensione della catena per mezzo del tendicatena del forcellino, non allentare il dado dell'asse.

1. Allentare le viti di serraggio dei due lati del telaio (vedere la fig. "Tendicatena nel forcellino").
2. Le viti di regolazione che servono a regolare la tensione della catena si trovano sui due lati nel lato posteriore dei forcellini. Le viti di regolazione sono viti a esagono cavo per chiave da 4 mm (vedere la fig. "Tendicatena nel forcellino").

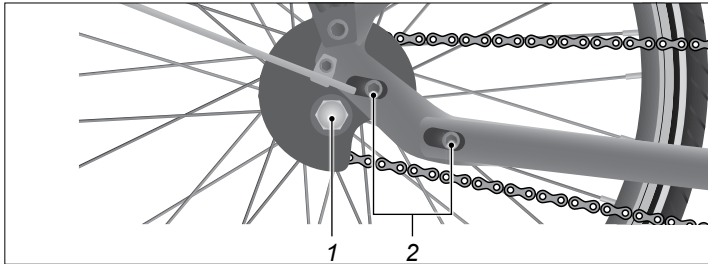


Fig.: tendicatena nel forcellino

1 Dado dell'asse

2 Vite di bloccaggio

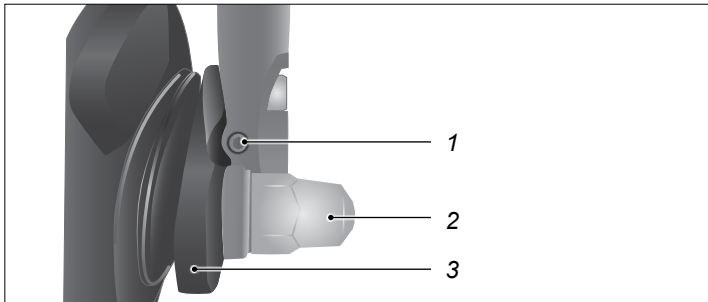


Fig.: viti di regolazione nel forcellino

1 Vite di regolazione

3 forcellino

2 Dado dell'asse

3. Girare le viti di regolazione dei due lati del telaio in senso orario per aumentare la tensione della catena.
4. Girare le viti di regolazione dei due lati del telaio in senso antiorario per ridurre la tensione della catena.
 - Assicurarsi di regolare uniformemente le viti dei due lati del telaio.
5. Controllare la tensione della catena (vedere il capitolo *"Messa in tensione delle catene" a pagina 57*).
6. Controllare se la ruota posteriore è allineata al telaio.
7. Se la ruota posteriore non è allineata al telaio, avvitare di un giro la vite di regolazione del lato opposto alla catena.
 - Se l'allineamento della ruota posteriore è migliorato, girare ulteriormente la vite di regolazione nella stessa direzione fino ad allineare la ruota posteriore con il telaio.
 - Se l'allineamento della ruota posteriore è peggiorato, girare ulteriormente la vite di regolazione in direzione opposta fino ad allineare la ruota posteriore con il telaio.
8. Controllare la tensione della catena.
 - In un freno a cerchio, controllare se i ceppi del freno sfregano al centro del fianco del cerchio, in caso contrario regolare nuovamente il freno a cerchio.
 - Se non si riesce a regolare il freno a cerchio, farlo regolare dal proprio rivenditore specializzato.

9 Trasmissioni

Per trasmissione s'intende un meccanismo che genera un movimento per spostare un oggetto.

In una bicicletta, la forza muscolare viene trasmessa alla ruota motrice attraverso i pedali.

A seconda del modello, la bicicletta è dotata di una trasmissione a catena o a cinghia.

- Controllare se la propria bicicletta è dotata di una trasmissione a catena o a cinghia. (vedere la fig. "Trasmissione a catena" e la fig. "Trasmissione a cinghia").

9.1 Azionamento a pedale

9.1.1 Principi generali

gruppo costruttivo costituito da pedale, pedivella, movimento centrale e ingranaggio.

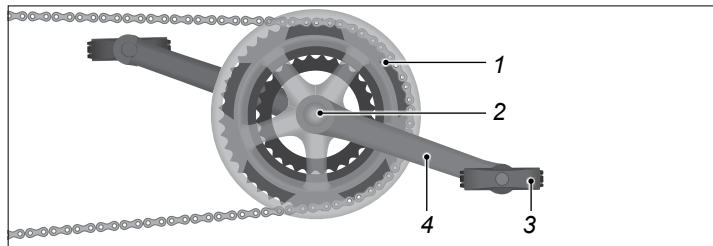


Fig.: azionamento a pedale

- | | |
|----------------------|-------------|
| 1 Ingranaggio | 3 Pedale |
| 2 Movimento centrale | 4 Pedivella |

9.1.2 Utilizzo

Spingere i pedali per mettere in movimento l'azionamento a pedale e dunque la bicicletta.

9.1.3 Controllo dell'azionamento a pedale

- Afferrare il pedale e tentare di muoverlo verticalmente verso l'alto o verso il basso (1). Frattanto osservare se il pedale, la pedivella o il movimento centrale si muovono in verticale.
- Afferrare il pedale e tentare di muoverlo lateralmente verso l'esterno o verso l'interno (2). Frattanto osservare se la pedivella o il movimento centrale si muovono lateralmente (vedere la fig. "Controllo dell'azionamento a pedale").

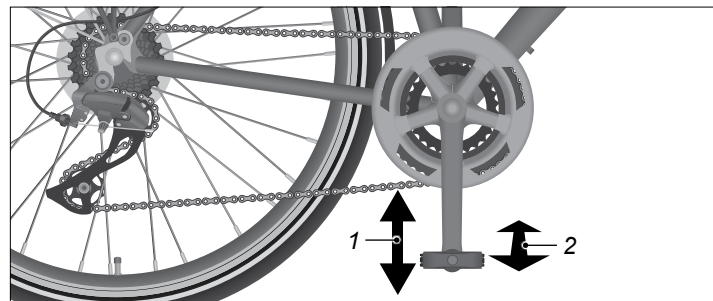


Fig.: controllo dell'azionamento a pedale

- | | |
|------------|---------------------|
| 1 Laterale | 2 Esterno - interno |
|------------|---------------------|

- Se si riesce a muovere il pedale, la pedivella o il movimento centrale lateralmente o in verticale, rivolgersi al proprio rivenditore specializzato.

9.2 Trasmissione a catena

9.2.1 Principi generali

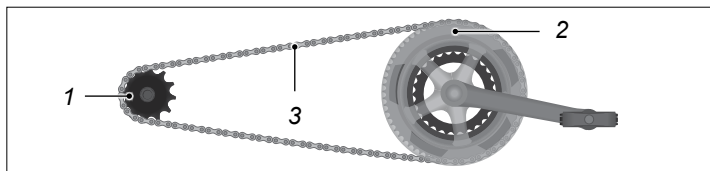


Fig.: trasmissione a catena

1 Pignone

3 Catena

2 Ingranaggio

Una trasmissione a catena è compatibile con i cambi al mozzo, i freni a contropedale e i cambi a catena.

- Se i componenti mobili sono accessibili, pulirli con uno straccio inumidito o una spazzola morbida.
- Oliare le catene della bici dopo la pulizia, dopo aver usato la bici sotto la pioggia o dopo 250 km usando un poco di olio universale o il lubrificante consigliato dal produttore.
 - Poi eliminare il lubrificante in eccesso con uno straccio pulito.

- Controllare se tutti i componenti sono esenti da danni.
 - Se si riscontrano danni ai componenti, rivolgersi al proprio rivenditore specializzato.

9.2.2 Utilizzo

Spingere i pedali per mettere in movimento la trasmissione a catena e dunque la bicicletta.

9.2.3 Regolazioni

Se per esempio si riscontrano denti appuntiti o denti a pesceca, fare sostituire il pignone o l'ingranaggio.

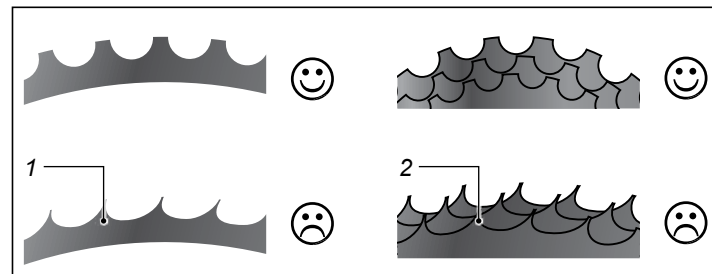


Fig.: pignone

1 Usura dell'ingranaggio

2 Usura del pignone

9.3 Trasmissione a cinghia

9.3.1 Principi generali

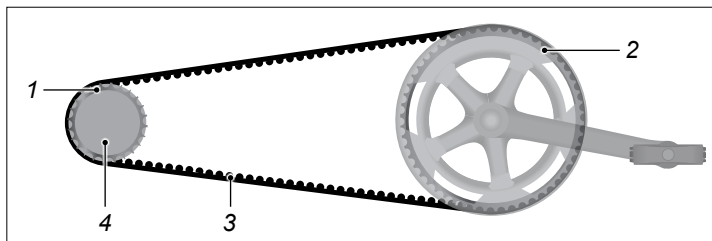


Fig.: trasmissione a cinghia

1 Puleggia posteriore

3 Cinghia

2 Puleggia anteriore

4 Spalla posteriore

Una trasmissione a cinghia è compatibile con i cambi al mozzo e i freni a contropedale, non però con i cambi a catena.

NOTA

Danneggiamento della cinghia a causa di un utilizzo erraneo.

Pericolo di danneggiamento!

