



MANUALE D'USO E MANUTENZIONE

IT

INDICE

0. INTRODUZIONE	4
1. SISTEMA DEL TELAIO	6
2. SISTEMA FORCELLA	13
3. SISTEMA DI STERZO	19
4. SISTEMA FRENANTE	24
5. SISTEMA DI TRASMISSIONE	29
6. PEDALI	33
7. SISTEMA RUOTE	37
8. SISTEMA DI ACCESSORI	42
9. LUCI	57
10. MANUTENZIONE PER UN USO CORRETTO	59
11. GARANZIA	61

0. INTRODUZIONE

Grazie!

Grazie per aver scelto una delle nostre biciclette e congratulazioni per il tuo acquisto!

Hai acquistato una bicicletta affidabile e di qualità, frutto di un'attenta ricerca tecnica e di controlli puntuali che ti garantiranno il massimo piacere nell'utilizzo della tua nuova bicicletta. Leggi attentamente questo manuale.

Come sono strutturate queste istruzioni:

La vostra sicurezza prima di tutto! Utilizzate sempre un casco da bicicletta omologato.

Presta attenzione a tutte le avvertenze, suddivise in 3 tipologie come segue:



ATTENZIONE: prestare attenzione per comprendere e controllare le situazioni pericolose.



AVVERTENZA: prestate attenzione a comprendere e seguire le indicazioni per evitare ulteriori pericoli.



PERICOLO: prestare molta attenzione, seguire rigorosamente le istruzioni, possono verificarsi lesioni gravi o addirittura mortali.

Per facilitare la lettura e offrirvi un modo logico e semplice per trovare le informazioni, queste istruzioni sono suddivise nei diversi sistemi/capitoli che agiscono sulla bicicletta come segue:

0. Introduzione - 1. Sistema telaio - 2. Sistema forcella - 3. Sistema sterzo - 4. Sistema frenante - 5. Sistema di trasmissione - 6. Pedali - 7. Sistema ruote - 8. Sistema accessori - 9. Luci - 10. Manutenzione per un uso corretto - 11. Garanzia

All'interno dei capitoli troverete le informazioni suddivise nelle seguenti sottosezioni:

Funzione - Come è fatto - Adattamento dell'utente - Avvertenze generali - Coppie di serraggio e controlli periodici - Cosa controllare prima di ogni utilizzo - Manutenzione generale - Raccomandazioni per il trasporto

Note generali - Leggere attentamente:

Si ricorda che, nell'ambito dei progressi tecnici, il produttore si riserva il diritto di apportare modifiche ai componenti, ai dettagli o alla fornitura degli accessori.

Le figure, le descrizioni e i dati non sono quindi da considerarsi vincolanti.



ATTENZIONE: Il progresso tecnologico ha reso le nostre biciclette e i loro componenti sempre più complessi. È quindi impossibile fornire in questo manuale tutte le informazioni necessarie per la corretta riparazione e/o manutenzione della vostra bicicletta. Al fine di ridurre al minimo la probabilità di incidenti o lesioni personali, è essenziale che qualsiasi riparazione o manutenzione non descritta nel manuale venga eseguita da un meccanico professionista. Consultate il vostro meccanico di fiducia per determinare le esigenze di manutenzione.

Una manutenzione corretta e regolare aumenterà la durata e l'affidabilità della vostra bicicletta. **È essenziale eseguire il primo controllo entro 8 giorni lavorativi dall'acquisto**, poiché le parti della bicicletta si assestano durante il periodo di rodaggio.

Ciò è inevitabile durante il periodo di "rodaggio" e un'ispezione iniziale migliorerà le prestazioni future e la durata della bicicletta. Tenendo presente questo, non dimenticare di organizzare il primo "servizio" con il tuo rivenditore.

La frequenza e il tipo di interventi sulla bicicletta dipendono dal clima, dal tipo di utilizzo, dalle condizioni del terreno, dal peso della persona che la utilizza, ecc.

Questo programma è valido per un uso normale. In caso di uso superiore alla media, è necessario eseguire la manutenzione del veicolo con maggiore frequenza.

Se un componente o una parte del veicolo sembra difettoso o anormale, controllalo immediatamente e fai eseguire la manutenzione da un tecnico specializzato.

Si consiglia di utilizzare prodotti per la manutenzione quali: grasso, olio, sgrassatore, lucidante e qualsiasi altro prodotto **BIODEGRADABILE**. Preservare l'ambiente e la natura è un obbligo per tutti e per noi ciclisti è una missione.

La scelta della bicicletta

Come potete vedere nel *Diagramma 1C*, esistono diversi tipi di biciclette che possono essere organizzati come segue:

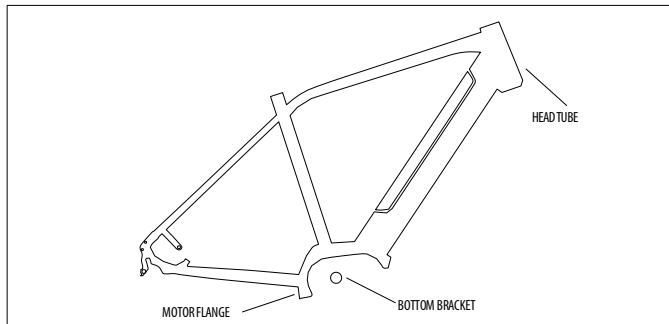
La tipologia del telaio definirà la vostra bicicletta, il suo utilizzo e le possibili modifiche e adattamenti. Il telaio è la struttura che permette l'assemblaggio di tutti gli altri sistemi e ne sostiene le interazioni.

Categorie principali e tipologie di biciclette

Per materiale del telaio	Per tipo di terreno	Per sospensioni	Peril trasporto	Per energia/standard
Alluminio	Mountain bike	Rigida	Pieghevole	Muscolare
Acciaio	City bike	Hardtail	Non pieghevole	EPAC
Composito	Trekking / Gravel	Sospensione completa		Bambini
	Bici da strada			

Schema 1C

Possibile posizione del numero di serie



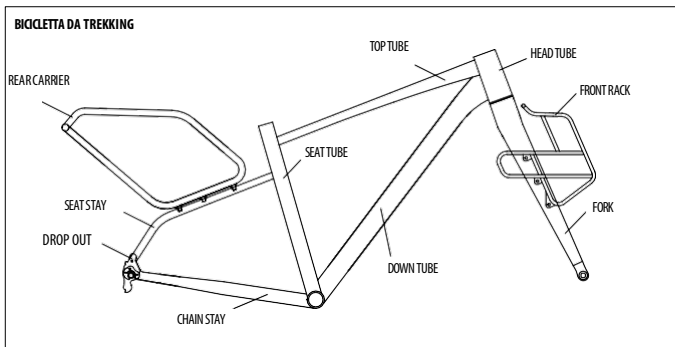
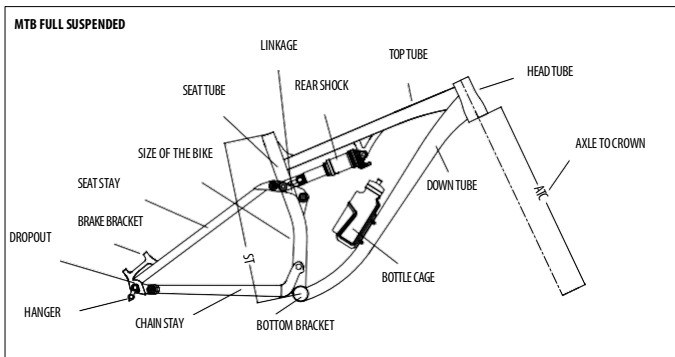
1. SISTEMA DI E DEL TELAIO

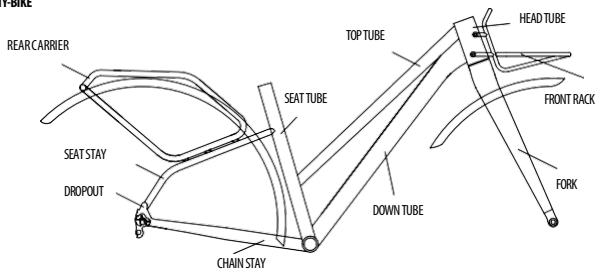
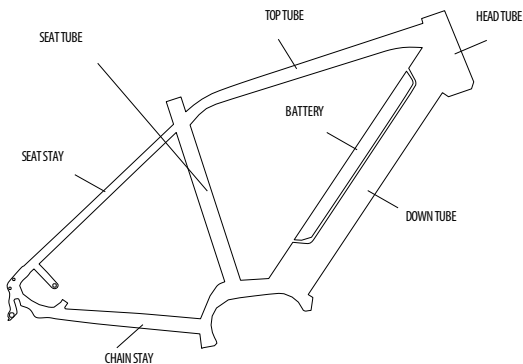
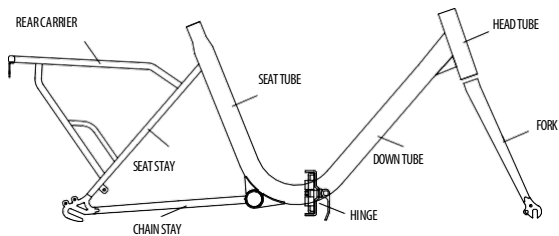
Funzione

Il telaio è la struttura che permette l'assemblaggio di tutti gli altri sistemi e ne supporta le interazioni. I telai possono essere suddivisi in base alla tipologia di bicicletta (vedi *diagramma introduttivo 1C*) e possono anche essere suddivisi in base ai materiali di cui sono composti: metallici (alluminio, acciaio, ecc.) e compositi (fibra di carbonio/kevlar).

Come è fatto

Nelle immagini seguenti sono visibili le parti principali dei telai generici.



CITY-BIKE**E-BIKE****BICICLETTA PIEGHEVOLE**

Lucchetto pieghevole per bicicletta

Il telaio della bicicletta è dotato di un dispositivo di bloccaggio rapido che consente di ripiegarlo con facilità.

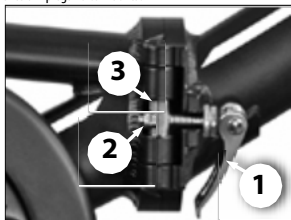
TIPO1

Per ripiegare il telaio, è sufficiente sganciare il sistema di bloccaggio rapido, situato al centro del telaio, e spingere la parte anteriore della bicicletta tenendo saldamente la parte posteriore.

1 - Leva

2 - Dado di regolazione

3 - Perno della cerniera



PERICOLO: una volta aperta la bicicletta, controllare sempre che il sistema di sgancio rapido sia ben fissato prima di utilizzarla.

AVVERTENZA: i meccanismi di sgancio rapido sono progettati per essere azionati manualmente. Per evitare di danneggiare il meccanismo, non utilizzare mai utensili per bloccarlo o sbloccarlo. Per regolare la forza di serraggio, utilizzare il dado di regolazione situato davanti alla leva e non ruotare la leva di sgancio rapido.

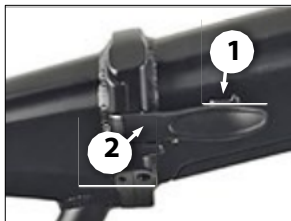
Per bloccare o sbloccare il sistema, aprire la leva di bloccaggio e ruotare manualmente il dado opposto alla vite di serraggio per allentare il sistema. Quindi utilizzare la leva per estrarre la vite di serraggio. Premere il pulsante del perno della cerniera nella parte superiore e tirare la leva verso l'alto per sbloccare il meccanismo di piegatura. Tirare la parte anteriore del telaio per piegare la bicicletta. Ripetere la stessa procedura al contrario per ripiegare il telaio.

PERICOLO: assicurarsi di serrare il dispositivo prima di utilizzare la bicicletta. Se la leva può essere azionata con una leggera pressione manuale, significa che non è sufficientemente serrata. È quindi necessario serrare nuovamente il dado di regolazione senza utilizzare attrezzi.

ATTENZIONE: in alcuni casi, la procedura di blocco/sblocco può variare.

TIPO2

Per ripiegare il telaio, è sufficiente tirare la leva di bloccaggio (1) situata sulla leva di bloccaggio (2) per sbloccare il sistema di bloccaggio al centro del telaio, aprire la leva di bloccaggio, spingere la bicicletta in avanti tenendo la parte posteriore per ripiegare il telaio (vedere la barra laterale per le modalità di bloccaggio/sbloccaggio). Dopo aver aperto la bicicletta, controllare sempre che il sistema di sgancio rapido sia ben fissato prima di utilizzarla. Ripetere la stessa procedura in ordine inverso per ripiegare il telaio.



ATTENZIONE: i meccanismi di sgancio rapido sono progettati per essere azionati manualmente. Per evitare di danneggiare il meccanismo, non utilizzare mai utensili per bloccarlo o sbloccarlo. Per regolare la forza di bloccaggio, utilizzare il dado di regolazione situato davanti alla leva e non ruotare la leva di sgancio rapido.

Adattamento dell'utente

Il telaio sarà uno dei componenti più importanti da scegliere al momento dell'acquisto della bicicletta. I telai possono essere progettati in diverse dimensioni con lunghezze specifiche (vedere *Immagine 1c*: dimensioni del telaio). La bicicletta può essere adattata alla propria fisionomia corporea tramite la dimensione del telaio (fissa) e i componenti assemblati. La scelta della dimensione corretta del telaio è molto importante, in ogni caso il corretto adattamento alla propria fisionomia può essere ottenuto anche con la regolazione/sostituzione di altri componenti quali: offset del reggisella, larghezza, offset e angoli del manubrio, angoli e offset dell'attacco manubrio.

ATTENZIONE: se utilizzerete la bicicletta per lunghi periodi o per prestazioni elevate, vi consigliamo vivamente di eseguire un test antropometrico per ottenere gli adattamenti corretti al vostro corpo.

Le sospensioni (su telai full suspended e hardtail) devono essere regolate in base al peso e allo stile di guida. Le regolazioni principali che è possibile effettuare sono il precario, e, ove possibile, la compressione e il ritorno. Vedere *l'immagine 1D*.



Immagine 1D(a) - Mono semplice



Immagine 1D(b) - Mono professionale

La regolazione prioritaria da effettuare per una buona guidabilità è quella delle sospensioni (vedi anche forcelle ammortizzate in 2D) in base a: SAG, la quantità di movimento degli ammortizzatori sotto il peso totale del ciclista; una regolazione corretta assicura che gli ammortizzatori non siano né troppo duri né troppo morbidi.

Avvertenze generali

PERICOLO: qualsiasi modifica apportata al telaio o alla forcella invaliderà la garanzia e costituirà un pericolo per la sicurezza dell'utente.

PERICOLO: l'uso di una bicicletta di dimensioni non adeguate al proprio corpo può comportare il rischio di lesioni per l'utente e danni al prodotto. Si prega di rispettare le misure. In caso di dubbi sulla scelta della taglia, contattare il proprio rivenditore.

PERICOLO: non fissare mai la bicicletta in fibra di carbonio con un morsetto al cavalletto o ai portabici che utilizzano morsetti. I tubi in fibra di carbonio hanno pareti sottili e potrebbero danneggiarsi. Se necessario, fissare al cavalletto o al portabici tramite un tubo sella in alluminio. Vedere *l'immagine 1E*.

ATTENZIONE: non tutte le sospensioni sono identiche e hanno usi e normative. Leggere il manuale d'uso delle sospensioni. I sistemi di sospensioni pneumatiche devono essere caricati e regolati solo con le pompe specifiche. NON utilizzare altre pompe.

PERICOLO: Le nostre biciclette (muscolari) sono progettate per trasportare in totale: utente+bicicletta+bagagli per un peso massimo di 120 kg per le biciclette per giovani e adulti e 85 kg per le biciclette per bambini.

Per le EPAC (biciclette a pedalata assistita elettricamente) il limite è di 120 kg (utente+bicicletta+bagagli).

AVVERTENZA: Rispettare la lunghezza originale delle sospensioni per evitare di modificare la geometria e, di conseguenza, la guidabilità della bicicletta. Rischio di lesioni gravi e danni al telaio.

