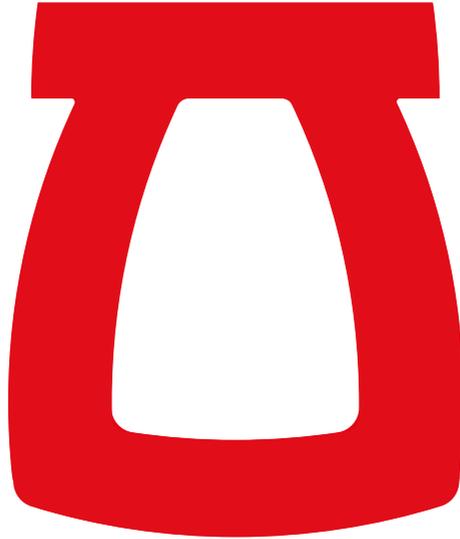


1893



OLYMPIA

ITALIA

MANUAL DE USO E MANUTENÇÃO
BICICLETAS MUSCULARES

1893



OLYMPIA

ITALIA

Parabéns pela sua nova moto e obrigado por escolher a Olympia.

Leia este manual atentamente, ele ensinará como usá-lo da melhor forma e fornecerá informações importantes relacionadas à segurança, desempenho e manutenção de sua bicicleta. Leia com atenção antes de usar a bicicleta e guarde-a como referência. Este manual não deve ser usado como base para reparar ou montar bicicletas! Em tais circunstâncias, entre em contato com o seu revendedor.

Lembramos que, no contexto do progresso técnico, o fabricante se reserva o direito de fazer alterações nos componentes, detalhes ou suprimentos de acessórios. Figuras, descrições e dados devem, portanto, ser considerados não vinculativos. Este manual atende aos requisitos da norma internacional EN ISO 4210-2: 2015.

ATENÇÃO: Se você comprou uma bicicleta assistida por pedal, verifique se também recebeu o "Manual técnico de bicicleta assistida por pedal", fornecido como um complemento a este manual. Somente a leitura completa de ambos os manuais pode fornecer as indicações necessárias para o uso correto.

Esta bicicleta, as instruções de uso e sua tradução atendem aos requisitos da norma internacional EN ISO 4210-2: 2015 Cycles - requisitos de segurança para bicicletas e a norma europeia EN 15194

INDICE

	ADVERTÊNCIAS GERAIS	pag.	4
	SCelta e Corretto uso della Bicicletta	pag.	5
	ESCOLHA E USO CORRETO DA BICICLETA	pag.	7
1.	INFORMAÇÕES GERAIS	pag.	8
1.1	Primeira verificação e colocação na estrada	"	8
1.2	Antes de cada saída	"	10
1.3	Ajustes de acordo com as necessidades do usuário	"	12
1.4	Componentes de carbono	"	23
2.	MANUTENÇÃO	pag.	24
2.1	sistema de engrenagens	"	24
2.2	Freios	"	32
2.3	Rodas	"	38
2.4	Série de direção	"	47
2.5	Sistema de almofada	"	50
2.6	Intervalos ordinários de manutenção e inspeção	"	55
2.7	Pares de aberto	"	58
3.	SEGURANÇ	pag.	61
	LIVRO DE MANUTENÇÃO	pag.	67

Como qualquer outro esporte, o ciclismo envolve o risco de lesões e danos. Ao escolher andar de bicicleta, você assume a responsabilidade por esses riscos; portanto, você deve conhecer, aplicar e respeitar as regras de trânsito, bem como observar as regras de uso e manutenção. O uso responsável e a manutenção adequada da bicicleta reduzem o risco de possíveis ferimentos e danos.

Este manual contém vários "Avisos" e "Precauções" com relação às conseqüências devido à falta de manutenção ou falha na verificação da bicicleta e seus componentes e falha na observação das práticas de segurança para os ciclistas.

As possíveis conseqüências descritas abaixo nem sempre são repetidas nas instruções em que os seguintes símbolos aparecem:



Este símbolo indica um perigo para sua vida e saúde se as medidas necessárias não forem tomadas ou as operações indicadas não forem executadas.



Este símbolo indica um risco potencial ou dano devido a comportamento incorreto.



Este símbolo indica como usar o produto ou a seção relativa deste manual à qual deve ser dada atenção especial.

Antes de iniciar qualquer atividade com uma nova bicicleta Olympia, é importante entender quais são os limites de uso e o tipo de uso que pode ser feito deles. A escolha de uma bicicleta errada em relação ao objetivo de uso pretendido pode ser muito perigosa, pois isso pode exceder os limites de tensão e conseqüentemente danificar a estrutura ou outros componentes, causando quedas graves.

Existem cinco categorias às quais as bicicletas Olympia podem pertencer e estão listadas abaixo.

Para determinar a qual categoria sua bicicleta pertence, consulte a tabela XXX.

CATEGORIA 1:

As bicicletas desta categoria foram projetadas para uso em estradas de asfalto, onde as rodas estão sempre em contato com a superfície da estrada. Geralmente, são bicicletas de corrida com guidão de corrida ou reto, triatlo e bicicletas de contra-relógio. Nesta categoria, um caso específico é representado por bicicletas cyclocross específicas, com guidão de corrida e freios cantilever ou a disco. Essas bicicletas também são adequadas para rotas de cascalho e off-road, onde os pneus, devido a pequenas diferenças de altura ou degraus de cerca de 15 a 20 cm, podem perder a tração por breves intervalos.