- Assicurarsi di non usare la cinghia come chiave né quando è piegata, torta, curvata all'indietro, girata verso l'esterno o bloccata.
- Durante il montaggio la cinghia non deve essere arrotolata con il pignone del disco anteriore né sollevata con una leva, ad es. un cacciavite.

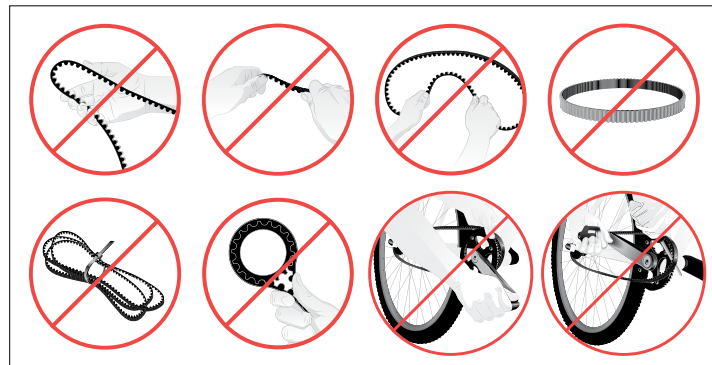


Fig.: tipi di danno

9.3.2 Utilizzo

Spingere i pedali per mettere in movimento la trasmissione a cinghia e dunque la bicicletta.

9.3.3 Regolazioni

9.3.3.1 Controllo della tensione della cinghia

NOTA

Danneggiamento della cinghia a causa di un utensile erraneo.

Pericolo di danneggiamento!

- La tensione della cinghia va misurata e regolata solo con l'utensile originale del produttore.

Per un funzionamento regolare della cinghia è necessario che la cinghia presenti la tensione corretta.

La tensione della cinghia va misurata e regolata solo con l'utensile originale del produttore.

- Eventualmente fa controllare e regolare ogni anno la tensione della cinghia dal proprio rivenditore specializzato.

9.3.3.2 Controllo dell'usura della trasmissione a cinghia

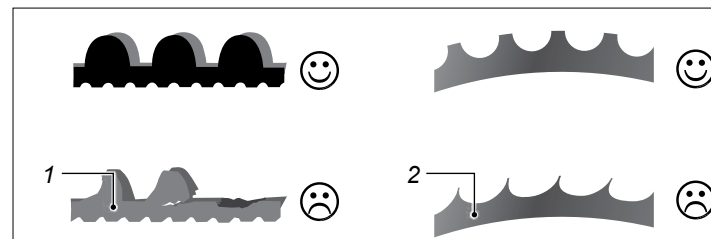


Fig.: usura

1 Usura della cinghia

2 Usura della puleggia

- Controllare regolarmente se la cinghia è usurata.
 - Se si riscontrano ad esempio denti appuntiti, crepe o denti mancanti, fare sostituire la cinghia.
 - Se ad esempio si riscontrano denti a pescecane sulla puleggia, fare sostituire la puleggia.

10 Altri componenti

10.1 Manubrio

10.1.1 Principi generali

Il manubrio è una delle zone di contatto tra il conducente e la bicicletta. Il manubrio riveste una funzione importante per determinare la direzione e accogliere gli elementi di comando, ad es. la leva del freno.

10.1.2 Utilizzo

Afferrare saldamente il manubrio con entrambe le mani facendo attenzione a non piegare i polsi e ad assumere una posizione di seduta comoda.

10.1.3 Regolazioni

A seconda del modello, la bicicletta è dotata di un attacco con bloccaggio esterno o di un attacco con bloccaggio interno.

- Verificare di che tipo di attacco è dotata la bicicletta (vedere la fig. "Tipi di attacco").

Alcuni modelli sono provvisti di un regolatore di inclinazione situato sull'attacco (non illustrato).

- Se il proprio attacco è dotato di un regolatore di inclinazione, farsene spiegare la regolazione dal proprio rivenditore specializzato.

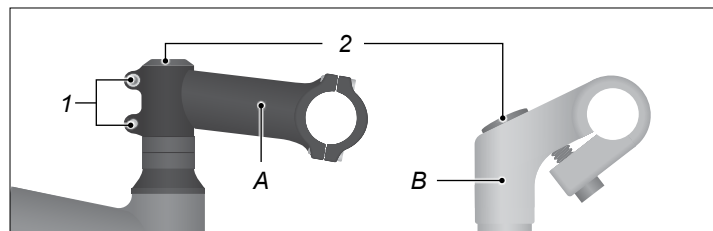


Fig.: attacchi

1 Viti

2 Cappuccio

A Attacco con bloccaggio esterno

B Attacco con bloccaggio interno

10.1.3.1 Altezza del manubrio

10.1.3.2 Attacco con bloccaggio esterno



AVVERTENZA

Comportamento inatteso della bicicletta a causa di una regolazione non corretta.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Rispettare le coppie.
- Tenere conto della profondità di innesto minima dell'attacco.

Nota: per regolare l'altezza del manubrio in caso di attacco con bloccaggio esterno, sono necessarie competenze specifiche ed eventualmente utensili.

Fare regolare l'altezza del manubrio dal proprio rivenditore specializzato.

10.1.3.3 Attacco con bloccaggio interno



AVVERTENZA

Rottura dell'attacco con bloccaggio interno. a causa di regolazione erranea.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Se si regola l'altezza del manubrio da soli, tenere conto della profondità di innesto minima dell'attacco con bloccaggio interno.

1. Togliere il cappuccio del lato superiore dell'attacco con bloccaggio interno tirandolo verso l'alto (vedere la fig. "Tipi di attacco" a destra).
2. Svitare la vite interna di 1 o 2 giri in senso antiorario.
3. Afferrare il manubrio e spingere l'attacco con bloccaggio interno verso l'alto o verso il basso nella posizione desiderata.
 - Verso l'alto, spingere l'attacco con bloccaggio interno non oltre il punto in cui diventa visibile il segno presente sull'attacco con bloccaggio interno (vedere la fig. "Attacco con bloccaggio interno").

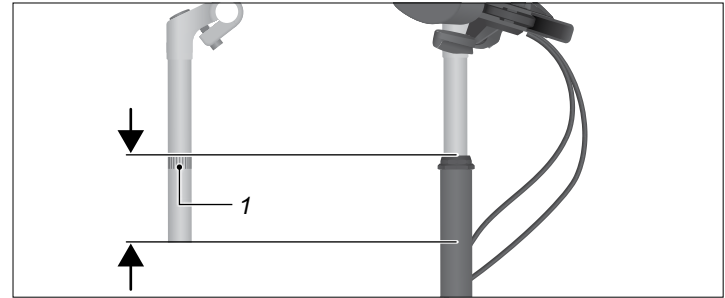


Fig.: attacco con bloccaggio interno

1 Segno

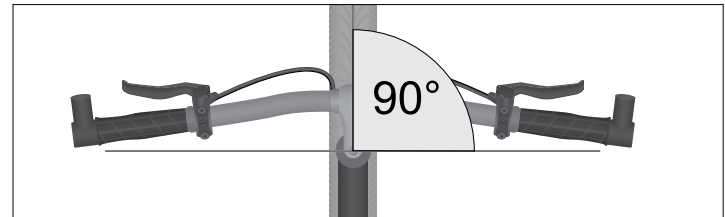


Fig.: direzione del manubrio

4. Stringere la vite interna in senso orario rispettando la coppia.
5. Collocare il cappuccio dall'alto sull'attacco con bloccaggio interno.

10.1.3.4 Direzione del manubrio

10.1.3.5 Attacco con bloccaggio esterno

NOTA

Danneggiamento del gioco a causa della regolazione erranea dell'attacco con bloccaggio esterno.

Pericolo di danneggiamento!

- Stringere la vite superiore dell'attacco con bloccaggio esterno solo del tanto necessario a consentire il libero movimento del cuscinetto o del manubrio.
- Stringere la vite superiore in modo da non riscontrare movimento nel gioco durante il controllo.

1. Togliere il cappuccio del lato superiore dell'attacco con bloccaggio esterno tirandolo verso l'alto (vedere la fig. "Tipi di attacco" a sinistra).
2. Svitare la vite del lato superiore di mezzo giro in senso antiorario.
3. Svitare le due viti del serraggio albero in senso antiorario fino a poter girare il manubrio contro la ruota anteriore (vedere la fig. "Tubo di sterzo").

Nota: nel passo che segue si regolerà il gioco.

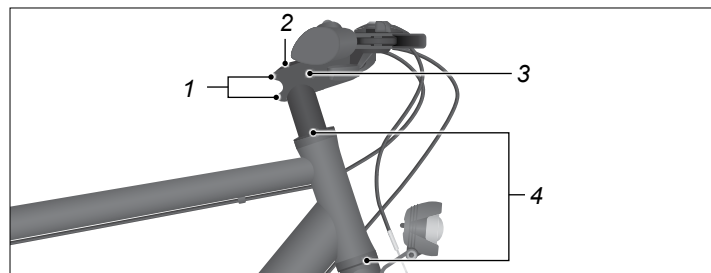


Fig.: tubo di sterzo

1 Viti

2 Cappuccio

3 Attacco con bloccaggio esterno

4 gioco

4. Avvitare gradualmente la vite del lato superiore di massimo in ottavo di giro alla volta.
 - Azionare il freno a mano anteriore e muovere la bicicletta avanti e indietro.
 - Controllare se il gioco si muove.
 - Stringere la vite in modo che il gioco non si muova.
 - Sollevare la bicicletta e controllare se la ruota anteriore si muove da sola verso sinistra o destra se si mantiene inclinato il telaio.

Se il gioco non si muove durante il controllo e la ruota anteriore si muove da sola verso sinistra o destra inclinando il telaio, il gioco è regolato correttamente.