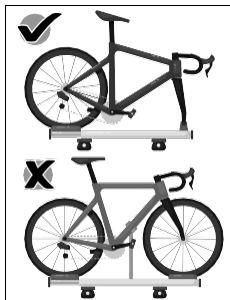


Immagine 1E - Utilizzo di portabici per telai in fibra di carbonio

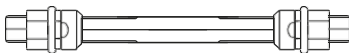
PERICOLO: come tutti i componenti meccanici, la bicicletta è soggetta a usura e sollecitazioni elevate. Materiali e componenti diversi possono reagire all'usura o alla fatica da sollecitazione in modi diversi. Se la durata di vita prevista e l'uso di un componente sono stati superati, esso potrebbe rompersi improvvisamente, causando lesioni al ciclista. Qualsiasi forma di crepa e graffio, in aree soggette a sollecitazioni elevate, indica che la durata di vita del componente è stata raggiunta e che esso deve essere sostituito. In caso di dubbio, organizzare un controllo con il proprio rivenditore.

PERICOLO: per i componenti in materiale composito, i danni da impatto potrebbero essere invisibili all'utente. I telai in fibra di carbonio devono essere trattati con molta cura, poiché un impatto anche minimo potrebbe modificarne la struttura e causarne il cedimento in futuro.

PERICOLO: Per tutti i telai, in caso di incidente, si raccomanda sempre di sostituire tutte le biciclette.

Tipo a perno

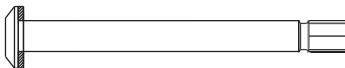
DADI MECCANICI



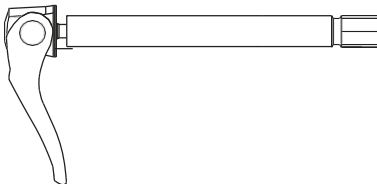
QR9

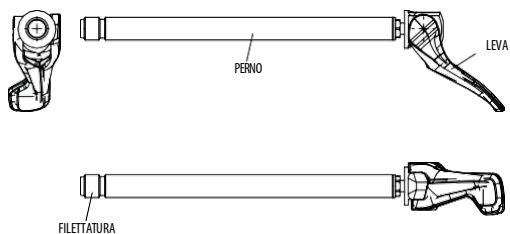
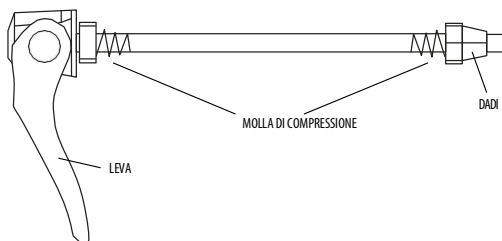


STEALTH



CON LEVA



PERNO PASSANTE**SBLOCCO RAPIDO**

Coppie di serraggio e controlli periodici

Valori di coppia di serraggio* in [Nm] - Sistema telaio		Manutenzione	
Componente	Generico*	Controllo da eseguire	Periodo
Ruota al telaio - Sistema di dadi	30 - 45	Coppia	Mensile**
Ruota con perno passante alla forcella	vedere componente*	Coppia	Mensile**
Da forcella a sistema di sgancio rapido	-	Visuale (vedere 6F)	Mensile**
Portaborraccia - Telaio	4	-	-
Telaio con sospensione posteriore Linckage / Mono	6 - 10	Coppia / Lubrificazione	Mensile**
Accessori (portapacchi / parafranghi)	6 - 8	Coppia	Mensile**
Telaio	-	Pulizia	Mensile
* Se i componenti riportano indicazioni di coppia, utilizzare quelle. Questi valori sono solo indicativi.			
** Se non rimosso. Se non dopo ogni installazione/rimozione.			

Tabella 1F - Coppia del sistema telaio e controlli periodici da effettuare

Cosa controllare prima di ogni

utilizzo:

Effettuare un controllo visivo per verificare che non siano presenti crepe/danni visibili nel telaio. Come indicato in precedenza, i telai consentono l'interazione di tutti gli altri sistemi. Ad esempio, un telaio può essere danneggiato da un reggisella non ben serrato o da una pinza del freno a disco non ben fissata. Si prega quindi di leggere attentamente le sezioni successive relative a cosa controllare nei capitoli seguenti.

Manutenzione generale:

La pulizia è un'operazione che consigliamo di eseguire dopo ogni uscita, al fine di controllare attentamente l'integrità del telaio. Non utilizzare prodotti aggressivi perché possono danneggiare la struttura chimica del telaio.



ATTENZIONE: non utilizzare il cavalletto per la manutenzione della bicicletta con morsetti al telaio perché potresti danneggiarlo.

Consigli per il trasporto



ATTENZIONE: alcuni portabicicli commerciali afferrano la bicicletta dalla sezione del tubo. Questo non è consigliabile, soprattutto se si tratta di un telaio in fibra di carbonio.



ATTENZIONE: in caso di trasporto o stoccaggio prolungato sotto la luce diretta del sole, la struttura chimica interna dei telai compositi può essere danneggiata. Si prega di coprire e proteggere il telaio per evitare danni.

2. SISTEMA DI FORCELLA

Funzione

Tutte le forcelle sono un'estensione del telaio che consentono di guidare e sostenere la bicicletta. Possono essere sospese o rigide. Nel caso delle forcelle sospese, la loro funzione è quella di assorbire e ridurre tutte le irregolarità del terreno.

Come è fatta

Come si può vedere nell'immagine 2C, una forcella è generalmente composta da: un canotto, una corona, steli e puntali/forcellini. Come mostrato nel diagramma, esistono 2 tipi principali di forcelle (ammortizzate-rigide) che possono avere 3 diversi tipi di canotto (1"-1" 1/8 - conico) e 2 diversi tipi di fissaggio dei puntali (perno passante-forcellino aperto). Le forcelle sospese possono anche essere dotate di un sistema di bloccaggio (remoto-manuale) che trasforma la forcella sospesa in una forcella rigida e con o senza regolazione (precarico-estensione-compressione).

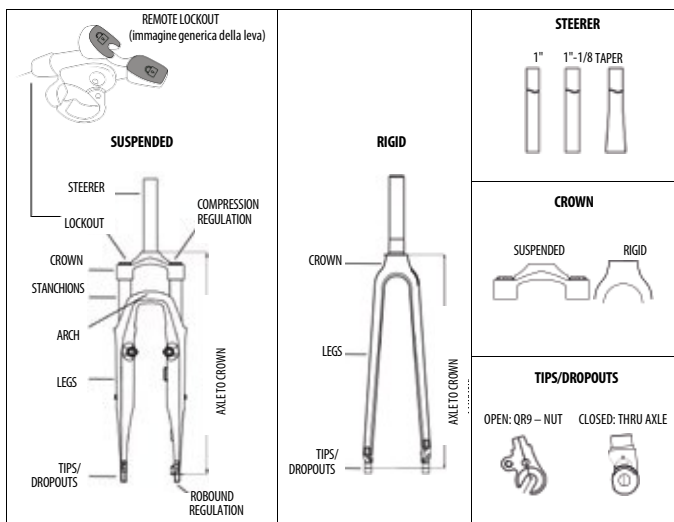


Immagine 2C - Schema del sistema della forcella

Adattamento da parte dell'utente

Per adattare la forcella ammortizzata è possibile regolarla in base al proprio peso e al proprio stile di guida. Le regolazioni che è possibile effettuare dipendono dal modello della forcella, ma solitamente si tratta del precarico e, ove possibile, della compressione e del ritorno. La regolazione delle sospensioni deve essere effettuata in base al SAG, ovvero la quantità di movimento degli ammortizzatori sotto il peso totale del ciclista in posizione stabile. Un SAG regolato correttamente assicura che gli ammortizzatori non siano né troppo rigidi né troppo morbidi.

La regolazione del SAG deve essere effettuata da tecnici specializzati, contattare il proprio rivenditore.



PERICOLO: è possibile aggiornare la forcella, ma è obbligatorio rispettare: distanza tra asse e corona (vedi immagine 2c), inclinazione, lunghezza, dimensione delle ruote e specifiche del tubo sterzo del telaio (1" - 1" 1/8 - conico) della bicicletta originale. Se questi parametri non vengono rispettati, le geometrie generali della bicicletta possono essere modificate, causando un deterioramento della guidabilità, lesioni o persino la morte.

I diversi tipi di MTB

- La **MTB rigida** non ha sospensioni. Perfetta per pedalare su terreni (molto) lisci, è altamente reattiva e offre buone prestazioni di pedalata.
- La **MTB hardtail** ha la sospensione anteriore. Ne esistono molte varianti, le più comuni sono le forcelle ad aria e le forcelle a molla elicoidale.
- La **MTB full-suspension** ha due sospensioni: una sospensione anteriore con forcella ammortizzata e una sospensione posteriore, chiamata ammortizzatore.

Sospensioni

1. Il tipo di molla

Per funzionare, una forcella e/o un ammortizzatore hanno bisogno di un "effetto molla" in grado di assorbire energia e poi rilasciarla per tornare alla posizione iniziale. Queste sospensioni sono realizzate con due tipi di molle: una molla elicoidale (o semplicemente a spirale) e una molla pneumatica (ad aria).

Il vantaggio della prima è che è più semplice, riduce l'attrito e non modifica il comportamento durante le lunghe discese.

La seconda è un po' più difficile da regolare e mantenere, ma è più leggera e, se regolata correttamente, funziona bene per tutti i ciclisti.



Lockout

Regolazione della sospensione anteriore

Per regolare il livello della sospensione anteriore, è possibile ruotare di mezzo giro il regolatore a barilotto sul lato sinistro della forcella. Dopo ogni mezzo giro si sentirà un clic. Continuare fino a ottenere il livello corretto della sospensione.



Intervallo di regolazione dell'ammortizzatore

Blocco delle sospensioni sulla forcella

Ruotare la rotella blu destra in senso orario per bloccare la sospensione e in senso antiorario per sbloccarla. È preferibile bloccare la sospensione su una superficie piana e sbloccarla su superfici irregolari.



2. Escursione

La "corsa" di una forcella è la distanza massima che la forcella può percorrere prima di urtare il fermo. Questa distanza varia, espressa in millimetri, da 80 mm per le biciclette progettate per terreni più pianeggianti, a oltre 200 mm per le MTB da discesa.

L'ammortizzatore funziona in modo leggermente diverso: oltre a comprimersi, sposta il triangolo posteriore del telaio.

3. Il sag

Il sag si riferisce alla corsa della molla elicoidale o pneumatica quando ammortizza un urto. Quando si urta contro irregolarità del terreno, le gambe interne (montanti) della forcella scendono nelle gambe esterne (slider) per smorzare gli urti (l'ammortizzatore funziona allo stesso modo).

Il sag si riferisce alla percentuale di abbassamento della sospensione negli slider quando il ciclista sale sulla bicicletta.

4. Il sistema idraulico

La maggior parte degli ammortizzatori ha un sistema idraulico. Si tratta di un cartuccio costituito da un pistone perforato che si muove attraverso l'olio, rallentando il movimento dei montanti negli slider per mantenere stabile la bicicletta. Questo riduce il rimbalzo delle sospensioni dopo l'effetto di rilascio della molla.

Il cartuccio idraulico può essere regolato in due modi: la compressione e il ritorno (o rilascio). La regolazione della compressione controlla la velocità con cui la sospensione scende, mentre la regolazione del ritorno determina la velocità con cui la sospensione ritorna alla sua posizione iniziale dopo aver ammortizzato un urto.

 **PERICOLO:** Le impostazioni delle sospensioni indicate in questo manuale sono solo indicative. Qualsiasi regolazione deve essere verificata ed eseguita in base al tipo di sospensione. Per una maggiore affidabilità e sicurezza, consultare un tecnico qualificato.

Come regolare l'abbassamento

1. Determinare l'abbassamento della forcella e/o dell'ammortizzatore

La prima regolazione da effettuare sulle sospensioni è l'abbassamento. L'obiettivo è definire il livello ottimale di rigidità della molla in base al peso del ciclista, al suo stile di guida, al tipo di terreno e alle sue preferenze personali. L'abbassamento è la quantità di escursione della sospensione quando il ciclista è seduto sulla bicicletta. Si calcola come percentuale dell'escursione totale.

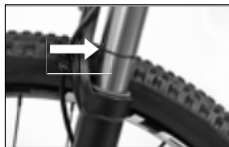


O-ring al tubo di supporto

2. Regolazione dell'abbassamento

2.1 Sospensioni con molla elicoidale (a spirale)

In questo tipo di sospensioni, la manopola di regolazione che regola la tensione della molla si trova in genere sulla T della forcella, sul lato destro. Spesso è contrassegnata con la dicitura "preload". È sufficiente ruotare la manopola in senso orario per stringere la molla e in senso antiorario per allentarla.



Lo spostamento dell'O-ring sulla forcella mostra la corsa utilizzata

2.2 Sospensioni pneumatiche (molla pneumatica)

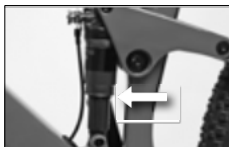
Per una sospensione ad aria (molla pneumatica), è necessario procurarsi una pompa ad alta pressione per sospensioni per gonfiare la camera d'aria. Maggiore è la pressione all'interno della camera, più rigida sarà la molla. In altre parole,

più si desidera il cedimento, meno aria si deve iniettare e viceversa. La valvola attraverso la quale pompare l'aria si trova in genere sul lato sinistro della T della forcella.

ATTENZIONE: non serrare eccessivamente il tappo della valvola dell'aria; il suo scopo non è quello di trattenere l'aria, ma piuttosto di proteggere la valvola da elementi esterni come fango o polvere.

Per verificare se il sag è corretto, posizionare una fascetta in rilsan (nylon) attorno a uno degli ammortizzatori. Se la forcella o l'ammortizzatore hanno un O-ring (chiamato anche giunto torico) sull'ammortizzatore, non è necessario posizionare una fascetta. Indossare tutta l'attrezzatura da ciclismo: casco, scarpe, borsa, occhiali, protezioni, quindi salire sulla bicicletta. Sedetevi sulla bicicletta, con i pedali in posizione orizzontale, le mani sul manubrio e appoggiatevi al muro con il gomito o fatevi sostenere da qualcuno. Fate scorrere l'O-ring o la fascetta in nylon fino alla guarnizione della forcella, quindi scendete dalla bicicletta facendo attenzione a non comprimere la sospensione.

Determina l'escursione ottenuta misurando la distanza tra l'O-ring e la guarnizione della forcella. Quindi calcola la proporzione di questa escursione rispetto all'escursione massima della tua sospensione e otterrai il tuo sag:



O-ring nella parte superiore della sospensione



Lo spostamento dell'O-ring sulla sospensione indica l'escursione utilizzata

(escursione totale * 100) / escursione della forcella = sag

Se il tuo sag è troppo alto, allenta la molla elicoidale o fai uscire un po' d'aria dalla molla pneumatica. Se è troppo basso, fai il contrario: stringi la molla elicoidale o aggiungi più aria. Ripeti quindi il test.

ATTENZIONE: se modifichi la pressione della sospensione, ricordati di pompare la forcella o l'ammortizzatore due o tre volte per distribuire l'aria tra la camera positiva e quella negativa (se hai una forcella con sospensione pneumatica).

Come regolare il ritorno

Controlla se la tua forcella è dotata di una manopola per regolare il ritorno. Nella maggior parte delle forcelle, questa manopola si trova sotto il montante destro. Spesso è contrassegnata con SLOW (o +), che indica il rallentamento del ritorno, e FAST (o -), che indica un ritorno più veloce.

PERICOLO: la regolazione del ritorno (o rilascio) determina la velocità con cui la sospensione ritorna alla sua posizione iniziale dopo aver ammortizzato un urto. Se è troppo veloce, potresti avvertire un effetto di contraccolpo che potrebbe destabilizzare la bicicletta o addirittura farvi cadere. Se sei alle prime armi con la mountain bike, ti consigliamo di non impostare il ritorno al massimo livello. Al contrario, se il ritorno è troppo lento quando si pedala su terreni molto irregolari, la sospensione non avrà il tempo di tornare completamente alla sua posizione iniziale prima di dover assorbire il prossimo urto e ti ritroverai rapidamente a sbattere contro il fermo.

La regolazione dipenderà da tre criteri: il tuo peso, il tuo stile di guida e il terreno su cui pedali.

Ad esempio, un ciclista principiante su un terreno più liscio vorrà un ritorno più lento rispetto a un ciclista più esperto che pedala su tratti più irregolari o accidentati. Un terreno molto irregolare con lunghi ghiaioni, gradini o salti richiede un ritorno veloce. Il giusto grado di ritorno è quello che appiana il più possibile il terreno.

Come regolare la compressione delle sospensioni

Questa regolazione è un po' più complicata delle due precedenti. Ricorda: la regolazione della compressione modifica la velocità con cui la sospensione scende (si comprime). Si regola utilizzando una manopola con la scritta CHARGER o COMPRESSION sul lato destro della T della forcella.

Le sospensioni entry-level in genere non sono dotate di un sistema di regolazione della compressione; altre hanno solo due posizioni (aperta, chiusa), altre hanno una singola regolazione della compressione che può essere impostata su diverse posizioni e, infine, le forcelle MTB enduro/gravity di fascia alta hanno due meccanismi di regolazione della compressione.



Impostazione della rigidità della molla con una pompa per ammortizzatori

1. Bloccaggio della sospensione

Su alcune forcelle e ammortizzatori, il quadrante di compressione ha solo due posizioni: aperto e chiuso. Quando il quadrante è in posizione aperta, la sospensione funziona normalmente. Quando è in posizione chiusa, la sospensione è molto più rigida, quasi "completamente bloccata", il che garantisce prestazioni migliori su terreni più lisci, salite o su strade asfaltate.

Per bloccare la sospensione è sufficiente ruotare la manopola che si trova sul manubrio o sulla sospensione stessa, a seconda del modello.



L'ammortizzatore viene regolato con una manopola di regolazione volante

2. Regolazione della compressione a bassa velocità

Questa regolazione è presente solo sulle sospensioni che dispongono di una o due regolazioni della compressione effettuate tramite un selettore con diverse posizioni. Quando la forcella o gli ammortizzatori hanno una sola regolazione della compressione, questa regolazione controlla **la compressione a bassa velocità**. Riguarda la compressione della sospensione all'inizio di una corsa o quando si pedala su piccoli dossi, in frenata o quando il ciclista applica forza sui pedali.



Nel caso delle sospensioni pneumatiche, sarà necessario regolare la pressione dell'aria

Un'impostazione della compressione a bassa velocità troppo aperta può causare una perdita di trazione quando si applica forza, si frena o si affronta una curva sopraelevata o inclinata. Al contrario, un'impostazione della compressione a bassa velocità troppo chiusa renderà le sospensioni troppo rigide e si avvertirà maggiormente il tremolio causato dai piccoli dossi sulle braccia.

3. Regolazione della compressione ad alta velocità

Questa regolazione è presente solo sulle sospensioni dotate di due meccanismi di regolazione della compressione. L'anello centrale serve per la compressione a bassa velocità, mentre quello esterno per **la compressione ad alta velocità**. Si tratta della compressione della sospensione alla fine della corsa, o su dossi di grandi dimensioni come terreni molto irregolari, o durante l'atterraggio dopo un salto.

Se durante le discese ripide su terreni molto irregolari senti di non avere abbastanza manovrabilità o che la tua bici vibra troppo, la tua regolazione della compressione ad alta velocità è troppo chiusa. Al contrario, se senti che la forcella o l'ammortizzatore si abbassano troppo all'impatto, è perché la tua compressione ad alta velocità è troppo aperta.

Avvertenze generali



ATTENZIONE: queste linee sono destinate alle forcelle generiche. La maggior parte di esse è già dotata di un manuale d'uso specifico. In questo caso, fare riferimento a tale manuale per le norme, la manutenzione, le coppie di serraggio, ecc. Se mancano istruzioni specifiche, in caso di dubbi contattare il proprio rivenditore.

AVVERTENZA: la combinazione di forcella e telaio deve consentire una rotazione massima di 60° secondo le norme standard. Ciò non significa che la forcella possa ruotare di 360° senza toccare il telaio o danneggiare i cavi. (Esenzione per le biciclette BMX con sistema a rotore).

Coppie di serraggio e controlli periodici

Valori di coppia di serraggio* in [Nm] - Sistema forcella		Manutenzione	
Componente	Generico*	Controllo da eseguire	Periodo
Ruota alla forcella - Sistema di dadi	30 - 45	Coppia	Mensile**
Ruota con perno passante alla forcella	vedi componente*	Coppia	Mensile**
Da forcella a sistema di sgancio rapido	-	Visivo (vedere 6F)	Mensile**
Attacco forcella	-	Pulizia	Mensile

* Se i componenti riportano indicazioni di coppia, attenersi a quelle. Questi valori sono solo indicativi.
 ** Se non rimosso. Se non dopo ogni installazione/rimozione.

Tabella 2F - Coppia del sistema forcella e controlli periodici da effettuare

Cosa controllare prima di ogni utilizzo:

Effettuare un controllo visivo prima di ogni utilizzo per verificare che non siano presenti crepe/danni visibili nella forcella.

PERICOLO: le forcelle interagiscono con altri sistemi e quindi forcelle non controllate potrebbero causare gravi danni e situazioni molto pericolose:

- guidare la bicicletta con una serie sterzo non serrata può causare danni al telaio e alla forcella;
- perdita di controllo a causa di un attacco manubrio e un manubrio non serrati al canotto della forcella;
- perdita di direzione o frenata improvvisa della bicicletta a causa di una ruota non fissata alla forcella;
- compromissione della frenata a causa di una pinza del freno a disco non fissata alla forcella.

Si prega quindi di leggere attentamente le sezioni successive su cosa controllare nei capitoli seguenti.

Manutenzione generale:

Il corretto funzionamento delle forcelle ammortizzate e dei loro componenti è direttamente collegato alle condizioni di pulizia. Piccole particelle di polvere possono danneggiare le guarnizioni interne. Si prega di pulire regolarmente con cura i manubri per preservarne la funzionalità. Il continuo bloccaggio e sbloccaggio della forcella mentre è presente il telecomando potrebbe compromettere il sistema di bloccaggio, pertanto il bloccaggio deve essere utilizzato con attenzione.



Immagine 4I - Distanziale pinza freno

Raccomandazioni per il trasporto

Se la ruota viene rimossa per il trasporto, prestare attenzione a non perdere alcun componente. Se il sistema è realizzato con un perno passante, reinserire il perno nella forcella per evitare qualsiasi compressione o danneggiamento della forcella.

AVVERTENZA: in caso di sistema frenante a disco, non trasportare mai la bicicletta capovolta; una volta rimossa la ruota, prestare attenzione a inserire il distanziale in plastica tra le pastiglie dei freni per evitare di toccare accidentalmente la leva del freno che potrebbe causare la chiusura delle pastiglie (vedi Immagine 4I).

In caso di sistema frenante V/C-brake installato, prestare attenzione a sbloccare la pinza del freno per poter estrarne facilmente la ruota.

3. SISTEMA DI STERZO

Funzione

Questo sistema consente il controllo della direzione della bicicletta e fornisce supporto agli utenti. È generalmente composto da: manubrio, attacco manubrio, serie sterzo, espansore/dado a stella e distanziale. Questo sistema è direttamente collegato al sistema forcella e telaio.

Come è fatto

Come mostrato nel *diagramma 3C*, esistono due diverse configurazioni principali del sistema per quanto riguarda il collegamento tra forcella e attacco manubrio. Entrambe perseguono lo stesso obiettivo: creare un collegamento solido tra forcella e manubrio che consenta il controllo della direzione della bicicletta e il supporto all'utente, ma anche il supporto per il montaggio di comandi, luci, ecc. sul manubrio.

Diagramma 3C - Configurazioni principali del sistema di sterzo

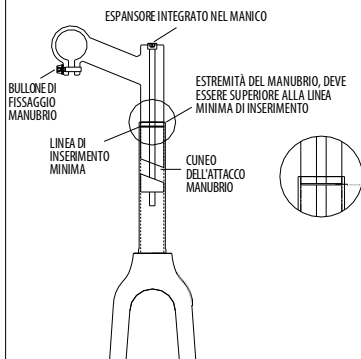


Immagine 3C(a) - Attacco manubrio a pipa

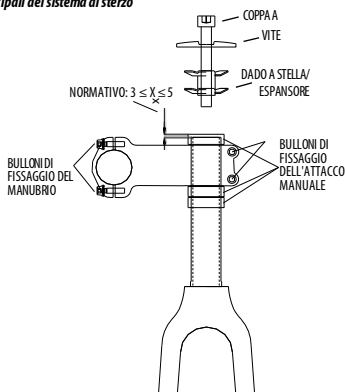


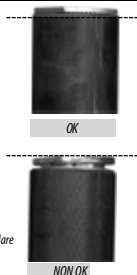
Immagine 3C(b) - Attacco manubrio Ahead

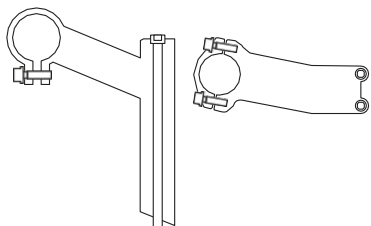
ESPANSORI PER ATTACCHI MANUBRIO IN CARBONIO

TIPI DI CORPO DELL'ESPANSORE

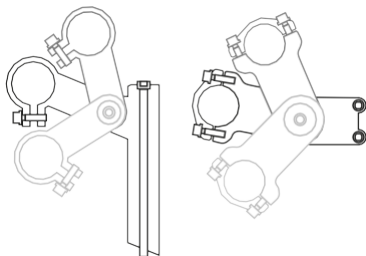


PERICOLO: serrare con una coppia di 12 Nm. Controllare l'alloggiamento dell'espansore. L'espansore deve essere a filo al tubo di sterzo.

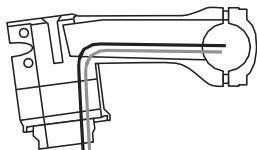




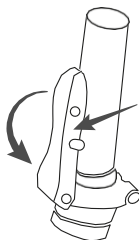
ATTACCO FISSO



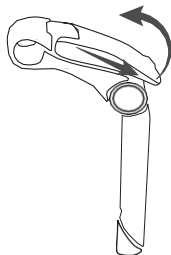
ATTACCO REGOLABILE



ATTACCO MANUBRIO CON CAVO INTEGRATO



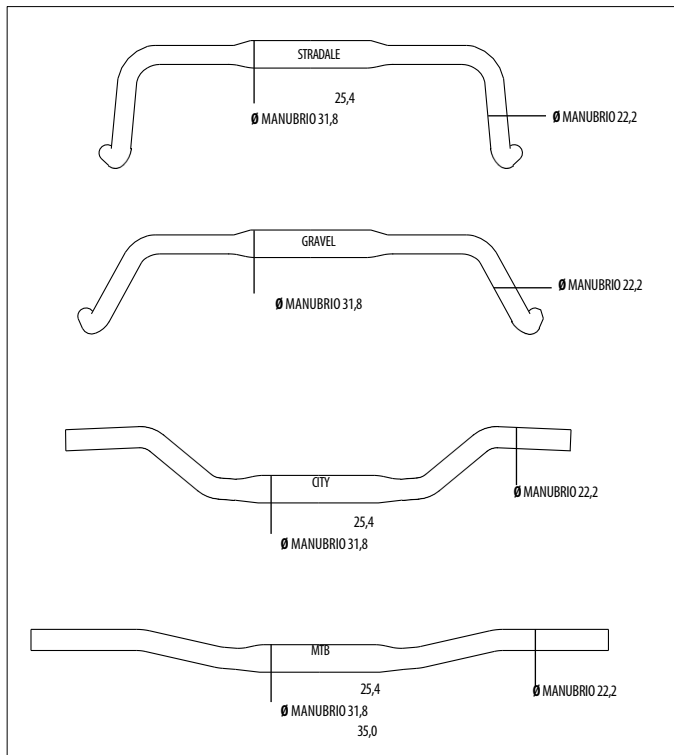
ATTACCO MANUBRIO PIEGHEVOLE



APERTURA DELL'ATTACCO MANUBRIO

La differenza principale tra i due tipi è che l'attacco manubrio a pipa richiede una forcella con canotto filettato (vedi immagine 3C(a)), mentre il tipo ahead non lo richiede (vedi immagine 3C(b)).

Esistono diversi tipi di manubrio a seconda dell'uso e della tipologia della bicicletta, come si vede nell'immagine 3C(c). Tipi di manubrio: strada - gravel - città - mtb.



Il collegamento tra il telaio e il sistema di sterzo (forcella-attacco manubrio) è realizzato tramite un kit di cuscinetti che consente il controllo della direzione della forcella. Esistono 3 tipi principali di serie sterzo: integrata, semi-integrata ed esterna. Indipendentemente dal tipo di serie sterzo, si consiglia vivamente di far eseguire la regolazione e il serraggio da un tecnico.

Adattamento all'utente

Tutti i componenti di questo sistema (ad eccezione della serie sterzo, poiché strettamente correlata al telaio) possono essere regolati, sostituiti o aggiornati in base alle caratteristiche fisiche dell'utente finale (prestare attenzione a rispettare le stesse specifiche di diametro ($\varnothing$) dei componenti originali). Il manubrio può essere ruotato attorno all'asse dell'attacco manubrio per adattarsi alla posizione/angolazione più appropriata per l'utente. Sul mercato sono disponibili varie possibilità di aggiornamento per quanto riguarda il manubrio e gli attacchi manubrio. Tutti gli attacchi manubrio possono essere regolati in altezza: per la versione a pipa: inserendo o sfilando.

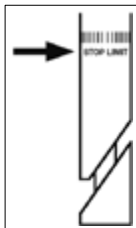


Immagine 3D - Segno di inserimento minimo dell'attacco manubrio

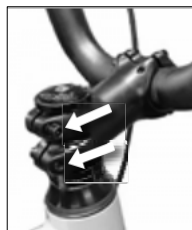
⚠ ATTENZIONE: rispettare il segno di inserimento minimo riportato sul componente.
(Vedi immagine 3D)

Per l'attacco manubrio Ahead: cambiando la disposizione dei distanziali sul canotto della forcella. (Vedi immagine 3C(b))

⚠ ATTENZIONE: rispettare la quantità di distanziali originariamente inclusi.

Alcuni attacchi manubrio possono anche essere regolati in inclinazione per garantire una maggiore flessibilità in base alla fisionomia dell'utente.

⚠ ATTENZIONE: assicurarsi che l'orientamento dell'attacco manubrio sia correttamente allineato con la direzione della ruota per garantire condizioni di guida sicure.

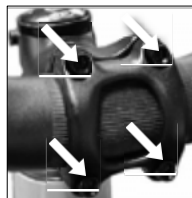


Avvertenze generali

⚡ PERICOLO: rispettare sempre il segno di inserimento minimo indicato sull'attacco manubrio (per la versione a pipa) o il numero di distanziali (versione Ahead).

⚡ PERICOLO: non superare mai il limite di coppia di serraggio per ogni componente. Il valore corretto è solitamente indicato sul componente (ad eccezione della serie sterzo).

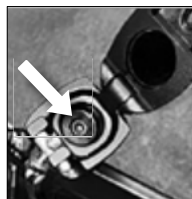
⚠ ATTENZIONE: quando si regola l'altezza del manubrio, assicurarsi di verificare lo spazio libero tra la forcella e il telaio in modo da poterlo muovere liberamente di 30° in una direzione e di 30° nell'altra. In caso di angolo maggiore, assicurarsi che la rotazione non interferisca con il telaio della bicicletta, poiché ciò potrebbe causare danni ai cavi, alle leve dei freni, ai comandi, al telaio e al manubrio. Ciò non significa che la forcella possa ruotare di 360° senza toccare il telaio o danneggiare i cavi (ad eccezione delle biciclette BMX con sistema a rotore).



⚡ PERICOLO: prima dell'uso, è necessario verificare che tutte le viti di fissaggio siano correttamente chiuse e serrate. Il controllo sopra indicato garantisce la sicurezza dell'utente finale durante l'uso normale della bicicletta.

⚡ PERICOLO: Nelle biciclette pieghevoli, prima di utilizzare la bicicletta, verificare che la vite di espansione all'interno del tubo di sterzo sia correttamente serrata.

⚠ AVVERTENZA: il controllo sopra indicato deve essere effettuato sulle viti di fissaggio di tutti i modelli di manubrio e reggisella montati sulla bicicletta. Si consiglia di far eseguire queste operazioni da un tecnico qualificato.



Vite di espansione - bicicletta pieghevole

Coppie di serraggio e controlli periodici

Controllare la coppia di serraggio (Nm) indicata direttamente sul componente.