5. Regolare la direzione del manubrio in modo che il manubrio venga a trovarsi ad un angolo di 90° rispetto alla ruota anteriore (vedere la fig. "Direzione del manubrio").
6. Stringere le due viti dell'attacco rispettando le coppie.
7. Collocare il cappuccio dall'alto sull'attacco.

10.1.3.6 Attacco con bloccaggio interno

1. Togliere il cappuccio del lato superiore dell'attacco con bloccaggio interno tirandolo verso l'alto (vedere la fig. "Tipi di attacco" a destra).
2. Svitare la vite interna di 1 o 2 giri in senso antiorario.
3. Regolare la direzione del manubrio in modo che il manubrio venga a trovarsi ad un angolo di 90° rispetto alla ruota anteriore (vedere la fig. "Direzione del manubrio").
4. Stringere la vite interna in senso orario rispettando la coppia.
5. Collocare il cappuccio dall'alto sull'attacco con bloccaggio interno.

10.1.3.7 Regolazione del gioco

Sono necessarie due chiavi fisse o due chiavi per serie sterzo, l'apertura delle chiavi può variare da un modello di bicicletta all'altro.

1. Raddrizzare la bicicletta.
2. Allentare il dado autobloccante.

3. Stringere la calotta in modo che il gioco non si muova.
 - Azionare il freno della ruota anteriore e muovere la bicicletta avanti e indietro.
 - Controllare se il gioco si muove.
 - Sollevare la bicicletta e controllare se la ruota anteriore si muove da sola verso sinistra o destra se si mantiene inclinato il telaio.

Se il gioco non si muove durante il controllo e la ruota anteriore si muove da sola verso sinistra o destra inclinando il telaio, il gioco è regolato correttamente.

4. Stringere nuovamente il dado autobloccante rispettando le coppie; evitare che giri anche la calotta tenendola ferma.
5. Dopo aver regolato il gioco del manubrio controllare la posizione del manubrio (vedere la fig. "Direzione del manubrio").

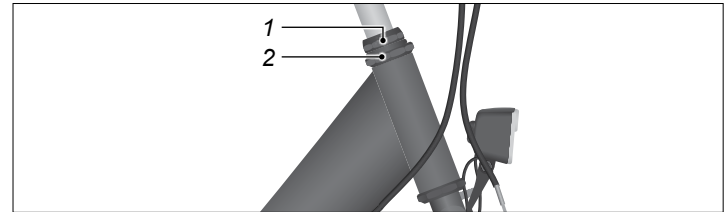


Fig.: gioco

1 Dado autobloccante

2 Calotta

10.2 Sella

10.2.1 Principi generali

La sella è la parte della bicicletta che sostiene il conducente e gli permette di sedere in varie posizioni durante la corsa. La forma dipende dalla finalità della bicicletta e dalle caratteristiche fisiche del conducente.

1. Controllare se si riesce a girare la sella.
 - Se si riesce a girare la sella, stringere la vite di bloccaggio del morsetto reggisella rispettando le coppie.
2. Controllare se si riesce a spostare la sella verso il manubrio.
 - Se si riesce a spostare la sella verso il manubrio, regolare nuovamente la posizione della sella (vedere il capitolo "Posizione della sella" a pagina 70).

10.2.2 Regolazioni



AVVERTENZA

Rottura della sella o del tubo reggisella a causa del sovraccarico.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- La portata della sella e quella del tubo reggisella vanno valutate sempre insieme.
- Non sovraccaricare né la sella né il tubo reggisella.

Se si nutrono dubbi su come valutare il carico ammissibile della sella o del rivenditore specializzato, rivolgersi al proprio rivenditore specializzato.

La sella e il tubo reggisella formano un'unità, pertanto bisogna sempre valutare la portata dei due elementi insieme.

La portata dipende dai seguenti fattori:

- materiale
- modello
- tipologia
- struttura interna
- condizioni

Regolare la sella in modo da ottenere una posizione di seduta comoda, azionare bene tutti i componenti del manubrio e poter toccare saldamente il suolo con i piedi.

10.2.2.1 Tubo reggisella regolabile in altezza



AVVERTENZA

Regolazione erranea del tubo reggisella.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Tenere conto della profondità di innesto minima del tubo reggisella.

A seconda del modello, è possibile che la propria bicicletta sia predisposta per un tubo reggisella regolabile in altezza. In questo caso il cavo di regolazione passa all'interno del telaio e termina nel piantone (vedere la fig. "Tubo reggisella regolabile in altezza").

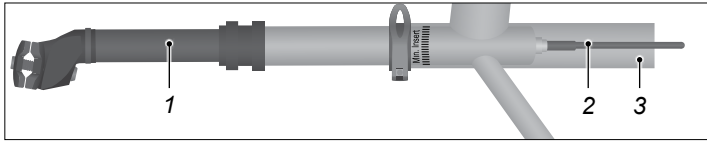


Fig.: tubo reggisella regolabile in altezza

- 1 Campo di regolazione 2 Cavo di regolazione 3 Piantone

NOTA

Danneggiamento del cavo di regolazione a causa della regolazione erronea dell'altezza del tubo reggisella.

Pericolo di danneggiamento!

- Non inserire il tubo reggisella nel piantone oltre il punto in cui raggiunge il cavo di regolazione.
- Inserire il tubo reggisella nel piantone dosando la forza.

Il campo di regolazione del tubo reggisella è di 100 mm.

1. Per regolare l'altezza della sella, premere verso l'interno il tasto dell'unità di comando del manubrio.
2. Mantenendo premuto il tasto, tirare la sella verso l'alto o premere verso il basso.

3. Rilasciare il tasto.
4. Se il campo di regolazione non è sufficiente per la regolazione desiderata, regolare l'altezza della sella dal morsetto reggisella.

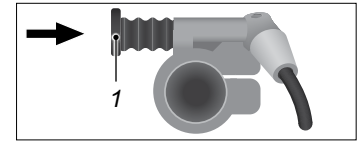


Fig.: unità di comando del manubrio

- 1 Tasto

10.2.2.2 Altezza della sella

NOTA

Danneggiamento del catarifrangente fissato al tubo reggisella in caso di regolazione erronea dell'altezza della sella.

Pericolo di danneggiamento!

- Quando si regola l'altezza della sella, fare attenzione a non danneggiare il catarifrangente.

1. Tenere ferma la sella e
 - e aprire il bloccaggio di sgancio rapido (vedere il capitolo "Regolazioni" a pagina 77) oppure
 - svitare la vite del morsetto reggisella in senso antiorario fino a poter regolare l'altezza del tubo reggisella (vedere la fig. "Morsetto reggisella", a destra).

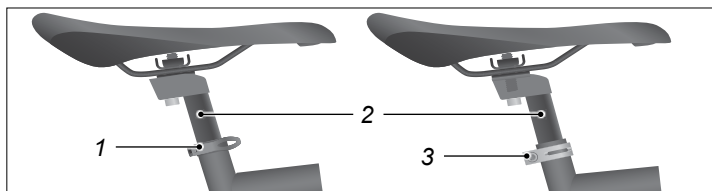


Fig.: morsetto reggisella

- 1 Bloccaggio di sgancio rapido 3 Vite
2 Reggisella

2. Regolare l'altezza della sella in modo da ottenere una posizione di seduta comoda.
3. Assicurarsi che i segni sul tubo reggisella non siano visibili (vedere la fig. "Profondità di innesto minima").
4. Girare la sella in modo che, vista dall'alto, si trovi sulla stessa linea del telaio.

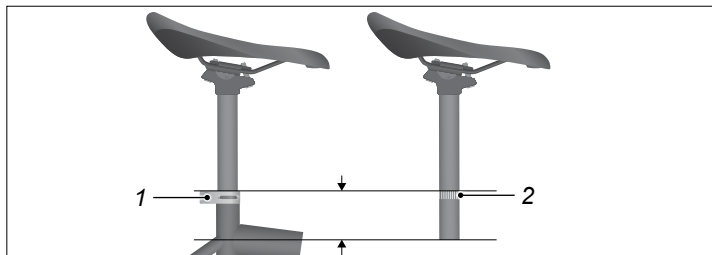


Fig.: profondità di innesto minima

- 1 Morsetto reggisella 2 Segno

5. Chiudere il bloccaggio di sgancio rapido finché non poggia sul piantone, ovvero stringere la vite del morsetto reggisella in senso orario rispettando le coppie.
6. Controllare se il tubo reggisella è saldo. Per farlo sedersi sulla sella e dondolarsi avanti e indietro.
7. Controllare se si riesce a girare la sella.
 - Se si riesce a girare la sella, regolare il bloccaggio di sgancio rapido (vedere il capitolo "Regolazioni" a pagina 77).

10.2.2.3 Posizione della sella

Se il modello di bicicletta lo permette, è possibile regolare l'inclinazione della sella e la distanza dal manubrio.

- Sincerarsi del tipo di regolazione della sella di cui è dotato il proprio tubo reggisella (vedere la fig. "Tubi reggisella con una vite" e la fig. "Tubi reggisella con due viti").

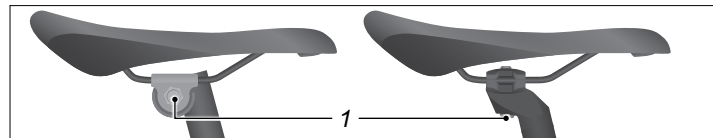


Fig.: tubi reggisella con una vite

- 1 Vite

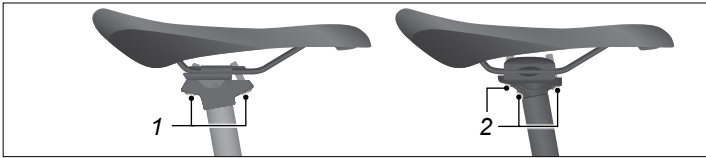


Fig.: tubi reggisella con più viti

1 Due viti

2 Tre viti

1. Svitare la vite o le viti situate sotto la sella di 1-2 giri in senso antiorario (vedere la fig. "Tubi reggisella con una vite" e la fig. "Tubi reggisella con due viti").
 2. Spostare e inclinare la sella in modo da poter assumere una posizione di seduta comoda e utilizzare in sicurezza tutti i componenti fissati al manubrio durante la corsa.
- Nota:** nei tubi reggisella con 2 o 3 viti, l'inclinazione si regola girando l'una contro l'altra le viti allentate.
3. Stringere la vite o le viti situate sotto la sella in senso orario rispettando le coppie.
 4. Controllare se si riesce a spostare la sella.
 - Se si riesce a spostare la sella, fare regolare la sella al proprio rivenditore specializzato.

10.3 Portapacchi

10.3.1 Principi generali

Il portapacchi è un dispositivo fissato alla bicicletta con il quale si possono trasportare bagagli.

A seconda del modello, può trattarsi di un portapacchi con morsetto, un portapacchi con cinghie di fissaggio o di un sistema portapacchi.

NOTA

Danneggiamento di componenti della bicicletta a causa del montaggio non ammesso di un portapacchi.

Pericolo di danneggiamento!

- Fare montare il portapacchi dal rivenditore specializzato.
- Se la propria bicicletta è dotata di un portapacchi, non apportare modifiche al portapacchi.
 - Se si desidera sostituire il portapacchi, farsi consigliare dal proprio rivenditore specializzato.
 - Montare un portapacchi omologato che soddisfi le prescrizioni della UNI EN ISO 11243.
 - Fare montare il portapacchi dal proprio rivenditore specializzato.
 - Farsi spiegare dal proprio rivenditore specializzato le particolarità di un sistema portapacchi.
 - Non sovraccaricare il portapacchi.

10.3.1.1 Carico massimo

NOTA

Sovraccarico del portapacchi.

Pericolo di danneggiamento!

- Rispettare il peso totale massimo consentito.

Portapacchi posteriore: 25 kg o 27 kg a seconda del modello

Portapacchi anteriore: 12 kg

10.3.2 Utilizzo



AVVERTENZA

Caduta causata da un bagaglio trasportato male.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Non trasportare sporte o altri oggetti tenendoli appesi al manubrio.
- Immobilizzare gli oggetti sul portapacchi per impedire che scivolino e cadano.
- Per immobilizzare bagagli utilizzare solo cinghie di fissaggio integre.
- Per trasportare bagagli usare bisacce stabili.



AVVERTENZA

Cambiamento delle caratteristiche di marcia a causa del peso supplementare.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Acquisire dimestichezza con le caratteristiche di marcia in presenza di bagaglio supplementare lontano dal traffico stradale.
- Distribuire uniformemente il peso supplementare su entrambi i lati del portapacchi o al centro del portapacchi.
- Adattare il proprio stile di guida al cambiamento delle caratteristiche di marcia.



CAUTELA

Le cinghie di fissaggio o il morsetto possono scattare indietro colpendo l'utilizzatore.

Pericolo di lesioni!

- Quando si usano le cinghie di fissaggio o il morsetto, afferrarli saldamente in modo che non scivolino via.

10.3.2.1 Sistema portapacchi

Afferrare il morsetto tirarlo con precauzione verso l'alto e mantenerlo in questa posizione.

1. Collocare il bagaglio sul portapacchi.
2. Fissare il bagaglio al portapacchi riportando indietro lentamente il morsetto.
3. Se il sistema portapacchi non ha un morsetto, per immobilizzare il bagaglio utilizzare i componenti del sistema adeguati allo scopo o usare cinghie di fissaggio.

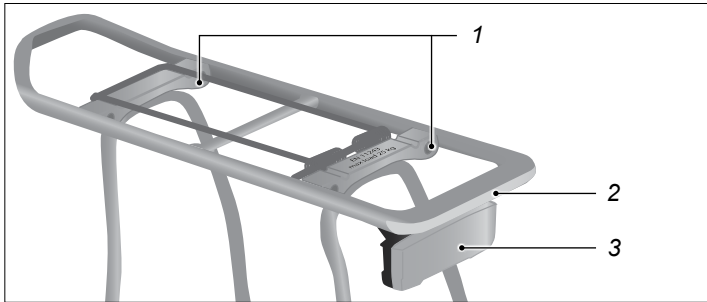


Fig.: sistema portapacchi

- 1 Sede per i componenti del sistema
- 2 Luce posteriore
- 3 Catarifrangente

Un sistema portapacchi può essere adeguato in pochi passi alle proprie necessità, ad es. con un cestino.

10.4 Bagaglio



AVVERTENZA

Cambiamento delle caratteristiche di marcia a causa di bisacce e cestini anteriori.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Acquisire dimestichezza con le caratteristiche di marcia in presenza di annessi quali bisacce e cestini lontano dal traffico stradale.
 - **Le bisacce, i cestini anteriori e i "lowrider" peggiorano nettamente la reazione dello sterzo.**
 - Adattare il proprio stile di guida al cambiamento delle caratteristiche di marcia.
-
- Posizionare il carico in modo da non coprire i catarifrangenti o le luci.
 - Frenare prima e calcolare una frenata più lunga e una reazione più pigra del manubrio.
 - Immobilizzare il bagaglio sul portapacchi per impedire che scivoli e cada, ad es. con cinghie di fissaggio.
 - Collocare gli oggetti pesanti in modo tale che il peso principale venga a trovarsi il più vicino possibile al mozzo della ruota, ad es. nella zona inferiore delle bisacce.
 - Mantenere il centro di gravità il più basso possibile.

Altri componenti

- Se si utilizzano strumenti di fissaggio, ad es. cinghie di fissaggio o corde, assicurarsi che non possano restare impigliati nelle parti mobili.
- Distribuire uniformemente il peso supplementare su entrambi i lati del portapacchi o al centro del portapacchi (vedere la fig. "Contentori da trasporto").

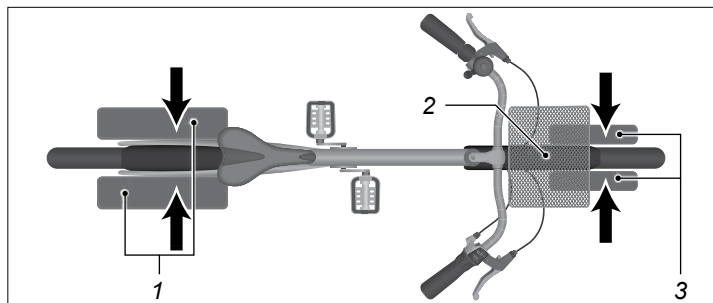


Fig.: contenitori da trasporto

1 Bisacce

2 Cestini anteriori

3 Lowrider

10.5 Campanello

10.5.1 Principi generali

Un campanello da bicicletta è un campanello di metallo dal suono squillante fissato alla bicicletta.

Azionandolo si richiama su di sé l'attenzione di altri utenti della strada.

- Se azionandolo non si sente un suono forte e squillante, fare sostituire il campanello dal proprio rivenditore specializzato.

10.5.2 Utilizzo

- Premere il tasto del campanello verso il basso o lateralmente e lasciare che torni indietro di scatto.

10.5.3 Regolazioni

Regolare il campanello sul manubrio in modo da poterlo raggiungere bene in ogni momento.

10.6 Cavalletto

10.6.1 Principi generali

Il cavalletto è un dispositivo che serve a parcheggiare la bicicletta dritta dopo l'uso.

10.6.2 Utilizzo

1. Per utilizzare la bicicletta, tenerla ferma e alzare il cavalletto.
2. Per parcheggiare la bicicletta, tenerla ferma e abbassare il cavalletto.
3. Parcheggiare la bicicletta appoggiandola al cavalletto.
4. Quando la bicicletta poggia in modo sicuro, rilasciarla.
5. Proteggere la bicicletta dal furto o dall'uso non autorizzato.

10.6.3 Regolazioni

A seconda del modello, è possibile che la propria bicicletta sia dotata di un cavalletto regolabile (non illustrato).

- Se non si riesce ad appoggiare saldamente la bicicletta al cavalletto, regolare il cavalletto.
- Se non si riesce a regolare il cavalletto, farlo regolare dal proprio rivenditore specializzato.

10.7 Antifurto da telaio

Nota: questo capitolo si applica solo ai modelli con antifurto da telaio.

10.7.1 Chiusura dell'antifurto da telaio

1. Infilare la chiave e aprire l'antifurto.
2. Spingere l'impugnatura verso il basso fino all'innesto del dispositivo di blocco (vedere la fig. "Antifurto da telaio").
 - Assicurarsi che i raggi non blocchino l'antifurto.

3. Estrarre la chiave.

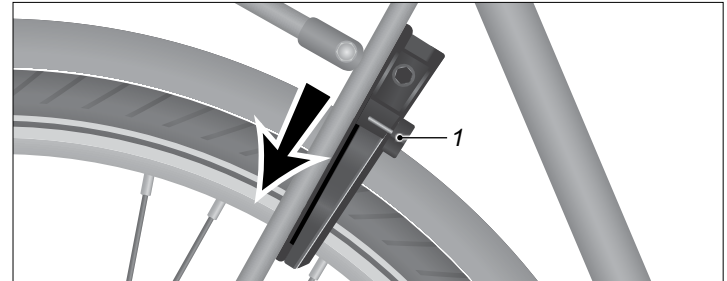


Fig.: antifurto da telaio

1 Impugnatura

10.7.2 Apertura dell'antifurto da telaio

1. Mantenere ferma l'impugnatura dell'antifurto da telaio.
2. Infilare la chiave e chiudere l'antifurto.
3. Quando l'antifurto si sblocca, sollevare l'impugnatura.