Valori di coppia di serraggio* in [Nm] - Sistema di sterzo		Manutenzione	
Componente	Generico *	Controllo da effettuare	Periodo
Attacco manubrio - Forcella	18 - 20	Coppia	Mensile**
Attacco manubrio Ahead - Forcella	5 - 10	Coppia	Mensile**
Morsetto manubrio M6	12 - 14	Coppia	Mensile**
Morsetto manubrio M8	14 - 18	Coppia	Mensile**
Kit serie sterzo	-	Grasso	Mensile
* Se i componenti riportano indicazioni di coppia, attenersi a tali indicazioni. Questi valori sono solo indicativi. ** Se non rimosso. Se non dopo ogni installazione/rimozione.			

Tabella 3F - Coppia del sistema di sterzo e controlli periodici da effettuare

Cosa controllare prima di ogni

utilizzo:

Per garantire la vostra sicurezza, si raccomanda vivamente di effettuare un semplice test come mostrato nell'immagine 3G prima di ogni utilizzo della bicicletta. Tenendo il manubrio con entrambe le mani sulle impugnature e la ruota anteriore con entrambe le gambe, provate a ruotare il manubrio in entrambe le direzioni simulando le forze di sterzata. Se si verifica un movimento solo del manubrio e non della ruota, è necessario controllare e serrare immediatamente il raccordo tra attacco manubrio e forcella.

Il corretto allineamento del manubrio e della ruota anteriore consente un controllo preciso della direzione e una guida fluida. L'angolo tra il manubrio e la ruota anteriore deve essere di 90°.

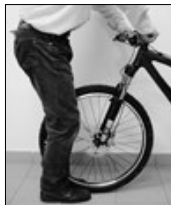


Immagine 3G - Verifica del corretto allineamento attacco manubrio-forcella

Manutenzione generale:

Il giunto forcella-attacco manubrio deve ruotare agevolmente. Questo giunto deve essere controllato e serrato (se necessario) periodicamente da un tecnico poiché non ha un'indicazione di coppia specifica: se è troppo serrato, i cuscinetti si bloccheranno e non consentiranno il movimento dello sterzo. Al contrario, se è troppo allentato, i cuscinetti si danneggeranno a causa dell'allentamento. È inoltre fondamentale lubrificare periodicamente il kit della serie sterzo come indicato nella tabella delle coppie. Se puliti o lavati dopo la lubrificazione, è necessario asciugare i componenti dopo ogni lavaggio per preservarli dalla ruggine o dal danneggiamento dei cuscinetti.

Consigli per il trasporto

Per facilitare il trasporto della bicicletta e risparmiare spazio senza rimuovere le ruote, è possibile allentare l'attacco manubrio e ruotare il manubrio di 90° in modo da allinearlo nella stessa direzione della ruota (direzione di marcia).

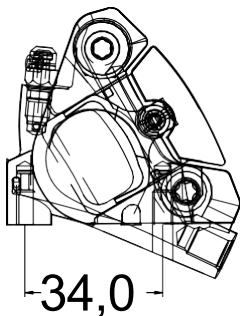
Quando si fissa il manubrio, ricordarsi di raddrizzarlo (perpendicolarmente alla direzione della ruota) e assicurarsi di serrare tutte le viti di fissaggio alla tensione corretta prima di guidare.

Se trasportate la bicicletta con il supporto dell'auto, si consiglia sempre di fissare il sistema di sterzo eliminandone il movimento libero.

4. SISTEMA DI FRENATA

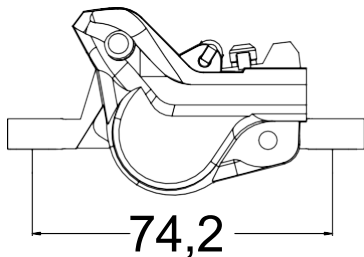
Funzione

La sua funzione principale è quella di garantire che la bicicletta si fermi quando necessario. Indipendentemente dal tipo di sistema frenante installato sulla bicicletta, tutti utilizzano lo stesso principio applicando una forza di attrito per diminuire la velocità di rotazione delle ruote.



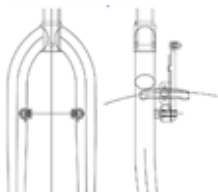
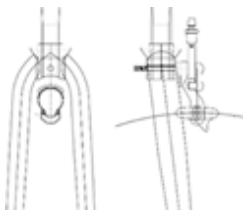
FLAT MOUNT
STRADA
MTB GRAVEL
CICLOCROSS

In alcune situazioni è necessario abbinarlo ad adattatori



POST MOUNT
MTB
CITY
TREKKING

In alcune situazioni è necessario abbinarlo ad adattatori

V-BRAKE**ROAD SINGLE PIVOT****ROAD DUAL PIVOT**

Come è fatto

Nell'immagine 4C è possibile vedere i sistemi frenanti più utilizzati e i loro componenti principali suddivisi in base alla loro funzione specifica all'interno del sistema:

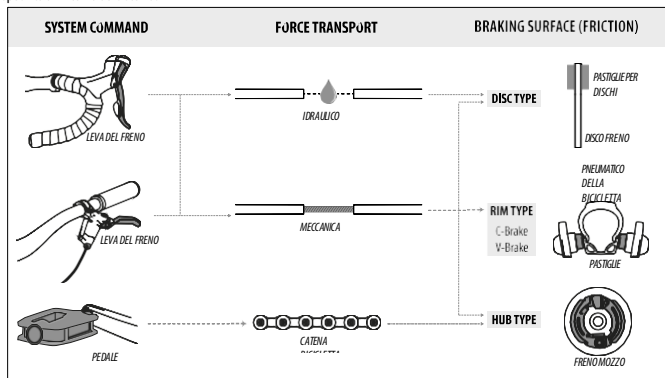


Immagine 4C - Schema dell'impianto frenante

Adattamento all'utente

Per ottenere le migliori prestazioni in frenata e adattarsi alle misure del proprio corpo, la leva del freno può essere regolata (non tutti i modelli) in base alla lunghezza delle dita. Vedere l'immagine 4D(a) per un montaggio corretto. Questa regolazione è possibile grazie a una vite più piccola (se presente) generalmente situata nella leva del freno, come si può vedere nell'immagine 4D(b).

PERICOLO: quando si applica la massima forza frenante, la leva non deve toccare il manubrio; se ciò si verifica, potrebbe esserci una perdita di liquido nel sistema frenante idraulico o un danno al cavo se non è idraulico. È necessario eseguire urgentemente una manutenzione straordinaria.

ATTENZIONE: se le mani non raggiungono le leve o la forza esercitata sulla leva è eccessiva, chiedere al proprio rivenditore di regolare la distanza delle leve e l'intensità della forza necessaria per frenare.



Immagine 4D(a) - Regolazione della leva del freno



Immagine 4D(b) - Regolazione della leva del freno

Avvertenze generali

PERICOLO: La forza frenante deve essere controllata ed equilibrata (posteriore e anteriore) e deve essere aumentata gradualmente. La forza frenante non deve essere applicata bruscamente perché può provocare una pericolosa distribuzione del peso con conseguente ribaltamento (vedi Immagine 4E), slittamento delle ruote, cadute e lesioni gravi, anche mortali.

PERICOLO: durante la frenata, le superfici frenanti (dischi, pastiglie e cerchioni) possono surriscaldarsi e raggiungere temperature elevate. Evitare il contatto subito dopo l'uso e attendere alcuni minuti prima di toccarle.

PERICOLO: Consultare sempre uno specialista in caso di malfunzionamento dell'impianto frenante, perdita di pressione o fuoriuscita di liquido dall'impianto.

PERICOLO: In caso di condizioni meteorologiche avverse, fango, pioggia o neve, la forza di attrito esercitata dalle pastiglie diminuisce notevolmente. In condizioni di bagnato, la bicicletta avrà bisogno di una distanza maggiore fino al 50% per arrestarsi completamente.

ATTENZIONE: I componenti del sistema frenante possono produrre rumori in presenza di un'elevata percentuale di umidità, sporco o altri agenti esterni sulle superfici.



*Immagine 4E - PERICOLO, non ripetere questa operazione
(freno anteriore eccessivo)*

Coppie di serraggio e controlli periodici

La tabella 4F mostra i valori indicativi di coppia di serraggio per tutti i componenti dell'impianto frenante.

PERICOLO: la tabella sottostante e i valori in essa riportati si riferiscono a un uso normale (non agonistico)

AVVERTENZA: se indicato sulla parte stessa, utilizzare quel valore.

Valori di coppia di serraggio*** in [Nm] - Impianto frenante				Manutenzione	
Componente / Marchio	Shimano	Sram	Generico*	Controllo da effettuare	Periodo
Fissaggio freno a pinza - Telaio	6 - 8	5 - 7	7 - 10	Coppia	Mensile**
Fissaggio freno a pinza - Forcella	6 - 8	9 - 10	7 - 10	Coppia	Mensile**
Bullone di fissaggio ganasce/pastiglie freno	-	-	5 - 8	Coppia	Mensile**
Manubrio - Leva del freno	6 - 8	-	6 - 8	Coppia	Mensile**
Disco freno - Mozzo	4	6,2	4 - 6	Coppia	Mensile**
Scarpe / Pastiglie / Dischi / Cerchi	-	-	-	Visuale - Vedi immagine 4G	Settimanale**

* Se i componenti riportano indicazioni di coppia, utilizzare quelle. Questi valori sono solo indicativi.
 ** Se non rimosso. Se non dopo ogni installazione/rimozione.
 *** I valori sono indicativi e devono essere controllati dal rivenditore e dallo strumento dinamometrico. - NON PER COMPETIZIONE -

Tabella 4F - Coppia di serraggio del sistema frenante e controlli periodici da effettuare

Cosa controllare prima di ogni

utilizzo:

Prima di utilizzare la bicicletta, controllare che l'intero sistema funzioni correttamente azionando la leva e verificando che la ruota della leva premuta non giri. Generalmente le nostre biciclette sono prodotte con una leva sinistra per la ruota anteriore e una leva destra per la ruota posteriore.

ATTENZIONE: è importante controllare l'usura dei componenti di attrito. Vedere l'immagine 4G per controllarli visivamente.

AVVERTENZA: è necessario effettuare periodicamente controlli più approfonditi (si consiglia di rivolgersi al rivenditore) per verificare che non vi siano perdite di liquido (nel caso di sistemi idraulici) o l'integrità dei cavi (nel caso di sistemi meccanici).

Manutenzione generale:

Se si nota che il sistema frenante sta perdendo potenza a causa del degrado dei componenti soggetti a usura, organizzare urgentemente un intervento di manutenzione straordinaria presso i rivenditori autorizzati. È importante mantenere i componenti puliti e asciutti dopo ogni utilizzo.

ATTENZIONE: È vietato l'uso di detersivi e altri solventi per pulire l'impianto, perché lasciano sempre un po' di olio su di esso. Utilizzare solo prodotti specifici per la pulizia dei freni.

PERICOLO: non utilizzare la bicicletta se uno dei sistemi frenanti è rotto o danneggiato, poiché potrebbero verificarsi cadute e lesioni gravi, anche mortali.

Consigli per il trasporto

Se la bicicletta è dotata di un sistema idraulico a disco, non trasportarla mai capovolta; se si smontano le ruote, inserire il distanziale in plastica fornito con la bicicletta. (Vedere *immagine 4f*). Se è installato un sistema frenante V/C, prestare attenzione a sbloccare la pinza del freno per poter smontare facilmente la ruota.

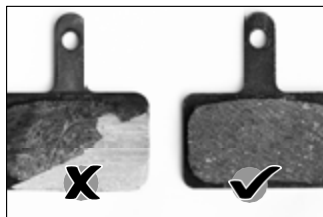


Immagine 4G(a)

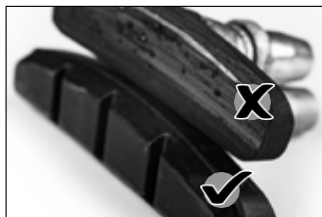


Immagine 4G(b)



Immagine 4G(c)



Immagine 4G(d)

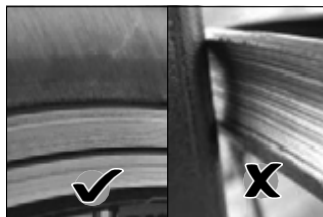


Immagine 4G(e)

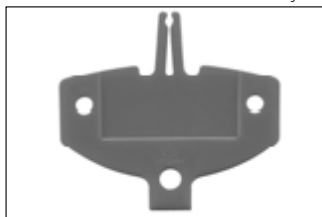


Immagine 4f - Distanziale pinza freno

5. TRASMISSIONE SISTEMA

Funzione

La funzione principale è quella di fornire la trasformazione e il trasporto dell'energia umana alla ruota posteriore. Esistono infinite possibilità di sistemi di cambio che consentono agli utenti di adattare la potenza in base al tipo di terreno e alla velocità desiderata. Lo scopo principale è quello di consentire agli utenti di mantenere un ritmo ottimale (60/90 giri dei pedali al minuto) indipendentemente dalla pendenza del terreno o dalla velocità desiderata.

Come è realizzato



ambio REV0



Cambio tradizionale - Pull



Cambio tradizionale

Nell'immagine 5C sono visibili le parti principali del sistema di trasmissione (configurazione normale, ma può anche essere invertita):

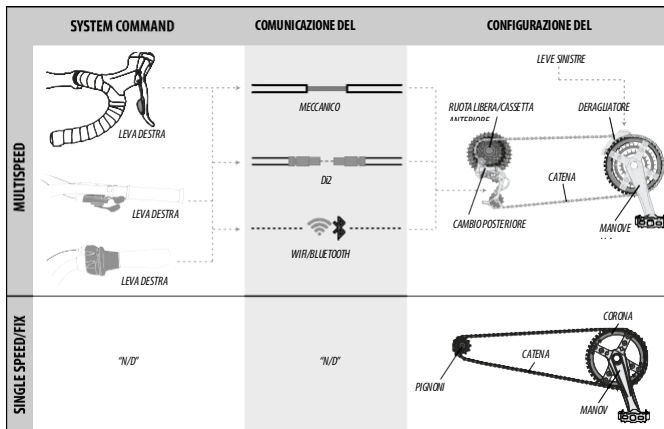


Immagine 5C - Componenti principali del sistema di trasmissione

Adattamento da parte dell'utente

Come si può vedere nell'immagine 5C, il sistema è complesso e qualsiasi modifica deve essere effettuata con precisione con l'aiuto del proprio rivenditore. Non tutti i componenti sono compatibili tra loro. Catena, pignoni, deragliatore, ecc. sono progettati specificamente per ciascun sistema.

Quando è installato un sistema a più velocità, utilizzare la leva sinistra per spostare il deragliatore anteriore su diverse corone (potrebbero essere 2 o 3). Come regola generale, come mostrato nell'immagine 5D(a), quando si sale una collina, la catena deve essere posizionata sul lato sinistro (anteriore: corona piccola, posteriore: pignone grande). In questo modo la bicicletta andrà più lentamente, ma con meno sforzo e a un ritmo elevato. Al contrario, per raggiungere la massima velocità, la catena dovrebbe essere posizionata sul lato destro (anteriore: corona grande, posteriore: pignone piccolo), diminuendo il ritmo ma aumentando lo sforzo.

L'uso corretto dell'allineamento della catena consente una minore usura del sistema di trasmissione (vedi pignoni/corona).

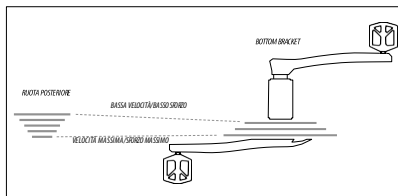


Immagine 5D(a) - Posizioni della catena nel sistema multivelocity

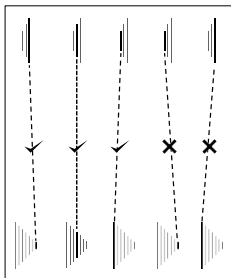


Immagine 5D(b) - Posizioni della catena nel sistema multivelocity

Avvertenze generali

ATTENZIONE: quando si cambia marcia, è importante ridurre la potenza sui pedali, al fine di ridurre lo stress generale sul sistema e garantirne una lunga durata.

AVVERTENZA: indossare pantaloni dritti o utilizzare fermapantaloni per evitare che rimangano impigliati nella catena o in altre parti del sistema.

ATTENZIONE: (in caso di installazione di una guarnitura a più corone) evitare di utilizzare le configurazioni errate mostrate nell'immagine 5D(b).

PERICOLO: durante la pulizia o la guida, prestare attenzione alle parti rotanti che potrebbero provocare gravi lesioni.