10.8 Bloccaggio di sgancio rapido

Utilizzare assi a sgancio rapido solo se si dispone di competenze specifiche sullo smontaggio e il montaggio delle ruote.



AVVERTENZA

Se gli assi a sgancio rapido non sono chiusi, sussiste il rischio di cadute a causa del distacco delle ruote.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Se non si dispone delle competenze e degli utensili necessari, fare smontare e smontare gli assi a sgancio rapido dal proprio rivenditore specializzato.

10.8.1 Principi generali

I bloccaggi di sgancio rapido permettono di smontare, montare o regolare i componenti della bicicletta rapidamente e senza utensili.

A seconda del modello, la propria bicicletta può essere dotata di bloccaggi di sgancio rapido sugli assi e nel morsetto reggisella.

Verificare se nella propria bicicletta sono montati bloccaggi di sgancio rapido in base alla *fig. "Bloccaggi di sgancio rapido"*.

1. Aprire e chiudere la leva di sgancio rapido prestando attenzione ad eventuali rumori insoliti.
 - Se si sentono rumori insoliti, fare controllare il bloccaggio di sgancio rapido dal proprio rivenditore specializzato.
2. Pulire il bloccaggio di sgancio rapido.
3. Chiudere e bloccare il bloccaggio di sgancio rapido.

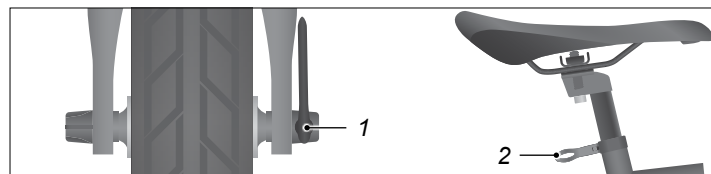


Fig.: bloccaggio di sgancio rapido

1 Asse a sgancio rapido

2 Morsetto reggisella

10.8.2 Utilizzo



AVVERTENZA

Incastro e schiacciamento di parti del corpo.

Pericolo di lesioni!

- Aprire e chiudere il bloccaggio di sgancio rapido lentamente e con cautela.



AVVERTENZA

Pericolo di caduta se la leva di sgancio rapido non è chiusa bene sul tubo reggisella.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Prima di ogni uscita controllare se la leva di sgancio rapido è chiusa sul tubo reggisella con un precarico sufficiente.

10.8.2.1 Apertura del bloccaggio di sgancio rapido

- Spostare la leva di sgancio rapido verso l'esterno.

10.8.2.2 Chiusura del bloccaggio di sgancio rapido

- Spostare la leva di sgancio rapido verso l'interno finché non poggia sul piantone o sulla forcella.
 - Se il tubo reggisella o l'asse a sgancio rapido non è saldo, regolare il bloccaggio di sgancio rapido.

10.8.3 Regolazioni

1. Aprire il bloccaggio di sgancio rapido.
2. Avvitare la vite di regolazione o il dado dell'asse di un quarto di giro in senso orario (vedere la fig. "Regolazione del bloccaggio di sgancio rapido").
3. Chiudere il bloccaggio di sgancio rapido e controllare se il tubo reggisella o la ruota sono saldi.
4. Ripetere l'operazione finché il tubo reggisella o la ruota non restano saldi dopo la chiusura del bloccaggio di sgancio rapido o dell'asse a sgancio rapido.
5. Se si riesce a chiudere la leva di sgancio rapido senza sforzo, regolare nuovamente il precarico.
 - Se non si riesce a regolare il bloccaggio di sgancio rapido, farlo controllare dal proprio rivenditore specializzato.

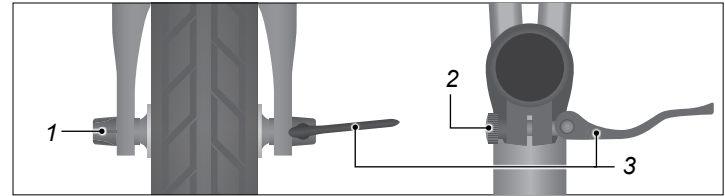


Fig.: regolazione del bloccaggio di sgancio rapido

1 Dado dell'asse

3 Leva di sgancio rapido

2 Vite di regolazione

10.9 Molleggio

I molleggi della bicicletta aumentano il comfort e la sicurezza di marcia quando si procede su fondi irregolari. Il molleggio deve essere regolato in base al peso corporeo del conducente. Per farlo sono necessarie competenze specifiche ed eventualmente la sostituzione delle molle.

Se non si dispone delle competenze e degli utensili necessari per regolare i molleggi, fare regolare i molleggi dal proprio rivenditore specializzato.



AVVERTENZA

A seconda delle caratteristiche della carreggiata, un molleggio mal regolato può causare la perdita dell'aderenza al terreno.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Fare eseguire la regolazione di base del molleggio dal proprio rivenditore specializzato.



AVVERTENZA

Il reggisella molleggiato, la forcella molleggiata e l'ammortizzatore posteriore del telaio si trovano sotto pressione o tensione.

Pericolo di lesioni!

- Fare smontare e riparare il reggisella molleggiato, la forcella molleggiata e l'ammortizzatore posteriore del telaio solo dal proprio rivenditore specializzato.

NOTA

Rumori d'impatto in caso di molleggio mal regolato.

Pericolo di danneggiamento!

- Se si percepiscono colpi o si sentono rumori quando le molle si comprimono, fare controllare il molleggio dal proprio rivenditore specializzato.

10.9.1 Forcella ammortizzata

10.9.1.1 Principi generali

A seconda del modello, nella propria bicicletta è montata una forcella molleggiata.

- Controllare se la bicicletta è dotata di forcella molleggiata (vedere la fig. "forcella molleggiata").

Le forcelle molleggiate assorbono i colpi contro la ruota anteriore e aumentano il comfort e la sicurezza di marcia quando si procede su fondi irregolari.

I gambi delle forcelle molleggiate presentano uno strato antifrizione dorato o nero. Con l'uso continuo lo strato antifrizione si consuma, ma ciò non costituisce motivo di reclamo.

- Rimuovere subito le impurità dalle superfici di scorrimento e dalle guarnizioni adiacenti con uno straccio pulito, eventualmente leggermente oliato.
- Dopo la pulizia, lubrificare le superfici di scorrimento con un poco di lubrificante, ad es. olio universale.

- Informarsi presso il proprio rivenditore specializzato sui prodotti di cura e i lubrificanti adatti alla forcella molleggiata.
- Comprimere e rilasciare cinque volte la forcella molleggiata. Poi eliminare il lubrificante in eccesso con uno straccio pulito.
- Se si sentono rumori insoliti o la forcella molleggiata cede senza resistenza quando viene compressa e rilasciata, fare controllare la forcella molleggiata dal proprio rivenditore specializzato.



Fig.: forcella ammortizzata

1 Gambo

2 Tubo forcella

10.9.1.2 Cedimento

Il "sag" ("affondamento" in inglese) è la compressione causata unicamente dal peso corporeo del conducente. A seconda del modello di forcella molleggiata, il sag viene regolato su un valore compreso tra il 15% e il 30% della deflessione totale.

La regolazione del sag non influisce sulla durezza della molla. La regolazione del sag influisce sul precarico della molla. Se il sag è regolato in modo ottimale, quando si monta sulla bicicletta il molleggio ammortizza solo di qualche millimetro.

Per regolare il sag sono necessarie competenze specifiche, in particolare quando sono presenti più elementi molleggiati.

Nota: per regolare il sag in modo ottimale, il rivenditore specializzato può eventualmente inserire nel molleggio una molla più dura o più morbida.

10.9.1.3 Lock-Out

La funzione "Lock-Out" blocca la forcella molleggiata. In questo modo si può ridurre l'oscillazione o l'immersione del molleggio, ad es. quando il molleggio si immerge se si pedala più forte.

10.9.1.4 Livelli di trazione e pressione

La regolazione dei livelli di trazione e pressione influisce sull'ammortizzazione o sulla risposta del molleggio. Qui è determinante il rapporto reciproco tra il livello di trazione e quello di pressione. Molti modelli sono pertanto provvisti solo di una regolazione del livello di trazione. Il rapporto tra il livello di trazione e quello di pressione è determinato dalle caratteristiche della carreggiata. Un rapporto regolato correttamente assicura un contatto ottimale delle ruote con il terreno.

10.9.1.5 Comando

Il comando della forcella molleggiata dipende dal tipo di forcella molleggiata.

- Se la forcella molleggiata è dotata di altri comandi o di ulteriori comandi a parte quelli riportati di seguito, farsi spiegare il comando dal proprio rivenditore specializzato o leggere la documentazione del produttore.

NOTA

Aumento dell'usura a causa dell'utilizzo del Lock-Out.

Pericolo di danneggiamento!

- Utilizzare il Lock-Out solo se così migliora il comportamento di marcia.

10.9.1.6 Lock-Out

Nota: oltre al comando, alcuni modelli di forcella molleggiata hanno anche un dispositivo di regolazione.

A seconda del modello, il Lock-Out: viene azionato con una manopola situata sul lato superiore della forcella molleggiata o dal comando a distanza del manubrio.

- Sincerarsi del tipo di comando di cui è dotata la propria forcella molleggiata (vedere la fig. "Comando Lock-Out").

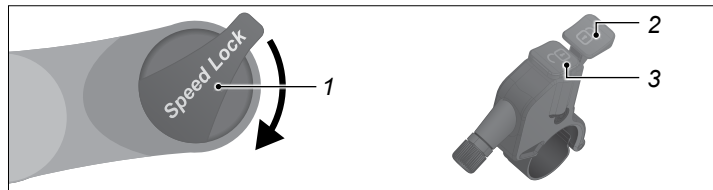


Fig.: comando Lock-Out (esempio)

1 Manopola

2 Tasto di blocco

3 Tasto di sblocco

- Per bloccare la forcella molleggiata, girare la manopola di 90° in senso orario o premere il tasto di blocco.
- Per sbloccare la forcella molleggiata, girare la manopola di 90° in senso antiorario o premere il tasto di sblocco.

Nota: a seconda del modello, in presenza di irregolarità del terreno il molleggio funziona fino a 15 mm anche quando è bloccato.

10.9.1.7 Regolazione del molleggio meccanico

- Rimuovere il cappuccio antipolvere dal gambo da regolare staccandolo verticalmente verso l'alto.
- Per aumentare il precarico della molla, girare la manopola del gambo, ad es. con una moneta o l'utensile adatto alla propria forcella molleggiata, in direzione "+" (vedere la fig. "Precarico della molla").
- Per ridurre il precarico della molla, girare la manopola del gambo, ad es. con una moneta o l'utensile adatto alla propria forcella molleggiata, in direzione "-".
- Assicurarci di regolare lo stesso precarico della molla su entrambi i lati.
- Se non si sa come regolare il precarico della molla in modo ottimale, rivolgersi al proprio rivenditore specializzato.

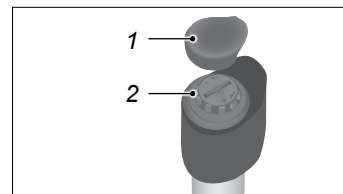


Fig.: precarico della molla

1 Cappuccio antipolvere

2 Manopola

10.9.1.8 Regolazione del molleggio pneumatico

NOTA

Danneggiamento del molleggio a causa della regolazione inadeguata degli ammortizzatori.

Pericolo di danneggiamento!

- Fare regolare gli ammortizzatori pneumatici dal proprio rivenditore specializzato.

Per regolare le forcelle molleggiate pneumatiche sono necessarie competenze specifiche.

Se si ha esperienza nella regolazione dei molleggi pneumatici e si regola il molleggio da soli:

- utilizzare una pompa per forcella molleggiata adeguata e
- informarsi sulle pressioni dell'aria ammesse nella documentazione del produttore.

10.9.1.9 Deflessione della forcella molleggiata

Per accorciare la deflessione:

1. Premere il tasto "Push" e mantenerlo premuto (vedere la fig. "Deflessione").
2. Premere sul manubrio dall'alto.

La forcella si immerge. Più la forcella si immerge, più corta è la deflessione.

3. Quando la regolazione soddisfa le proprie necessità, rilasciare il tasto "Push".

Per allungare la deflessione:

4. Premere il tasto "Push" e mantenerlo premuto.
5. Tirare il manubrio verso l'alto.

La forcella va uscendo. Più la forcella esce, più lunga è la deflessione.

6. Quando la regolazione soddisfa le proprie necessità, rilasciare il tasto "Push".

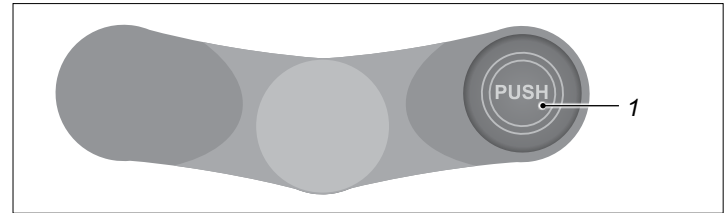


Fig.: deflessione

1 Tasto Push

10.9.2 Reggisella ammortizzato

10.9.2.1 Principi generali

I reggisella molleggiati della bicicletta aumentano il comfort e la sicurezza di marcia quando si procede su fondi irregolari. Il reggisella molleggiato deve essere regolato in base al peso corporeo del conducente.

Se non si dispone delle competenze e degli utensili necessari per regolare il reggisella molleggiato, fare regolare il reggisella molleggiato dal proprio rivenditore specializzato.

- Informarsi presso il proprio rivenditore specializzato sui prodotti di cura e i lubrificanti adatti agli elementi molleggiati.
- Rimuovere subito le impurità da snodi e superfici di scorrimento del reggisella molleggiato con uno straccio pulito, eventualmente leggermente oliato.
- Dopo la pulizia, lubrificare la superficie di scorrimento e gli snodi con un poco di lubrificante, ad es. olio universale.
- Comprimere e rilasciare cinque volte il reggisella molleggiato. Poi eliminare il lubrificante in eccesso con uno straccio pulito.
- Comprimere e rilasciare il reggisella molleggiato prestando attenzione ai rumori.
 - Se durante la compressione e il rilascio si sentono rumori insoliti o se il reggisella molleggiato cede senza resistenza, rivolgersi al proprio rivenditore specializzato e fare riparare o sostituire il reggisella molleggiato.

10.9.2.2 Regolazioni



AVVERTENZA

Se si svita troppo la vite di serraggio, il reggisella molleggiato può subire danni.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Se si regola il reggisella molleggiato alla consegna, non svitare ulteriormente la vite di serraggio.
- Non avvitare la vite di serraggio di più di tre giri.
- Assicurarsi che nel reggisella molleggiato possano vedersi almeno 10 mm di filettatura.



AVVERTENZA

Rottura della sella o del tubo reggisella a causa del sovraccarico.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- La portata della sella e quella del tubo reggisella vanno valutate sempre insieme.
- Non sovraccaricare né la sella né il tubo reggisella.

Se si nutrono dubbi su come valutare il carico ammissibile della sella o del rivenditore specializzato, rivolgersi al proprio rivenditore specializzato.

La sella e il tubo reggisella formano un'unità, pertanto bisogna sempre valutare la portata dei due elementi insieme.

La portata dipende dai seguenti fattori:

- materiale
- modello
- tipologia
- struttura interna
- condizioni

I reggisella molleggiati richiedono una cura maggiore.

I reggisella molleggiati sono soggetti a un'usura maggiore.

- Se alla consegna il reggisella molleggiato è troppo morbido, regolare il molleggio (vedere la *fig. "Reggisella molleggiato"*).
 - Se alla consegna il reggisella molleggiato è troppo duro, farsi montare dal proprio rivenditore specializzato una molla accessoria più morbida.
1. Tenere ferma la sella e allentare il reggisella molleggiato.
 - Svitare la vite per il reggisella molleggiato presente sul morsetto reggisella in senso antiorario finché non sia possibile spostare il reggisella molleggiato verso l'alto o verso il basso oppure
 - aprire il bloccaggio di sgancio rapido spostando la leva di sgancio rapido verso l'esterno.
 2. Estrarre il reggisella molleggiato dal piantone.

3. Per un molleggio più duro avvitare la vite di serraggio di massimo tre giri in senso orario nel reggisella molleggiato.
4. Infilare il reggisella molleggiato nel piantone e regolare l'altezza.
5. Fissare il tubo reggisella.
 - Avvitare la vite del morsetto reggisella in senso orario finché non sia più possibile spostare il reggisella molleggiato e stringerla rispettando le coppie oppure
 - chiudere il bloccaggio di sgancio rapido spostando la leva di sgancio rapido verso l'interno.
 - Se il bloccaggio di sgancio rapido non chiude abbastanza, regolarlo (vedere il capitolo "*Regolazioni*" a pagina 77).

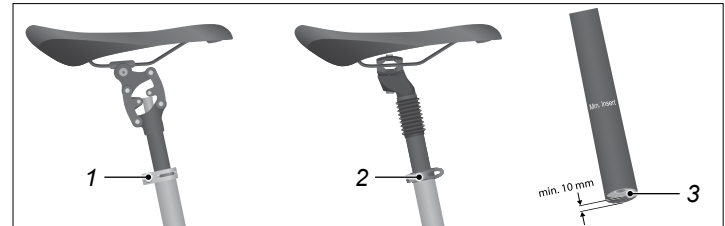


Fig.: reggisella ammortizzato

1 Vite del morsetto reggisella

2 Bloccaggio di sgancio rapido

3 Vite di serraggio

11 Ruote e pneumatici

11.1 Ruote

11.1.1 Principi generali

La ruota è costituita da mozzo, raggi e cerchio. Lo pneumatico è montato sul cerchio della ruota. A seconda del modello, nello pneumatico è montata una camera d'aria. La ruota di davanti con il suo pneumatico costituisce la ruota anteriore; la ruota di dietro con il suo pneumatico costituisce la ruota posteriore.

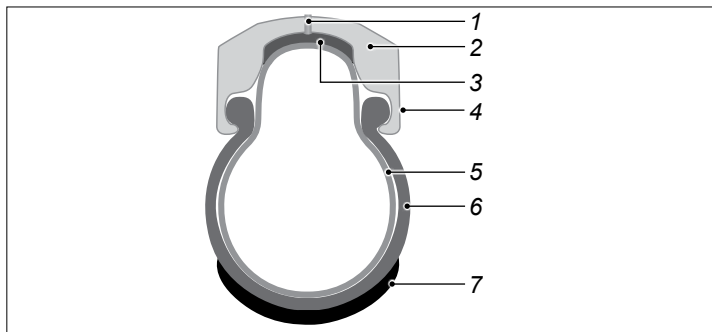


Fig.: sezione della ruota con pneumatico (esempio)

- | | |
|----------------------|-----------------|
| 1 Raggio | 5 Camera d'aria |
| 2 Cerchio | 6 Copertone |
| 3 Nastro paranippli | 7 Battistrada |
| 4 Fianco del cerchio | |

- Se viene utilizzata una camera d'aria, sulla camera d'aria si trova un nastro paranippli che ha la funzione di proteggere la camera d'aria dal fondo del cerchio e dai nippli dei raggi.
- Se non viene utilizzata una camera d'aria, trovano impiego i cosiddetti tubolari per biciclette da corsa o gli pneumatici UST (UST = Universal System Tubeless) per MTB.