PERICOLO: una catena non sottoposta a manutenzione o chiusa/installata in modo errato può causare lesioni gravi, anche mortali.

PERICOLO: La sostituzione delle combinazioni originali dei sistemi (numero di denti, lunghezza della pedivella, tipo di catena, pedali, deragliatore e comandi) può ridurre la sicurezza del ciclista. Prestare particolare attenzione alla distanza tra le parti rotanti (in particolare alla distanza tra il pedale e la ruota anteriore).

Coppie di serraggio e controlli periodici

Valori di coppia di serraggio* in [Nm] - Sistema di trasmissione		Manutenzione	
Componente	Generico*	Controllo da eseguire	Periodo
Guarnitura - Movimento centrale	34 - 44	Coppia	Mensile**
Set movimento centrale - Telaio	25 - 30	Coppia	Mensile**
Deragliatore posteriore - Telaio	8 - 15	Coppia	Mensile**
Deragliatore anteriore - Telaio	5 - 7	Coppia	Mensile**
Pedali - Guarnitura	34 - 40	Coppia	Mensile**
Leve del cambio - Manubrio	6 - 8	Coppia	Mensile**
Sistema di trasmissione	-	Calibrazione	Mensile**

* Se i componenti riportano indicazioni di coppia, utilizzare quelle. Questi valori sono solo indicativi.
 ** Se non rimosso. Se non dopo ogni installazione/rimozione.

Tabella SF - Coppia del sistema di trasmissione e controlli periodici da eseguire

Cosa controllare prima di ogni utilizzo:

Nel caso di un sistema a velocità singola, prestare attenzione a verificare la tensione della catena per garantire le corrette condizioni di funzionamento. Come mostrato nell'immagine SG, la catena deve essere sufficientemente tesa da poter muoversi verticalmente tra 1 e 2 cm. Se è troppo tesa, non si muoverà verticalmente. Per regolare la tensione della catena, spostare la ruota posteriore all'indietro (per tenderla) o in avanti (per allentarla). Per eseguire questa operazione, sbloccare il Quick Release o il dado della ruota posteriore. Vedere il capitolo 6.

Nel sistema multispeed la tensione è garantita dal deragliatore posteriore.

Controllare che il sistema sia pulito e lubrificato prima di ogni utilizzo per garantire una lunga durata dei componenti.

PERICOLO: se la catena è troppo tesa, rischia di rompersi; se ciò accade mentre si sta esercitando una forza sul pedale, si possono verificare lesioni gravi e persino la morte.

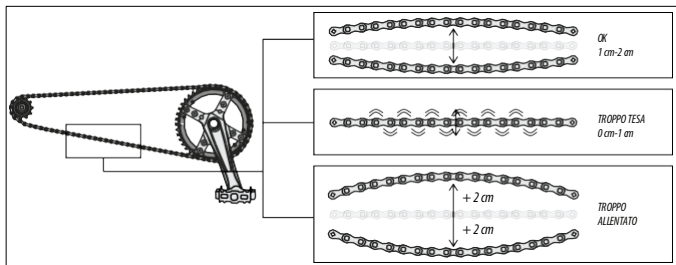


Immagine SG - Tensione della catena nei sistemi a velocità singola

Manutenzione generale:

Per tutti i tipi di sistemi; dopo un uso prolungato, la catena, le corone, i pedali, il movimento centrale e la cassetta possono presentare segni di usura e devono essere sostituiti. Vedere l'immagine SH(a) per capire quando è necessario sostituirli.

Per evitare il deterioramento del sistema, effettuare una regolazione periodica di: deragliatori, cavi (nel caso di sistemi meccanici), batteria e connessioni (nei sistemi elettrici) e comandi del cambio.

In un sistema meccanico, per regolare il corretto funzionamento delle parti mobili (deragliatori e comandi), è necessario garantire la corretta tensione del cavo tra di essi. Prestare inoltre attenzione a regolare le corse limite del deragliatore; superiore "H" e inferiore "L" tramite le viti come mostrato nell'immagine SH(b).

Si consiglia di effettuare la regolazione del cambio presso il rivenditore ufficiale, per garantire il corretto funzionamento.

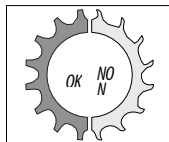


Immagine SH(a) - Controllo visivo della corona e dei pignoni



ATTENZIONE: una regolazione errata dei limiti del deragliatore può danneggiare le parti.

Consigli per il trasporto

Il deragliatore, le leve e i cavi sono elementi delicati e complessi che devono essere protetti durante il trasporto della bicicletta. Se le ruote vengono smontate per il trasporto, prestare molta attenzione perché il deragliatore posteriore e la corona anteriore potrebbero rompersi.

Se è installato un sistema a più velocità, prima di smontare la ruota posteriore, posizionare la catena sul pignone più piccolo.

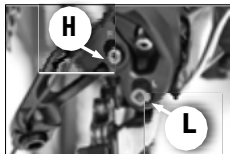
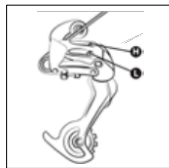


Immagine SH(b) - Regolazione dei limiti del deragliatore

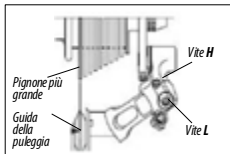
Regolazione delle viti di fine corsa del deragliatore posteriore

L'ampiezza di movimento del deragliatore può essere regolata con le viti H e L. La vite L regola il limite superiore (sul lato del pignone più grande). Quando la vite L è allentata, la catena si posiziona più verso l'esterno del pignone più grande. La vite H consente di regolare il limite inferiore (sul lato del pignone più piccolo). Quando si allenta la vite H, la catena si posiziona più verso l'esterno del pignone più piccolo. Queste azioni vengono eseguite un quarto di giro alla volta. Ad ogni regolazione, si dovrebbe ottenere un perfetto allineamento tra il pignone, la catena e la puleggia del deragliatore posteriore.



Regolazione della tensione del cavo del deragliatore posteriore

Per regolare la corretta sostituzione del pignone, utilizzare il regolatore a barilotto sul deragliatore posteriore o sul manubrio. Questo regolatore a barilotto consente di regolare la tensione del cavo del deragliatore e di posizionare correttamente il deragliatore in base alla velocità selezionata.



6. PEDALI

Diversi tipi di pedali



Pedali piatti - Bambini



Pedali piatti - BMX



Pedali piatti - MTB



Pedali piatti - City bike



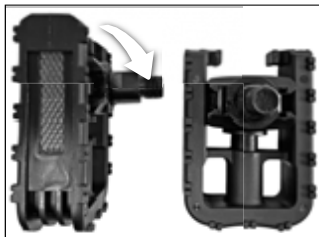
Pedali automatici - Strada



Pedali automatici - MTB



Pedali piatti - Bicicletta pieghevole (Apri)



Pedali piatti - Bicicletta pieghevole (chiusa)

Istruzioni di montaggio

Il pedale contrassegnato con **la lettera R** deve essere avvitato in senso orario sulla pedivella destra, mentre il pedale contrassegnato con **la lettera L** deve essere avvitato in senso antiorario sulla pedivella sinistra. Inizialmente serrare a mano, quindi completare le rotazioni finali utilizzando la chiave

n. 15 (coppia 35/40 Nm). Per verificare l'efficienza dei cuscinetti dei pedali, ruotare e muovere i pedali da destra a sinistra e dall'alto verso il basso con la mano. Se i cuscinetti dei pedali sono troppo allentati o rigidi, contattare il proprio rivenditore per assistenza. I pedali con sistema di bloccaggio automatico dei piedi sui pedali richiedono scarpe dedicate sotto le quali vengono applicati i tacchetti per consentire l'accoppiamento. Per fissare un piede al pedale, inserire la parte anteriore del tacchetto nella parte anteriore del pedale e premere verso il basso. Per rimuoverlo, ruotare lateralmente il tallone. Assicurarsi che tutte le viti di fissaggio siano completamente serrate; se una piastra è allentata, è impossibile scendere dalla bicicletta. Seguire le istruzioni del produttore per le regolazioni.



ATTENZIONE: Controllare il corretto fissaggio dei pedali. Seguire rigorosamente le istruzioni per evitare di danneggiare la filettatura del pedale o della pedivella e controllare l'usura delle tacchette.

Il tipo di scarpa più adatto per andare in bicicletta è quello con una suola in gomma abbastanza rigida che garantisca aderenza al pedale. Se la suola è troppo morbida, potresti provare dolore quando eserciti pressione con il piede durante la pedalata. Per garantire una posizione naturale del piede, la scarpa non deve essere troppo larga nella zona del tallone. Se la suola è troppo larga, potrebbe entrare in contatto con la pedivella o il carrello posteriore, oltre a causare dolore alle articolazioni a causa di una postura scorretta.



Funzionamento dei pedali automatici

I pedali di ultima generazione sono chiamati a sgancio rapido o automatico. Questo tipo di pedale permette di sganciare il piede dal pedale tramite un cosiddetto "tacchetto" e impedisce lo scivolamento.

Quando si utilizza la bicicletta su terreni pianeggianti o irregolari, l'aderenza al pedale consente di avere un maggiore controllo sulla bicicletta e di ottenere le migliori prestazioni di pedalata possibili.

Questo sistema consente di posizionare il centro del piede nella posizione corretta rispetto all'asse del pedale, oltre a impedire che l'estremità del piede urti inavvertitamente contro la ruota anteriore.

ATTENZIONE: i pedali automatici richiedono scarpe specifiche.

ATTENZIONE: Leggere sempre attentamente le istruzioni allegate dal produttore dei pedali e dal produttore delle scarpe.

Il sistema di fissaggio che consente di agganciare e sganciare la scarpa dal pedale è simile a quello degli sci. Generalmente, il sistema di aggancio e sgancio rapido dei pedali MTB si trova su entrambi i lati dei pedali. Posizionare la punta del piede vicino al tacchetto al centro del pedale.

Premere con il piede per individuare il punto di aggancio. Si sentirà un clic quando la scarpa sarà agganciata.

I pedali automatici sono noti come pedali a sgancio rapido perché la scarpa si sgancia quando si ruota il tallone verso l'esterno. Per familiarizzare con il meccanismo di aggancio e sgancio, consigliamo di appoggiarsi a un punto fisso e farsi aiutare da qualcuno.

La differenza nel funzionamento di un pedale rispetto a un altro dipende dalla forma della scarpa, dall'angolo e dalla forza di sgancio. Una volta fissati, i tacchetti speciali consentono al piede un certo movimento laterale. Questo tipo è consigliato a chiunque abbia problemi articolari, in particolare alle ginocchia.

Alcuni sistemi di pedali automatici integrano il tacchetto all'interno della suola, in modo da poter camminare senza problemi.

PERICOLO: esercitarsi da fermo per familiarizzare con il meccanismo. Fatti aiutare da qualcuno ed esercitarsi su una strada tranquilla prima di affrontare strade affollate.

Leggere sempre attentamente le istruzioni fornite dal produttore delle scarpe e dei pedali.

Configurazione e manutenzione

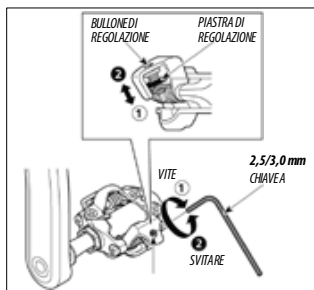
Sebbene esistano modelli con caratteristiche tecniche diverse per i pedali a sgancio rapido, le impostazioni di base sono le stesse per tutti.

Fissare i tacchetti sulla scarpa in modo che il centro del piede si trovi sull'asse del pedale. Durante la pedalata, il piede deve trovarsi in una posizione naturale. Normalmente, il tallone è leggermente ruotato verso l'interno.

Assicurarsi che i bulloni delle tacchette siano chiusi correttamente.

Se i bulloni si allentano, il pedale potrebbe non funzionare correttamente, oltre a compromettere la sicurezza.

PERICOLO: assicurarsi che i tacchetti siano serrati correttamente perché un bullone allentato potrebbe impedire il corretto funzionamento del meccanismo di sgancio rapido del pedale (**rischio di caduta**!).



Regolazione del precarico della molla di sgancio in base alle proprie esigenze

Regola la tensione dello sgancio del pedale in base alle tue esigenze. Si consiglia inizialmente un carico ridotto per facilitare lo sgancio. Aggancia e sgancia la scarpa per controllare il carico e regolarlo secondo necessità con la vite a testa cilindrica.

Pulire regolarmente i meccanismi di sgancio dei pedali e mantenerli lubrificati e ingrassati.

Per evitare rumori fastidiosi come cigolii, applicare del grasso sui punti di contatto tra il tacchetto e il pedale. Controllare regolarmente l'usura dei tacchetti. Se il collegamento tra il pedale e il tacchetto è instabile, significa che il tacchetto o la suola della scarpa sono usurati.



PERICOLO: assicurarsi che la scarpa e il pedale siano privi di sporco o di qualsiasi altra cosa che possa impedire il bloccaggio del tacchetto sul pedale. Lubrificare regolarmente il meccanismo di sgancio rapido.



PERICOLO: tacchetti molto usurati o un meccanismo di aggancio/sgancio difettoso potrebbero causare cadute perché la scarpa potrebbe sganciarsi accidentalmente o non sganciarsi quando necessario.



PERICOLO: se sono installati pedali a sgancio rapido (vedi *immagine 5E(a)*), sono necessarie scarpe speciali (*immagine 5E(b)*). Leggere attentamente le istruzioni del produttore dei pedali e delle scarpe. Esistono molti tipi diversi di sgancio rapido, ma nei casi più comuni: per sganciare le scarpe dal pedale, l'utente deve ruotare il tallone verso l'esterno come mostrato nell'*immagine 5E(c)*.



Immagine 5E(a) - Pedale automatico



Immagine 5E(b) - Scarpe per pedali automatici

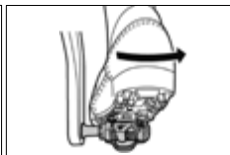


Immagine 5E(c) - La scarpa si sgancia rapidamente dal pedale ruotando il tallone verso l'esterno

7. SISTEMA DI RUOTA

Funzione

La funzione di questo sistema è quella di fornire supporto all'utente e alla bicicletta, trasportando l'energia dal sistema di trasmissione al suolo e consentendo il movimento e la direzione.

Come è fatto

Come mostrato nell'immagine 6C, il sistema è composto da: mozzi, raggi, dadi dei raggi, cerchioni, camera d'aria e pneumatico.

⚠ Attenzione: esistono diversi tipi di valvole per camere d'aria. È necessario l'adattatore giusto per gonfiarle.

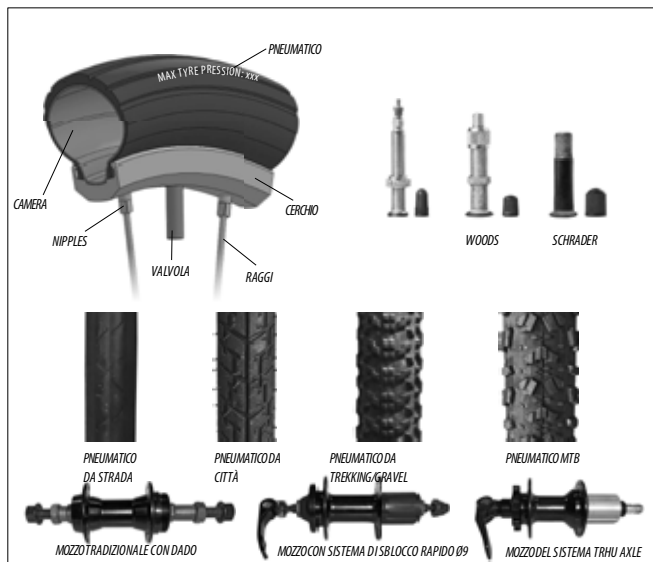


Immagine 6C - Parti principali del sistema ruota e pneumatico, tipi di valvole e mozzi

Adattamento dell'utente

Esistono combinazioni illimitate di assemblaggi di ruote. Il terreno, i tipi di utilizzo, le dimensioni e i materiali sono alcune delle caratteristiche comuni che li definiscono. Lo pneumatico deve essere scelto con cura in base al terreno e all'uso specifico. Possono essere suddivisi in 4 categorie principali: Città - Trekking/Gravel - Mtb - Strada. Il terreno e le caratteristiche dell'utente determineranno la corretta pressione degli pneumatici per garantire le migliori condizioni di aderenza/prestazioni e sicurezza.