A causa del peso del conducente e del bagaglio, nonché a causa delle irregolarità della carreggiata, le ruote sono esposte a notevoli sollecitazioni.

- Dopo il rodaggio della bicicletta (al più tardi una volta compiuti 200 km di percorso o 15 ore di funzionamento, oppure dopo 2 mesi, a seconda di quale evento si verifichi per primo), fare controllare e allineare le ruote dal proprio rivenditore specializzato.
- Dopo il rodaggio controllare le ruote regolarmente.

11.1.1.1 Cerchi e raggi



AVVERTENZA

Pericolo di caduta a causa del blocco dei freni a cerchio o dello sbandamento delle ruote in caso di cerchi eccentrici.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Fare centrare immediatamente dal proprio rivenditore specializzato le ruote che girano fuori piano.

La messa in tensione regolare dei raggi è essenziale per il centraggio della ruota. La tensione di alcuni raggi può cambiare se si oltrepassano troppo velocemente ostacoli come ad es. un bordo o se si allenta un nipplo. Il centraggio della ruota e la stabilità del cerchio si riducono se alcuni raggi non sono più tesi o sono danneggiati.

11.1.1.2 Limite di usura

A seconda del modello, i cerchi presentano incavi che servono a determinare il limite di usura. Il limite di usura è raggiunto quando l'incavo non è più percettibile.

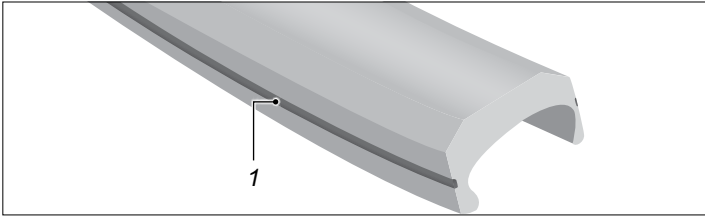


Fig.: cerchio (esempio)

1 Indicatore di usura

11.1.2 Regolazioni

11.1.2.1 Controllo e regolazione dei raggi

1. Comprimerne leggermente i raggi con il pollice e l'indice e controllare se la tensione è uguale in tutti i raggi.
 - Se la tensione è diversa o ci sono raggi allentati, fare tendere i raggi dal proprio rivenditore specializzato.

In alternativa passare una barretta di legno o plastica sui raggi prestando attenzione a eventuali differenze di suono.

11.1.2.2 Controllo del limite di usura o sostituzione del cerchio

1. Controllare se i cerchi della propria bicicletta presentano incavi per determinare il limite di usura (vedere la fig. "Cerchio").
2. Se i cerchi della bicicletta sono provvisti di incavi, controllare se il limite di usura è raggiunto.
3. Passare l'unghia o uno stuzzicadenti verticalmente sull'incavo.
 - Se l'incavo non è percettibile non usare la bicicletta, esiste **pericolo di rottura**.
 - Fare sostituire i cerchi dal proprio rivenditore specializzato.

11.2 Pneumatici e valvole

11.2.1 Principi generali



CAUTELA

Cattiva visibilità per altri utenti della strada.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Assicurarsi che i catarifrangenti siano puliti e ben visibili.



CAUTELA

Scoppio della camera d'aria a causa della penetrazione di corpi estranei.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Controllare regolarmente se gli pneumatici sono danneggiati o consumati.
- Se non si dispone delle competenze e degli utensili necessari, fare sostituire gli pneumatici danneggiati o consumati dal proprio rivenditore specializzato.

NOTA

Danni causati dal montaggio di pneumatici di misura diversa da quella originale.

Pericolo di danneggiamento!

- In caso di domande sulla misura degli pneumatici, rivolgersi al proprio rivenditore specializzato.

Gli pneumatici procurano alla bicicletta presa sulla carreggiata, trasmettono alla carreggiata le forze motrici generata dalla pedalata e ammortizzano le irregolarità della carreggiata.

In funzione dell'uso dato alla bicicletta, trovano impiego diversi tipi di pneumatici.

La misura degli pneumatici è indicata sul fianco di ciascuno pneumatico. Qui possono essere presenti diverse indicazioni, ad esempio:

- L'indicazione in millimetri. Se sullo pneumatico è indicato 52-559, significa che lo pneumatico gonfiato è largo 52 mm e ha un diametro interno di 559 mm.
- L'indicazione in pollici. Se sullo pneumatico è indicato 26 × 2,35, significa che lo pneumatico gonfiato è largo 2,35" e ha un diametro interno di 26".

Tranne che nel caso dei tubolari e degli pneumatici UST, pneumatico e cerchio non sono ermetici di per sé. Per mantenere l'aria all'interno dello pneumatico si utilizza una camera d'aria che viene riempita attraverso una valvola.

1. Controllare se gli pneumatici presentano crepe e danni causati da corpi estranei.
 2. Controllare se il profilo degli pneumatici è chiaramente percettibile.
- Se uno pneumatico presenta crepe o è danneggiato o se la profondità del profilo è troppo ridotta, fare sostituire gli pneumatici dal proprio rivenditore specializzato.

11.2.1.1 Tipi di valvola

Le biciclette sono dotate di uno dei seguenti tipi di valvola (vedere la fig. "Tipi di valvola"):

- Valvola per bicicletta standard (Dunlop): fissata mediante un dado a cappello, foro del cerchio 8,5 mm, pressione massima 6 bar.
- Valvola Presta: fissata mediante un ago all'interno della valvola, foro del cerchio 8,5 mm, pressione massima 10 bar.
- Valvola Sclaverand: fissata mediante un ago all'interno della valvola, foro del cerchio 6,5 mm, pressione massima 15 bar.

Tutti e tre i tipi di valvola sono provvisti di un cappelletto che impedisce che si imbrattino.

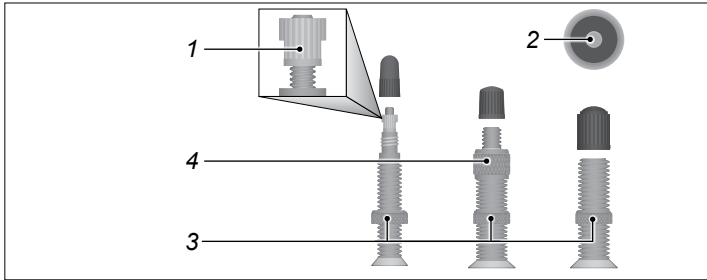


Fig.: tipi di valvola (esempio)

- | | |
|--------------------------|----------------------------|
| 1 Vite a testa zigrinata | 3 Dado zigrinato inferiore |
| 2 Punteria della valvola | 4 Dado zigrinato superiore |

Nota: a seconda del tipo di valvola sarà necessaria una pompa idonea o un adattatore.

11.2.1.2 Pressione di gonfiaggio degli pneumatici



AVVERTENZA

Scoppio della camera d'aria o distacco dello pneumatico dal cerchio a causa di una pressione di gonfiaggio troppo alta.

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Rispettare la pressione di gonfiaggio degli pneumatici.
- Per pompare gli pneumatici usare una pompa con indicazione della pressione.

NOTA

Danneggiamento della camera d'aria a causa di una pressione di gonfiaggio troppo bassa.

Pericolo di danneggiamento!

- Non passare su bordi vivi quando la pressione di gonfiaggio degli pneumatici è bassa.
- Rispettare la pressione di gonfiaggio degli pneumatici.
- Per pompare gli pneumatici usare una pompa con indicazione della pressione.

Rispettare la pressione massima per il gonfiaggio degli pneumatici, che è determinata dal valore più piccolo tra quelli indicati sul cerchio o sul fianco dello pneumatico.

La pressione di gonfiaggio degli pneumatici è indicata in psi (pound per square inch), kPa o bar (vedere la tabella di conversione della pressione di gonfiaggio degli pneumatici).

Il limite inferiore della pressione di gonfiaggio degli pneumatici è adatto ai conducenti leggeri e per un fondo irregolare, e assicura un maggiore comfort di molleggio quando la resistenza al rotolamento è maggiore. Il limite superiore della pressione di gonfiaggio degli pneumatici è adatto ai conducenti pesanti e per un fondo regolare, e assicura una minore resistenza al rotolamento con un comfort di molleggio inferiore.

- Usare la bicicletta sempre con la pressione di gonfiaggio degli pneumatici prescritta.
- Controllare regolarmente la pressione di gonfiaggio degli pneumatici.

Ruote e pneumatici

- Gonfiare lo pneumatico con aria almeno fino al limite inferiore e non oltre il limite superiore della pressione di gonfiaggio degli pneumatici.
- Per pompare gli pneumatici usare una pompa con indicazione della pressione.

Conversione della pressione di gonfiaggio degli pneumatici			
psi	bar	psi	bar
12	0.8	80	5.5
15	1.5	90	6.2
30	2.1	100	6.9
40	2.8	110	7.6
50	3.5	120	8.3
60	4.1	130	9.0
70	4.8	140	9.7

Nota: a seconda del produttore, i valori sono indicati in psi, kPa o Bar.



Fig.: dicitura sul fianco dello pneumatico (esempio)

11.2.2 Regolazioni

1. Per controllare o regolare la pressione dell'aria, girare o tirare il cappelletto di protezione della valvola ed eventualmente aprire la valvola.
2. Applicare alla valvola un manometro per pneumatici o una pompa con indicazione della pressione e leggere la pressione. Assicurarsi di utilizzare l'accessorio corretto per il proprio tipo di valvola.
 - Se la pressione dell'aria è troppo bassa, gonfiare lo pneumatico con una pompa.
 - Se la pressione dell'aria è troppo alta, fare uscire aria.
 - Scegliere una pressione dell'aria compresa tra il limite inferiore e quello superiore indicati sullo pneumatico e adatta al proprio peso corporeo o al carico e alle abitudini di utilizzo.
3. Dopo aver regolato la pressione dell'aria, girare o premere il cappelletto di protezione sulla valvola
 - senza esercitare una forza eccessiva.
4. Dopo aver regolato la pressione dell'aria, verificare che il dado zigrinato inferiore sia saldo (vedere la fig. "Tipi di valvola").
 - Stringere il dado zigrinato dosando la forza.

12 Conservazione e smaltimento

12.1 Conservazione

Se prevede di non utilizzare la bicicletta a lungo, per la sua conservazione occorre considerare i seguenti punti:

- Pulire la bicicletta.
- Conservare la bicicletta in un locale asciutto, al riparo dal gelo e da forti variazioni di temperatura.
- Per prevenire una deformazione degli pneumatici, conservare la bicicletta appesa dal telaio.
- Se la bicicletta è provvista di cambio con deragliatore, innestare davanti l'ingranaggio piccolo e dietro il pignone più piccolo, in modo da scaricare il più possibile la tensione dei cavi.

Nota: Dopo la conservazione, prima di riutilizzare la bicicletta cambiare l'ingranaggio e la cassetta dei pignoni in una combinazione di pignoni prevista per la corsa (vedere il capitolo "*Combinazioni di pignoni*" a pagina 47).



AVVERTENZA

Pericoli per bambini e per persone con conoscenze o capacità insufficienti!

Pericolo di incidenti e lesioni!

- Non permettere che i bambini giochino con la bicicletta.
- Non permettere che la pulizia, la cura e la manutenzione siano eseguite da bambini.



CAUTELA

Incastro e schiacciamento di parti del corpo a causa di parti mobili.

Pericolo di lesioni!

- Fare attenzione alle parti mobili per non intrappolarsi le dita.
- Eventualmente indossare guanti da lavoro.

NOTA

Uso di strumenti inadatti per la pulizia.

Pericolo di danneggiamento!

- Non utilizzare strumenti aggressivi per la pulizia.
 - Non utilizzare oggetti affilati, spigolosi o metallici per la pulizia.
 - Non pulire mai la bicicletta con un getto d'acqua intenso o con apparecchi ad alta pressione.
-

NOTA

Sgocciolamento di olio o grasso.

Inquinamento ambientale!

- Evitare che sgoccioli olio o grasso.
 - Rimuovere subito l'olio o il grasso riversati con uno straccio.
 - Smaltire l'olio riversato o i residui di grasso nel rispetto dell'ambiente e delle normative nazionali e regionali.
-

Cosa è necessario per la pulizia:

- stracci puliti
- acqua saponata delicata e tiepida
- spazzola morbida o spugna
- detergente e mezzo protettivo
- Eventualmente farsi consigliare dal proprio rivenditore specializzato circa i detergenti e i mezzi protettivi adatti.
- Pulire regolarmente la bicicletta anche se è poco sporca.
- Passare una spugna inumidita su tutte le superfici e i componenti.
- Per inumidire la spugna usare acqua saponata delicata.
- Dopo la pulizia asciugare tutte le superfici e i componenti con uno straccio.
- Applicare un protettore a tutte le superfici verniciate e le superfici metalliche del telaio almeno una volta ogni sei mesi.
- In caso di freni a cerchio non applicare il protettore ai cerchi e in caso di freni a disco non applicarlo ai dischi dei freni.
- Osservare e seguire le indicazioni sulla pulizia dei singoli componenti contenute nelle accluse informazioni dei produttori.

12.2 Smaltimento

- Se si possiede una bici elettrica, per lo smaltimento leggere le istruzioni per l'uso originali.

12.2.1 Smaltimento dell'imballaggio

- Smaltire l'imballaggio in modo differenziato. Conferire il cartoncino e il cartone alla raccolta di carta straccia e le pellicola alla raccolta di materiali riciclabili.

12.2.2 Smaltimento di lubrificanti e prodotti di cura

- Smaltire lubrificanti, detersivi e prodotti di cura nel rispetto dell'ambiente. Queste sostanze non vanno gettate tra i rifiuti domestici o nelle fognature e non vanno disperse nell'ambiente. Leggere le indicazioni riportate sulla confezione. Smaltire lubrificanti, detersivi e prodotti di cura mediante un punto di raccolta per rifiuti speciali.

12.2.3 Smaltimento di pneumatici e camere d'aria

Pneumatici e camere d'aria non sono rifiuti indifferenziati o domestici.

- Smaltire le camere d'aria e gli pneumatici in un centro di riciclaggio o in un punto di raccolta comunale.

12.2.4 Smaltimento della bicicletta

- Smaltire la bicicletta presso un centro per il recupero di materiali residui.

13 Verbale di ispezione

1. Ispezione

Dopo circa 200 km o 2 mesi

Interventi eseguiti:

Materiali impiegati:

2. Ispezione

Dopo circa 1000 km o 1 anno

Interventi eseguiti:

Materiali impiegati:

3. Ispezione

Dopo circa 2000 km o 2 anni

Interventi eseguiti:

Materiali impiegati:

4. Ispezione

Dopo circa 3000 km o 3 anni

Interventi eseguiti:

Materiali impiegati:

5. Ispezione

Dopo circa 4000 km o 4 anni

Interventi eseguiti:

Materiali impiegati:

6. Ispezione

Dopo circa 5000 km o 5 anni

Interventi eseguiti:

Materiali impiegati:

14 Passaporto della bicicletta

Modello _____ Tipo _____

N. telaio _____ Colore _____

Componenti di alluminio Telaio Cerchio Forcella _____

Freno

Freno della ruota anteriore Freno a cerchio Freno a rulli Freno a disco

Freno della ruota posteriore Freno a cerchio Freno a rulli Freno a disco Freno a contropedale

Ruote

Misura cerchi 20" 24" 26" 27,5" 28" 29" Misura pneumatici _____

Limite di usura cerchio presente

Bloccaggi a sgancio rapido

Tubo reggisella Ruota anteriore Ruota posteriore

Luci Dinamo a mozzo Bici elettrica (batteria) Luci a innesto

Molleggio Reggisella molleggiato Forcella molleggiata

Accessori

Portapacchi presente può essere aggiunto non adatta a portapacchi

Cestino presente può essere aggiunto non adatta a cestino

Antifurto da telaio presente

Rimorchio/seggolino per bambini presente può essere aggiunto non adatta a seggiolini
 Non è consentito montare ganci di traino e seggiolini per bambini.

Peso totale amm. 130 kg 140 kg 170 kg _____

Trasmissione Trasmissione a catena Trasmissione a cinghia

Cambio Cambio al mozzo _____ Cambio con deragliatore _____

Particolarità _____

Consiglio per il rivenditore: fotocopiare il passaporto della bicicletta e il verbale di consegna e archiviarli nella cartella del cliente.

15 Verbale di consegna

15.1 Rivenditore

La consegna della bicicletta specificata nel passaporto della bicicletta al cliente è avvenuta dopo

- il montaggio finale della bicicletta
- il controllo delle giunzioni a vite
- la verifica del funzionamento di tutti i componenti
- l'eliminazione del grasso e dell'olio in eccesso
- un giro di prova
- la regolazione della bicicletta per il cliente
- la fornitura al cliente di istruzioni sull'uso
- l'indicazione al cliente che dopo 200 km bisogna eseguire un'ispezione e
- l'indicazione al cliente di leggere il libretto di istruzioni prima del primo utilizzo.

Timbro _____

Località, data _____

Firma _____

15.2 Cliente

Nome _____

Nome _____

Via _____

CAP/Città _____

Tel. _____

e-Mail _____

- Il passaporto della bicicletta è stato compilato dal rivenditore specializzato.
- La bicicletta è stata regolata per me.
- Mi sono stati spiegati i fondamentali dell'uso della bicicletta.

Mi sono stati consegnati i seguenti libretti di istruzioni:

Bicicletta Bici elettrica Bici elettrica 45 km/h

Località, data _____

Firma _____

16 Note legali

Responsabile Vendite e Marketing

Hermann Hartje KG

Deichstraße 120–122

27318 Hoya/Weser

Tel. +49 (0) 4251–811-90

info@hartje.de

www.hartje.de

Il presente libretto di istruzioni della bicicletta soddisfa i requisiti e l'ambito di applicazione delle norme UNI EN 4210 e UNI EN 82079-1.

© Riproduzione, divulgazione e traduzione, anche se solo in forma parziale, stampata o elettronica, nonché qualsiasi utilizzo a scopi economici, sono ammessi solo previa autorizzazione scritta.

Versione 2023_01_CONWAY_FAHRRAD_IT



RIVENDITORE:

DISTRIBUZIONE:

HERMANN HARTJE KG
DEICHSTRASSE 120-122
27318 HOYA
GERMANY
0049 (0) 4251 811 90
INFO@HARTJE.DE
WWW.HARTJE.DE

CONWAY

www.conway-bikes.com