7.1 SISTEMA DI RUOTE TUBELESS READY

Tubeless ready è un tipo speciale di pneumatico tubeless che richiede un sigillante per garantire la tenuta dell'aria.



TR: INDICAZIONE TUBELESS READY



VALVOLA



APPLICAZIONE DEL NASTRO SIGILLANTE



INSERIMENTO DEL LIQUIDO SIGILLANTE

⚠ AVVERTENZA: se si sceglie di utilizzare i cerchi in modalità tubeless ready, esaminare attentamente le istruzioni del produttore relative ai componenti aggiuntivi necessari per la conversione alla configurazione tubeless. Per eseguire la conversione è necessario consultare un meccanico specializzato.

⚡ PERICOLO: un montaggio errato dello pneumatico tubeless ready può causare una perdita di pressione improvvisa dello pneumatico e il suo distacco dal cerchio, con conseguenti incidenti che possono provocare lesioni gravi o mortali.

Avvertenze generali

PERICOLO: non superare mai i limiti di pressione indicati sul pneumatico (vedere immagine 6E), poiché ciò potrebbe causare il cedimento del pneumatico e incidenti, lesioni o addirittura la morte. (Alcuni pneumatici non indicano il valore minimo; in tal caso, consultare il produttore del pneumatico o il rivenditore).

PERICOLO: qualsiasi componente in gomma agisce attraverso forze di attrito, pertanto l'uso ne provoca il degrado. Le condizioni atmosferiche e l'esposizione diretta al sole influenzano il degrado causando l'invecchiamento dello pneumatico.

PERICOLO: nell'immagine 6G(a)/immagine 6G(b) sono riportate alcune condizioni di malfunzionamento degli pneumatici da evitare. Se si verificano tali condizioni, sostituire immediatamente gli pneumatici.

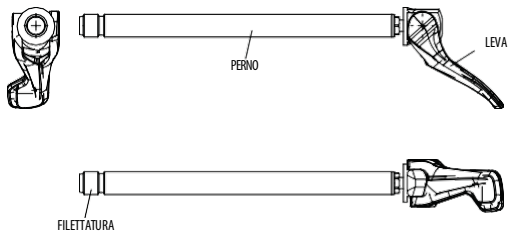
AVVERTENZA: Si raccomanda di portare sempre con sé un kit di riparazione delle camere d'aria.

AVVERTENZA: serrare eccessivamente i componenti potrebbe danneggiarli e compromettere la sicurezza dell'utente.

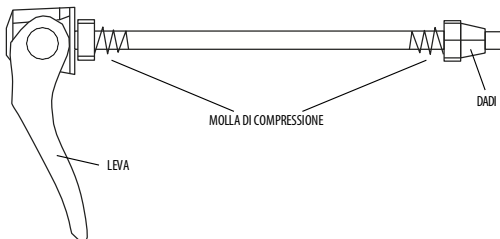


Procedura di fissaggio a sgancio rapido

PERNO PASSANTE



SBLOCCO RAPIDO



Coppie di serraggio

Esistono 3 tipi principali di fissaggio della ruota al telaio: sgancio rapido (QR), sistema tradizionale con dado e sistema con perno vero come mostrato nell'immagine 6C. Il fissaggio corretto consente di guidare la bicicletta in sicurezza.

Per il sistema tradizionale con dado, la coppia consigliata è di 40-45 Nm.

Per i sistemi con perno passante (chiave a brugola), la coppia di serraggio è sempre indicata sul componente.

Per i sistemi a sgancio rapido, la coppia massima non è solitamente indicata. Il meccanismo di chiusura della leva è caratterizzato da un meccanismo di bloccaggio a camma che, una volta superata la posizione di apertura, garantisce che non si riapra senza una forza contraria. Vedere Immagine 6F(a)/Immagine 6F(b)/Immagine 6F(c).



Immagine 6F(a) - Apertura della leva Quick Release

Immagine 6F(b) - Chiusura della leva Quick Release

Immagine 6F(c) - Chiusura del meccanismo di sgancio rapido con il palmo della mano

Valori di coppia di serraggio* in [Nm] - Sistema ruota		Manutenzione	
Componente	Generico*	Controllo da effettuare	Periodo
Ruota al telaio - Sistema di dadi	30 - 45	Coppia	Mensile**
Ruota con perno passante al telaio	vedere componente *	Coppia	Mensile**
Dal telaio al sistema di sgancio rapido	-	Visivo (vedi 6F)	Mensile**
Mozzo ruota	-	Lubrificare	Mensile
Aspetto esterno dei pneumatici della bicicletta	-	Visivo (vedere 6E)	Prima dell'uso
Pneumatico della bicicletta - Pressione	-	Pressione	Prima dell'uso

* Se i componenti riportano indicazioni di coppia, attenersi a tali indicazioni. Questi valori sono solo indicativi.
 ** Se non rimosso. Se non dopo ogni installazione/rimozione.

Tabella 6F - Coppia del sistema ruota e controlli periodici da effettuare

Cosa controllare prima di ogni utilizzo:

Prima di ogni utilizzo, verificare che la pressione dei pneumatici delle ruote sia corretta. Verificare inoltre che non siano presenti danni o segni di usura come mostrato nelle immagini 6G(a)/6G(b).

Verificare il corretto fissaggio delle ruote al telaio e alla forcella spingendole da diverse direzioni come mostrato nell'immagine 6G(c).

Se una delle ruote è allentata, regolare il meccanismo di fissaggio (vedere la sezione precedente) e ripetere l'operazione di controllo.



Immagine 6G(a) - Controllo visivo dello pneumatico MTB

Se il movimento/perdita persiste, programmare un intervento straordinario sulla ruota da parte di un rivenditore/centro di assistenza tecnica. Verificare che i raggi non siano rotti, danneggiati o allentati. Verificare inoltre, ruotando la ruota in aria (maneggiando la bicicletta dal telaio), che non siano presenti protuberanze o deformazioni nel pneumatico o nel cerchione.

Manutenzione generale:

Per il corretto funzionamento del sistema è fondamentale effettuare una manutenzione periodica.

Oltre ai controlli prima di ogni utilizzo, è necessario un controllo mensile della ruota, essendo uno dei principali sistemi che agiscono in relazione al terreno. Controllare: entrambe le ruote girano liberamente tenendo la bicicletta dal telaio una alla volta. La rotazione deve essere fluida e senza rumori e non devono essere presenti irregolarità su tutto il diametro della ruota. Nello stesso controllo, verificare che la ruota non sia storta. La lubrificazione dei mozzi deve essere effettuata obbligatoriamente ogni mese. La tensione dei raggi deve essere controllata da un tecnico ogni 2 mesi.



Immagine 6G(b) - Controllo visivo dello pneumatico
MTB



PERICOLO: durante la guida, le forze normali agiscono in modo diverso su ciascun raggio della ruota. Assicurarsi di controllare periodicamente la tensione dei raggi delle ruote. Il danneggiamento di un raggio può compromettere l'intero sistema, la sicurezza e può causare anche la morte.



ATTENZIONE: se non si utilizza la bicicletta per lunghi periodi, si consiglia di riporla appesa. Il peso della bicicletta potrebbe danneggiare lo pneumatico.



ATTENZIONE: non utilizzare prodotti aggressivi per pulire lo pneumatico, alcuni di essi possono alterarne la composizione chimica e causare danni o un rapido invecchiamento.

Consigli per il trasporto

Se la ruota viene rimossa per il trasporto:

- fare attenzione a non perdere alcun componente.
- Se il sistema è realizzato con un perno passante, inserire il perno nel telaio/forcella anche senza ruota, al fine di evitare che il telaio/forcella venga compresso e danneggiato.



AVVERTENZA: prestare attenzione ai componenti esterni (ad es. disco del freno / cassetta / sgancio rapido) che possono danneggiarsi facilmente durante la rimozione della ruota.



AVVERTENZA: se si trasporta la bicicletta in aereo, ricordarsi di sgonfiare completamente le ruote (la pressione in volo può causare l'esplosione della camera d'aria).



8. ACCESSORI SISTEMA

Funzione

Gli accessori sono componenti che consentono una migliore guidabilità e la possibilità di personalizzare la bicicletta per renderla unica e soddisfare esigenze specifiche.

Come sono realizzati

Tutti gli accessori sono studiati per rendere la bicicletta più ergonomica e sicura. Sul mercato esistono infinite opzioni per personalizzare la bicicletta.

Tutti gli accessori possono essere regolati, modificati o aggiornati in base alle caratteristiche fisiche dell'utente finale e alle esigenze specifiche.

Sono possibili aggiornamenti che sostituiscono i componenti originali, ma assicurati che il nuovo accessorio rispetti tutte le specifiche necessarie della bicicletta e le normative del tuo Paese.

Per comprendere la compatibilità, consulta la sezione *Avvertenze generali* in questo capitolo per ciascun accessorio.

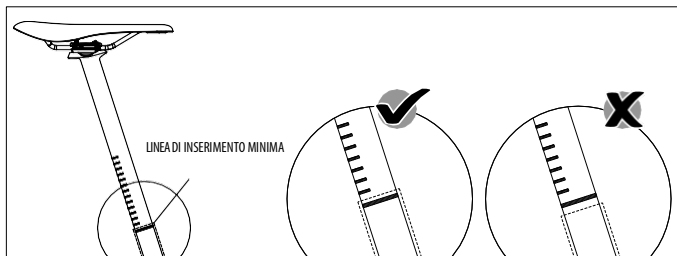


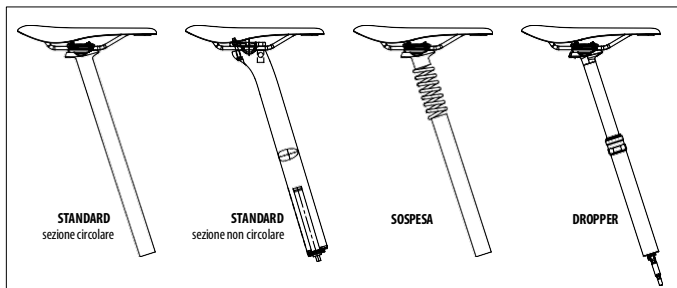
Immagine 8E(a) - Posizione corretta delle gambe/sella

Adattamento dell'utente

Come anticipato in altri capitoli, la posizione corretta sulla bicicletta è estremamente importante. La condizione principale per avere una bicicletta correttamente regolata è la misura del telaio, perché il resto dei componenti può essere regolato in base alle caratteristiche fisiche dell'utente finale.

Per una corretta regolazione dell'altezza del reggisella si consiglia di utilizzare le scarpe e l'abbigliamento da ciclismo che si intende indossare durante la guida: sedersi sulla sella e posizionare il tallone sul pedale nella posizione più bassa - la gamba deve essere completamente distesa. Vedere *Immagine 8E(a)*.





ATTENZIONE: questa regolazione richiede l'uso di un kit di attrezzi essenziali per fissare correttamente il morsetto del reggisella e la sella. Si prega di rispettare le coppie di serraggio indicate di seguito.

Per una posizione professionale e da gara della sella, si consiglia di rivolgersi a un esperto di biciclette, che potrà regolare la posizione della sella in modo corretto, testata e basata sulle caratteristiche fisiche dell'utente e sulla propria bicicletta.

PERICOLO: come si può vedere nell'immagine 8E(b), il reggisella non deve mai essere posizionato oltre il segno di inserimento minimo in relazione alla struttura del telaio. Il superamento di tale limite può provocare gravi lesioni, danni permanenti al prodotto e persino la morte.

Avvertenze generali

Si sconsiglia di rimuovere la combinazione di sistemi originali, come le parti protettive (paracatena, protezione della corona o parafanghi).

PARACATENA: se la vostra bicicletta di serie non ne è dotata e desiderate installarlo, assicuratevi che sia compatibile con i denti della corona e che sia fissato correttamente al telaio. In caso di necessità, consultate il vostro rivenditore.

AVVERTENZA: assicurarsi che non interferisca con alcun componente rotante per garantire una guida sicura all'utente.

PERICOLO: non rimuovere mai il copricatena, specialmente sulle biciclette per bambini. Sono studiati per prevenire danni/lesioni che potrebbero essere causati dalle parti rotanti e dalla catena.

PARAFANGHI: se la bicicletta di serie non ne è dotata, se si desidera installarli assicurarsi che siano compatibili con le dimensioni delle ruote e correttamente fissati al telaio e alla forcella.

AVVERTENZA: assicurarsi che non interferisca con alcun componente rotante per garantire una guida sicura all'utente.

REGGISELLA: se sostituite il reggisella originale, rispettate il diametro originale. L'installazione di un reggisella più lungo di quello originale può provocare il cedimento del telaio causando lesioni e persino la morte. Non sarà riconosciuta alcuna garanzia se vengono installati reggisella più lunghi.

AVVERTENZA: non superare mai l'inserimento minimo, poiché potrebbero verificarsi danni al telaio e lesioni.

SEDILE: verificare la corretta angolazione dello stesso al fine di ottenere la migliore posizione di guida; per la posizione corretta non esitare a contattare uno specialista.

PERICOLO: se la bicicletta è dotata di sella con molle elicoidali, assicurarsi che queste ultime siano coperte se si decide di installare un seggiolino per bambini, al fine di evitare che le dita rimangano intrappolate.

MORSETTO DEL REGGISELLA: serrare correttamente secondo le specifiche per i modelli con bulloni (4 Nm) e serrare a sufficienza per i modelli con sgancio rapido.

AVVERTENZA: prima di ogni uscita, assicurarsi che il morsetto del reggisella sia fissato correttamente al tubo sella per evitare l'inserimento del tubo sella nel telaio.

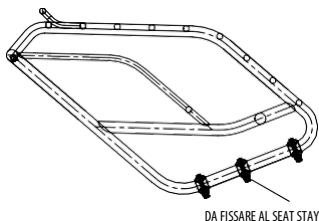
PORTAPACCHI POSTERIORE: per i portapacchi posteriori non omologati per seggiolini per bambini, il peso massimo consentito indicato è di 25 kg, non superare mai questo limite.

AVVERTENZA: Per i portapacchi posteriori omologati per seggiolini per bambini, il peso massimo consentito indicato sul portapacchi è di 27 kg (bambino + seggiolino), non superare mai questo limite.

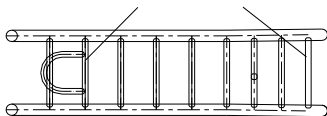
AVVERTENZA: non superare mai il peso massimo consentito indicato sul portapacchi posteriore.

AVVERTENZA: i portapacchi posteriori da fissare sul tubo sella non sono consentiti perché potrebbero danneggiare il telaio.

TIPO 1: PORTAPACCHI POSTERIORE INTEGRATO NEL SEAT STAY

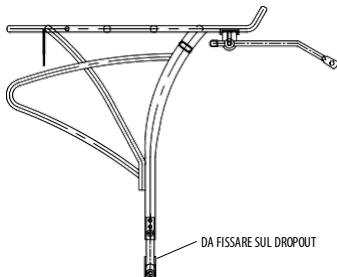


CAPACITÀ DI CARICO MASSIMA INDICATA

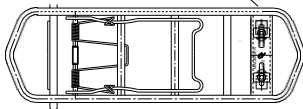


MAX 25 Kg: NON OMOLOGATO PER SEGGIOLINI PER BAMBINI
MAX 27 Kg: OMOLOGATO PER SEGGIOLINI PER BAMBINI

TIPO 2: PORTAPACCHI POSTERIORE FISSATO NEL FORCELLINO



CAPACITÀ DI CARICO MASSIMA INDICATA



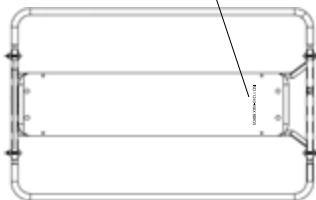
MAX 25 Kg: NON APPROVATO PER SEGGIOLINI PER BAMBINI
MAX 27 Kg: APPROVATO PER SEGGIOLINI PER BAMBINI

TIPO3: PORTAPACCHI POSTERIORE

CAPACITÀ DI CARICO MASSIMA INDICATA SU DI ESSO



MAX 80 Kg; OMOLOGATO PER SEGGIOLINI PER BAMBINI



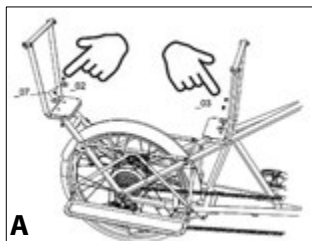
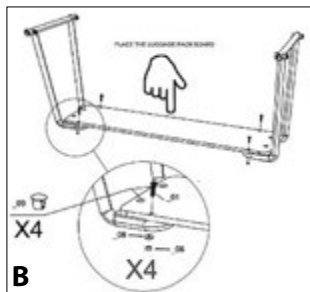
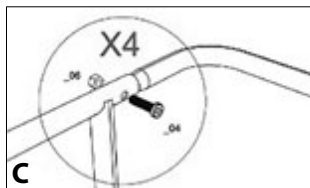
ISO 11243:2023
MAX 80 Kg

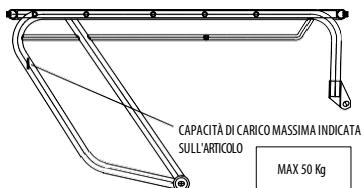


AVVERTENZA: non superare il carico massimo consentito di 80 kg. È possibile fissare due seggiolini per bambini (non disponibili come accessori opzionali).

Procedura di montaggio del portapacchi posteriore:

- 1- Posizionare i componenti del portapacchi posteriore sul telaio come mostrato nell'immagine (A).
- 2- Posizionare la parte superiore del portapacchi e fissarla con le viti in dotazione come mostrato nell'immagine (B).
- 3- Montare le barre laterali e fissarle con le viti in dotazione come mostrato nell'immagine (C).

**A****B****C****C**

TIPO 4: PORTAPACCHI POSTERIORE FISSATO AL SEAT STAY

AVVERTENZA: non superare il carico massimo consentito di 50 kg.

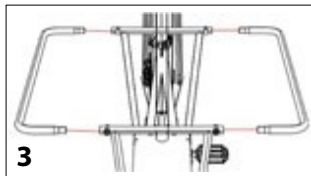
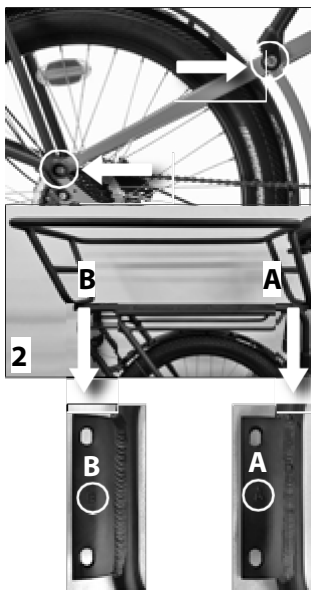
Procedura di montaggio del portapacchi posteriore:

1- Posizionare il portapacchi posteriore sul telaio come mostrato nell'immagine (1), fissare il portapacchi al telaio utilizzando le viti in dotazione su entrambi i lati.

Procedura di fissaggio delle barre laterali:

1- Posizionare i supporti delle barre laterali contrassegnati rispettivamente con A e B come mostrato nell'immagine (2), fissandoli con le viti in dotazione. Non serrare le viti in un primo momento, in modo da lasciare un po' di gioco per il montaggio generale.

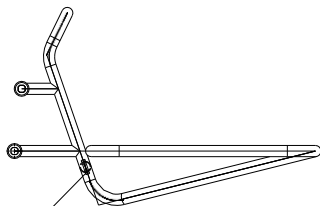
2- Montare le barre laterali e fissarle con le viti in dotazione come mostrato nella figura (3). Non dimenticare di serrare tutte le viti.



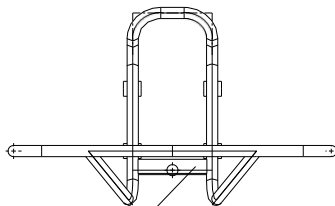
PORTAPACCHI ANTERIORE: peso massimo consentito indicato sul portapacchi stesso.

⚠ AVVERTENZA: non superare mai il peso massimo consentito indicato sul portapacchi anteriore.

TIPO 1: PORTAPACCHI ANTERIORE

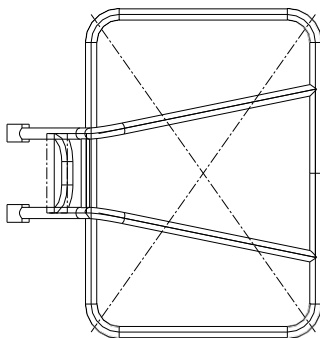


CAPACITÀ DI CARICO MASSIMA INDICATA
SULLO STESSO

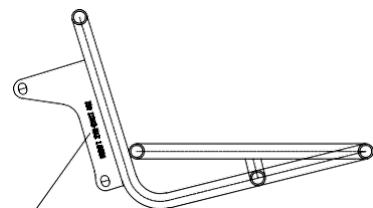


CAPACITÀ DI CARICO MASSIMA INDICATA SUL PRODOTTO

ISO 11243: 2023
MAX 10 Kg

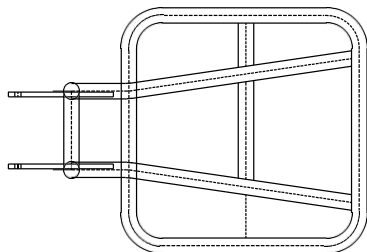
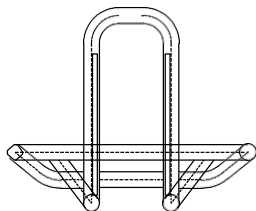


⚠ AVVERTENZA: non superare il carico massimo consentito di 10 kg.

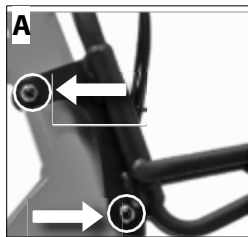
TIPO 2: PORTAPACCHI ANTERIORE

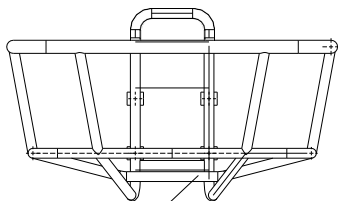
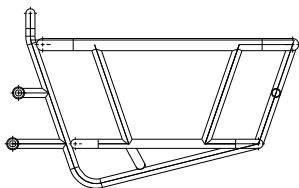
CAPACITÀ DI CARICO MASSIMA INDICATA SU DI ESSO

ISO 11243: 2023
MAX 15 Kg

**AVVERTENZA:** non superare il carico massimo consentito di 15 kg.**Procedura di montaggio del portapacchi anteriore:**

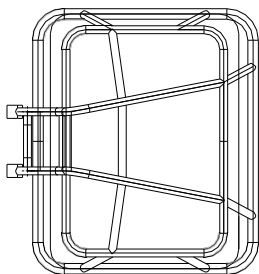
1- Posizionare il portapacchi anteriore sul telaio come mostrato nell'immagine (A), fissare il portapacchi al telaio utilizzando le viti in dotazione su entrambi i lati.



TIPO 3: PORTAPACCHI ANTERIORE

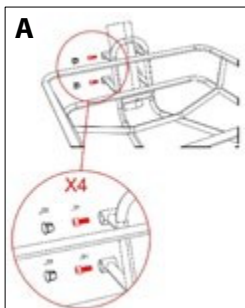
CAPACITÀ DI CARICO MASSIMA INDICATA SU DI ESSO

ISO 11243:2023
MAX 15 Kg

**AVVERTENZA:** non superare il carico massimo consentito di 15 kg.**Procedura di montaggio del portapacchi anteriore:**

1- Allentare le viti già montate sulla bicicletta e posizionare il portapacchi anteriore sul telaio.

2- Fissare il portapacchi al telaio utilizzando le viti in dotazione come mostrato nell'immagine (A).



TIPO 4: PORTAPACCHI ANTERIORE

ISO 11243: 2023
MAX 10 Kg

CAPACITÀ DI CARICO MASSIMA



AVVERTENZA: non superare il carico massimo consentito di 10 kg.

CESTINI: devono essere fissati sul portapacchi anteriore o posteriore.



AVVERTENZA: non superare mai il peso massimo consentito indicato sul portapacchi anteriore.



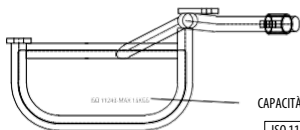
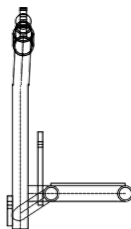
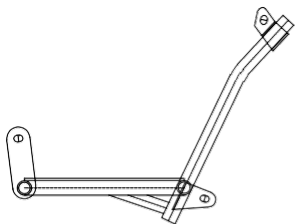
*Il modello di cestino è solo a scopo illustrativo



OGGIAPIEDI: devono essere fissati sul fodero posteriore.

AVVERTENZA: non superare mai il peso massimo consentito indicato.

TIPO 1: POGGIAPIEDI



CAPACITÀ DI CARICO MASSIMA INDICATA

ISO 11243: 2023
MAX 15 Kg

MAX 15 KG: CAPACITÀ DI CARICO SU CIASCUNO
PIEDINO

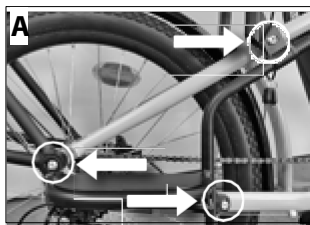
AVVERTENZA: non superare il carico massimo consentito di 15 kg.

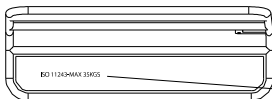
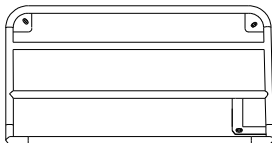
Procedura di montaggio del poggiapiedi:

1- Posizionare il poggiapiedi sul telaio come mostrato nell'immagine (A), fissare il poggiapiedi al telaio utilizzando le viti in dotazione.

Per fissare il lato posteriore, svitare la vite di fissaggio del poggiapiedi, posizionare il poggiapiedi nello stesso punto e fissarlo nuovamente utilizzando la vite più lunga in dotazione con gli accessori.

Ripetere la stessa operazione per il poggiapiedi sul lato opposto.



TIPO 2: POGGIPIEDI

MAX 35 KG: CAPACITÀ DI CARICO SU CIASCUNO
POGGIPIEDI

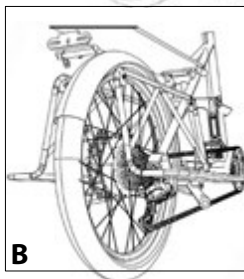
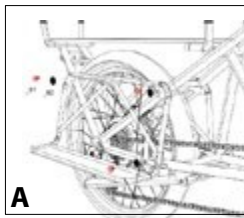
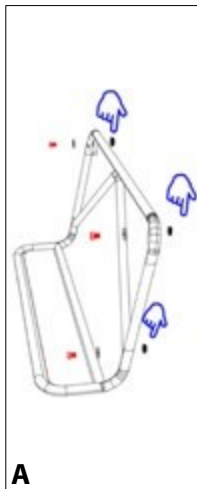
CAPACITÀ DI CARICO MASSIMA INDICATA SU DISEGNO
ISO 11243: 2023
MAX 35 Kg



AVVERTENZA: non superare il carico massimo consentito di 35 kg.

Procedura di montaggio del poggiaiedi:

- 1- Svitare le viti già montate sulla bicicletta, posizionare il poggiaiedi sul telaio come mostrato nelle immagini (A).
- 2- Posizionare il poggiaiedi e fissarlo con le viti in dotazione come mostrato nella foto (B).



Cavalletto: esistono diversi tipi di fissaggio al telaio, assicurarsi di utilizzare quello corretto; in caso di assenza di fissaggio al telaio, utilizzare un cavalletto da fissare al fodero orizzontale.

⚠ AVVERTENZA: assicurarsi che non interferisca con alcun componente rotante prima di iniziare a pedalare.

⚠ AVVERTENZA: assicurarsi che non interferisca con alcun componente rotante e che sia facile da gestire in sicurezza anche durante la guida della bicicletta.

⚠ A V VERTENZA: alcuni paesi o anche autorità locali possono richiedere l'installazione di luci (anteriori e posteriori). Consultare il codice della strada del paese prima di iniziare a guidare la bicicletta su strade pubbliche.

⚠ AVVERTENZA: alcuni paesi o anche le autorità locali possono richiedere l'installazione di catarifrangenti (sui raggi delle ruote e sulla parte anteriore e posteriore della bicicletta). Consultare il codice della strada del paese prima di iniziare a guidare la bicicletta su strade pubbliche.

TIPO DI CAVALLETTO



Cavalletto



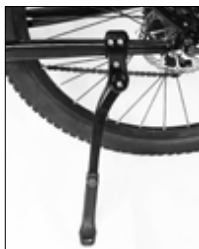
Doppio cavalletto



Cavalletto posteriore integrato nel portapacchi

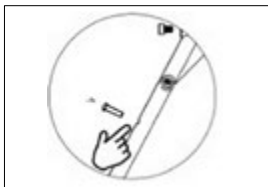
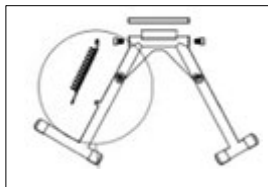


Cavalletto laterale regolabile montato sul telaio



Cavalletto laterale universale

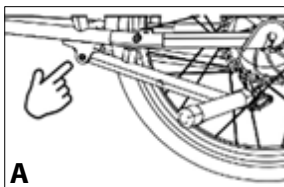
Procedura di montaggio del cavalletto:



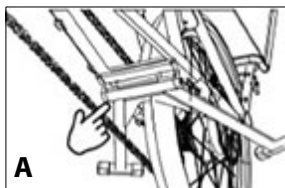
1- Posizionare il cavalletto sul telaio come mostrato nell'immagine (A).

2- Montare il cavalletto inserendo la barra interna e fissarlo con le viti in dotazione come mostrato nell'immagine (B).

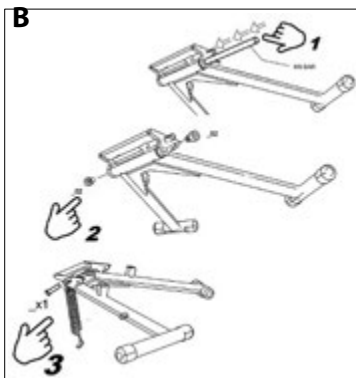
3- Seguire il metodo descritto nell'immagine (C) per completare il montaggio.



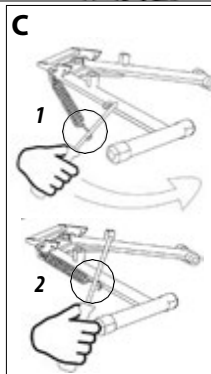
A



A



B



C

RIMORCHIO: si sconsiglia l'uso di un rimorchio sulla bicicletta, poiché potrebbe danneggiare il telaio e compromettere la guidabilità della bicicletta.

 **ATTENZIONE:** le norme stradali di alcuni paesi ne vietano l'uso.

BAGAGLIO: può essere montato sul portapacchi posteriore, rispettare il peso massimo indicato sul portapacchi posteriore.

 **ATTENZIONE:** fare attenzione che non interferisca con la ruota.

BORSA DA BICICLETTA: sono ammessi solo i modelli da fissare al telaio, assicurarsi che la borsa non interferisca con i componenti rotanti.

 **ATTENZIONE:** le borse da bici sul reggisella non sono consentite (potrebbero danneggiare il telaio e il reggisella a causa di una forza aggiuntiva che agisce sul reggisella).

 **ATTENZIONE:** le borse da bici sul manubrio non sono consentite, potrebbero compromettere la guidabilità e la stabilità della bicicletta.

SEGGIOLINI PER BAMBINI: non sono raccomandati. Il montaggio di questo tipo di accessori è sotto la piena responsabilità dell'utente finale.

 **PERICOLO:** prima di montare un seggiolino per bambini sul portapacchi posteriore, verificare il peso massimo consentito. Vedere "PORTAPACCHI POSTERIORE" a pagina 43.

 **PERICOLO:** se si decide di installare questo accessorio nel portapacchi posteriore, assicurarsi di coprire eventuali molle elicoidali sotto la sella per evitare di intrappolare le dita.

 **AVVERTENZA:** alcuni paesi o anche autorità locali possono richiedere l'installazione di un campanello o di un tipo specifico di campanello. Si prega di consultare il codice della strada del paese prima di iniziare a utilizzare la bicicletta su strade pubbliche.

MANOPOLE: sono studiate per assorbire gran parte delle microvibrazioni causate dalle irregolarità del terreno e per garantire una presa corretta per una guida sicura della bicicletta.

ESTENSIONE AERODINAMICA: si raccomanda particolare attenzione in caso di estensione aerodinamica utilizzata su biciclette da corsa che influirà negativamente sulla risposta del ciclista allo sterzo e alla frenata, assicurarsi di utilizzarle solo in condizioni di sicurezza.

Adattamento dell'utente

Valori di coppia di serraggio* in [Nm] - Sistema di sterzo		Manutenzione	
Componente	Generico*	Controllo da eseguire	Periodo
Dado di serraggio reggisella - Telaio	20 - 24	Coppia	Mensile**
Supporto sella - Reggisella	10 - 14	Coppia	Mensile**
Accessori (portapacchi, parafanghi, parafanghi)	6 - 8	Coppia	Mensile**
Stabilizzatori per biciclette per bambini - Asse ruota posteriore	10 - 12	Coppia	Mensile**
* Se i componenti riportano indicazioni relative alla coppia, attenersi a tali indicazioni. Questi valori sono solo indicativi. ** Se non rimosso. Se non dopo ogni installazione/rimozione.			

Tabella 8F - Coppia del sistema accessori e controlli periodici da effettuare

Cosa controllare prima di ogni utilizzo:

Prima di ogni utilizzo è importante controllare che tutti i componenti principali siano serrati correttamente e che funzionino tutti correttamente. Se la bicicletta è dotata di portapacchi anteriore o posteriore, controllare attentamente che tutto sia al proprio posto. Piccoli oggetti possono cadere dai portapacchi, incastrarsi nelle ruote e provocare gravi lesioni.

Controllare che le luci siano accese prima di iniziare a guidare; in caso di sistema di illuminazione a batteria, controllare periodicamente lo stato di carica.

Manutenzione generale:

Pulire tutti i componenti dopo ogni utilizzo per prevenirne il deterioramento; asciugarli dopo ogni lavaggio per prevenire la ruggine/ossidazione; controllare periodicamente la coppia di serraggio delle viti.

Consigli per il trasporto

È possibile rimuovere alcuni componenti per ottimizzare il trasporto, ad esempio: rimuovere il tubo sella e la sella potrebbe aiutarti a risparmiare spazio.

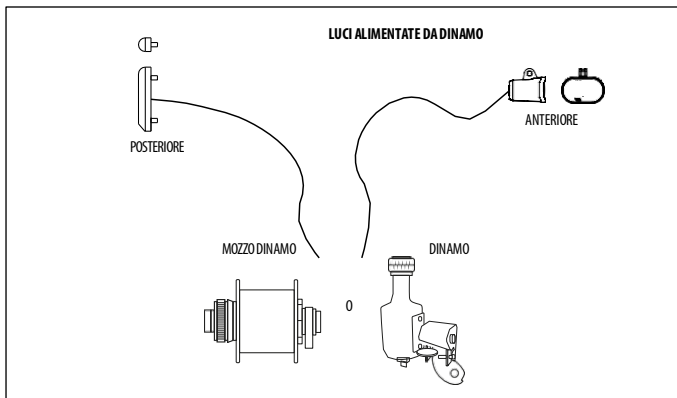
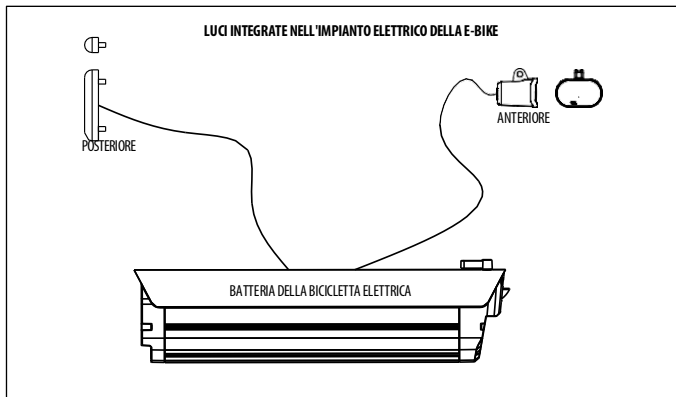


ATTENZIONE: fare attenzione a non perdere alcun componente rimosso.



AVVERTENZA: ricordarsi di reinstallare e fissare correttamente tutti i componenti.

9. LUCI



LUCI ALIMENTATE DA BATTERIE INTERNE

LUCE POSTERIORE



+



LUCE SUL TELAIO O PORTAPACCHI POSTERIORE

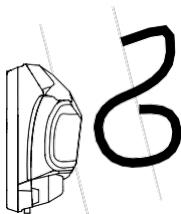
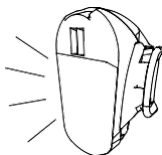
LUCE ANTERIORE



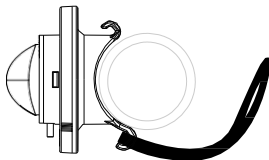
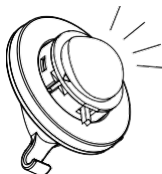
+



LUCE SUL TELAIO O PORTAPACCHI ANTERIORE



LUCE SUL REGGISSELLA



LUCE SUL MANUBRIO

10. MANUTENZIONE PER UN CORRETTO UTILIZZO DELL'

MANUTENZIONE

Questa bicicletta deve essere sottoposta a regolare manutenzione sia per motivi di sicurezza che per aumentarne la durata. È importante controllare regolarmente le parti meccaniche per assicurarsi che quelle usurate o che mostrano segni di usura vengano sostituite. Quando si sostituisce un componente, è importante utilizzare parti originali per proteggere le prestazioni e l'affidabilità della bicicletta. Si prega di utilizzare parti di ricambio appropriate per pneumatici, camere d'aria, elementi di trasmissione e vari elementi del sistema frenante.



ATTENZIONE: rimuovere sempre la batteria prima della sostituzione.

PULIZIA

Per prevenire la corrosione della bicicletta, è necessario sciacquarla regolarmente con acqua dolce, soprattutto se è stata esposta all'acqua di mare. La pulizia deve essere effettuata con una spugna, una bacinella di acqua tiepida e un getto d'acqua (non pressurizzato).



ATTENZIONE: prestare particolare attenzione a non utilizzare spruzzatori ad alta pressione.

LUBRIFICAZIONE

La lubrificazione è essenziale sulle varie parti mobili per prevenire la corrosione. Oliare regolarmente la catena, spazzolare i pignoni e le guarniture e versare periodicamente alcune gocce di olio nelle guaine dei cavi dei freni e del deragliatore. Si consiglia di iniziare pulendo e asciugando i componenti da lubrificare. Per gli altri componenti utilizzare grasso. Si consiglia di utilizzare olio specifico per la catena e il deragliatore. Per gli altri componenti utilizzare grasso.

REVISIONI

Per garantire la sicurezza e mantenere i componenti in buone condizioni di funzionamento, la bicicletta a pedalata assistita deve essere controllata regolarmente dal rivenditore. La bicicletta deve inoltre essere sottoposta a regolare manutenzione da parte di un tecnico qualificato.

Prima revisione: 1 mese o dopo 150 km:

- Controllo del serraggio degli elementi: pedivella, ruota, pedali, manubrio, collare della sella;
- Controllo del funzionamento della trasmissione;
- Controllo e regolazione dei freni;
- Controllo della pressione e/o dell'allineamento delle ruote.

Ogni anno o ogni 2000 km:

- Controllo dei livelli di usura (pastiglie dei freni, trasmissione, pneumatici);
- Controllo del funzionamento dell'assistenza elettrica;
- Controllo dei cuscinetti (pedali, ruote, serie sterzo);
- Controllo dei cavi (freni, deragliatore, sospensioni) o dei tubi di scarico dei freni idraulici;
- Controllo della pressione e/o dell'allineamento delle ruote.

Ogni 3 anni o 6000 km:

- Controllo dei livelli di usura (pastiglie dei freni, trasmissione, pneumatici);
- Controllo dei cuscinetti (pedali, ruote, serie sterzo, pedali);

- Controllo dei cavi (freni, deragliatore, sospensioni o tubi dei freni idraulici);
- Sostituzione della trasmissione (catena, ruota libera, guarnitura);
- Controllo del funzionamento dell'assistenza elettrica;
- Sostituzione dei pneumatici;
- Controllo dell'usura delle ruote (raggi, cerchi);
- Pressione e/o allineamento delle ruote;
- Sostituzione delle pastiglie dei freni.

11. GARANZIA

In qualità di stimato cliente di Alete Bikes, potrai beneficiare di una garanzia che protegge la tua bicicletta dai difetti di fabbricazione, secondo i termini descritti di seguito. In conformità con la Direttiva 2019/771/UE, ci impegniamo a fornire prodotti di alta qualità e un servizio affidabile. Ti informiamo inoltre che abbiamo assegnato una categoria a ciascuna delle nostre biciclette in base all'uso previsto del modello. Ti invitiamo a verificare a quale categoria appartiene la tua bicicletta:

CATEGORIA 1

BICICLETTE DA CORSA, BICICLETTE DA PASSEGGIO E BICICLETTE DA CITTÀ

Adatte esclusivamente all'uso su superfici pavimentate quali:

- Strade asfaltate e piste ciclabili.

Dove le ruote sono in costante contatto con il suolo (nessun salto, nessuna pedalata su una ruota sola).

CATEGORIA 2

BICICLETTE DA CROSS E DA TREKKING, BICICLETTE DA CICLOCROSS, BICICLETTE DA GRAVEL

Adatto all'uso su superfici pavimentate quali:

- Strade asfaltate e piste ciclabili;
- Terreni compatti, ghiaiosi, sabbiosi o sterrati, segnalati per il traffico ciclistico.

Dove le ruote rimangono costantemente a contatto con il suolo. La discesa da un ostacolo è automaticamente consentita a breve termine fino a un'altezza massima di 15 centimetri. (senza saltare, senza pedalare su una ruota).

CATEGORIA 3

MOUNTAIN BIKE HARD TAIL / FULL (LIGHT OFF ROAD) CON SOSPENSIONE SOSPENSIONE MAX. 130 mm DI ESCURSIONE

Adatta per l'uso su superfici quali:

- strade o sentieri con superfici irregolari, sterrate, ghiaiose, sabbiose, terrose (ad es. strade forestali, mulattiere);
- piste ciclabili di media difficoltà, percorsi tecnici dove possono essere presenti ostacoli quali radici, dossi, sassi e gradini; dove le ruote possono perdere il contatto con il suolo in misura maggiore a causa delle irregolarità del terreno quali radici, dossi, salti, gradini fino a 0,6 m.



ATTENZIONE: si prega di notare che con l'uso di cavalletti posteriori, parafranghi, portapacchi e rimorchi per biciclette, l'uso previsto del modello passa sempre alla categoria 2.

CATEGORIA 4

MOUNTAIN BIKE CON ESCURSIONE MASSIMA DI 160 mm

Adatte per l'uso su:

- percorsi cicloturistici di elevata difficoltà, percorsi tecnici con presenza costante di ostacoli quali radici, dossi, rocce e gradini;
- bike park adatti all'uso in questa categoria dove sono presenti salti, gradini fino a max. 1 m.

CATEGORIA 5

BICICLETTE DA CARICO CON CARICO MASSIMO FINO A 180 Kg (il carico può variare a seconda del modello) Adatte

all'uso specifico su superfici pavimentate quali:

- strade asfaltate e piste ciclabili.

Procedura per la richiesta di intervento in garanzia

Nel caso in cui sia necessario un intervento in garanzia sulla vostra bicicletta, è consigliabile avviare la procedura tramite il punto vendita presso il quale è stato effettuato l'acquisto.

Il punto vendita vi fornirà tutte le informazioni necessarie.

La richiesta deve includere:

- Numero di lotto del prodotto necessario per identificare il codice del prodotto che si trova sull'adesivo sul telaio o nel libretto di uso e manutenzione; questa informazione è necessaria per identificare la bicicletta.
- Foto del prodotto vista di lato.
- Foto della prova d'acquisto: ricevuta o fattura.
- Foto/video del difetto riscontrato.

Casi di esclusione dalla garanzia

- Danni derivanti da uso improprio, negligenza o manutenzione impropria; a questo proposito, ti invitiamo a verificare le specifiche d'uso nel manuale di istruzioni della bicicletta.
- Modifiche strutturali non autorizzate al telaio e ai componenti, comprese le modifiche alla verniciatura.
- Normale o naturale usura dei componenti.
- Danni derivanti dall'uso professionale o dal noleggio della bicicletta.
- Carichi superiori alla capacità massima e uso agonistico.
- Per i telai, sono esclusi i difetti di corrosione dovuti alla normale usura del componente in questione.
- Per gli ammortizzatori, fare riferimento alle istruzioni di funzionamento e manutenzione riportate nel manuale del fornitore.
- Problemi derivanti dal mancato rispetto delle istruzioni per l'uso e la manutenzione.

Manutenzione ordinaria

Si consiglia di far controllare regolarmente la bicicletta.

Ciò contribuisce a mantenerla in perfette condizioni e può prolungare la durata dei suoi componenti. Si ricorda che la manutenzione ordinaria è responsabilità dell'utente finale.

Primo utilizzo

Per istruzioni dettagliate su come configurare i componenti della bicicletta, consultare i manuali d'uso forniti al momento dell'acquisto. Il corretto assemblaggio e la manutenzione iniziale sono essenziali per la sicurezza e il corretto funzionamento della bicicletta. Si consiglia vivamente di seguire queste istruzioni per mantenere la validità della garanzia.

Batterie

Per preservare al meglio la batteria:

- Non collegare il terminale positivo direttamente al terminale negativo di questa batteria;
- Non collocare la batteria in luoghi con temperature elevate, in ambienti esposti alla luce diretta del sole o vicino a fonti di calore;
- Non lasciare la batteria in un luogo umido o a contatto con liquidi;
- Non aprire la batteria senza la guida di un tecnico autorizzato;
- Conservare la batteria in un ambiente asciutto e temperato;
- Caricare la batteria mensilmente;
- Caricare la batteria esclusivamente con il caricabatterie fornito con la bicicletta.

Limitazione di responsabilità

Il produttore non è responsabile per eventuali danni e/o perdite derivanti dal malfunzionamento del prodotto o di una qualsiasi delle sue parti.

Servizi online tramite codice QR

Il prodotto è sempre dotato di un codice QR che consente di scaricare il manuale generale d'uso e manutenzione. Se disponibile, può essere fornito un codice QR aggiuntivo per la registrazione del prodotto e l'estensione della garanzia.



ATTENZIONE: la scansione del codice QR richiede una connessione Internet attiva.

Contattaci

Per ulteriori informazioni o per qualsiasi domanda relativa alla garanzia, contattaci: ITALIA:service@aletebikes.com

- +39 0426 317511

EUROPA:aftersales@aletebikes.com - +39 0171 911383

Periodo di garanzia per componente

Di seguito è riportato il periodo di garanzia per ciascun componente della bicicletta, a partire dalla data di acquisto originale:

Periodo riconosciuto dalla data di acquisto:	Prima del primo utilizzo	15 giorni	2 anni	10 anni
Batteria			X	
Controller/Display/Motore/Collegamenti elettrici			X	
Telaio				X
Forcella rigida				X
Forcella ammortizzata			X	
Ammortizzatori			X	
Cambio			X	
Freni idraulici			X	
Freni meccanici			X	
Pastiglie dei freni (a disco) o pastiglie dei freni (v-brake)		X		
Serraggio			X	
Pneumatici	X			
Mozzi			X	
Raggi		X		
Camera d'aria	X			
Cerchi		X		

Periodo riconosciuto dalla data di acquisto:	Prima del primo utilizzo	15 giorni	2 anni	10 anni
Catena		X		
Pedali		X		
Cavi		X		
Sella		X		
Reggisella/Morsetto reggisella/Collare			X	
Portapacchi posteriore			X	
Parafango		X		
Carter			X	
Campana		X		
Luci		X		
Manopole		X		
Cuffie			X	
Manubrio			X	
Attacco manubrio			X	
Movimento centrale			X	
Guarnitura			X	
Ruota libera			X	
Deragliatore			X	
Leve del cambio			X	

[illegible]

Cidi Esperia S.p.A.

Viale Enzo Ferrari, 8/10/12 - 30014 Cavarzere (VE) Italy
Tel. +39 0426 317511 - info@cidiesperia.com