CATEGORIA 2:

As rodas da categoria 2 foram projetadas para estradas bem estabilizadas; as rodas permanecem sempre em contato com o solo. Essas rodas foram projetadas para mobilidade urbana e, portanto, principalmente para vias e caminhos públicos permitidos. Trekking, bicicletas urbanas e urbanas fazem parte.

CATEGORIA 3:

As bicicletas nesta categoria incluem bicicletas nas categorias 1 e 2 que também se adaptam a terrenos acidentados e não estabilizados. O uso permitido dessas bicicletas também inclui saltos esporádicos com uma altura máxima de cerca de 60 cm. Mesmo saltos desta altura podem causar quedas desastrosas para um ciclista inexperiente, portanto o aumento considerável nas forças envolvidas pode causar danos ou ferimentos. Esta categoria inclui MTB Hardtail e bicicletas de suspensão total com amortecedores de curso curto.

CATEGORIA 4:

Esta categoria inclui bicicletas das categorias 1-3. Também são adequados para terrenos muito acidentados e parcialmente rochosos, com declives acentuados e, conseqüentemente, para altas velocidades. Saltos moderados e frequentes nessas bicicletas não são um problema para ciclistas experientes. No entanto, o uso regular e constante de bicicletas nas rotas North-Shore e nos Parques de Bicicleta deve ser evitado. Devido ao estresse intenso, essas bicicletas devem ser verificadas após cada viagem para verificar se há danos. As bicicletas de suspensão total com amortecedores de deslocamento médio são típicas desta categoria.

CATEGORIA 5:

Este tipo de uso refere-se a terrenos difíceis, extremamente pedregosos e muito íngremes, que apenas ciclistas preparados tecnicamente e altamente treinados são capazes de enfrentar. Saltos altos em alta velocidade e uso intensivo em ciclovias e trilhas de downhill são característicos dessa categoria. Para essas bicicletas, uma inspeção completa deve ser realizada após cada viagem para verificar possíveis danos. Os danos pré-existentes podem ser a causa de falhas, mesmo com leves tensões subsequentes. Não se esqueça de substituir os componentes relevantes para a segurança em intervalos regulares. Proteção especial é absolutamente necessária. As bicicletas de suspensão total com amortecedores de longo curso e bicicletas sujas distinguem esta categoria.

In genere le biciclette Olympia sono progettate per un peso massimo consentito di 110 kg (sommando i pesi di ciclista, bagaglio e bicicletta). Non superi mai questo limite. In alcuni casi i consigli d'uso dei produttori dei componenti potrebbero limitare ulteriormente il peso massimo consentito.



Não é permitido rebocar nenhum tipo de reboque.



O uso de cadeiras de criança não é permitido.



As bicicletas com espigões de carbono não exigem o uso de porta-bagagens. Para o transporte de bagagem, recomenda-se o uso de uma mochila especial para bicicleta.



Use sempre roupas de proteção adequadas.

Se você optar por permitir que seu filho ande de bicicleta, carregue-o em um assento ou faça com que ele ande em um veículo conectado a uma bicicleta, sempre tome cuidado especial para garantir a máxima segurança. Qualquer que seja o veículo conectado à sua bicicleta, verifique se ele é adequado para a fixação de acessórios. As crianças não são treinadas para reconhecer os perigos e são incapazes de responder corretamente a uma emergência. Nunca deixe uma criança dirigir sem supervisão.

Nunca deixe seu filho sem vigilância no assento ou no trailer. É muito importante que os pais ou encarregados de educação garantam que as crianças sejam treinadas no uso da bicicleta e, em particular, no uso correto dos freios e qual alavanca do freio atua no freio dianteiro e no freio traseiro. O freio dianteiro deve ser usado com muito cuidado, pois, se operado incorretamente, pode causar perda de controle do veículo e consequentes quedas. As bicicletas infantis podem ser equipadas com estabilizadores que devem ser montados apertando os dois parafusos na placa do garfo, com um torque de aperto de 10 a 12Nm.

Os estabilizadores nunca devem ser dobrados ou modificados, caso contrário a bicicleta ficará instável e poderá causar a queda da criança. Recomendamos o uso de um capacete aprovado de acordo com a EN-1078.

1. INFORMAÇÕES GERAIS

1.1 | PRIMEIRA VERIFICAÇÃO E COLOCAÇÃO NA ESTRADA

Lembre-se de que dirigir bicicletas, seja em caminhos rurais ou florestais, dirigir na cidade e não em estradas off-road exige concentração, condição física e exercício específicos. Familiarize-se lentamente com a nova bicicleta em um local tranquilo e aproxime-se das condições do itinerário que você pretende viajar em pequenos passos.

As bicicletas Olympia geralmente são fornecidas com o freio dianteiro, que é acionado pela alavanca do freio esquerdo. Faça essa verificação, caso contrário, é necessário familiarizar-se bem com o novo arranjo, pois o acionamento inadvertido do freio da roda dianteira pode causar uma queda. Se necessário, peça a um mecânico que troque a atribuição das alavancas de freio.

Sempre tente fazer a frenagem de teste em estradas sem tráfego! Aumente gradualmente a pressão no compasso de calibre para aproximar gradualmente a desaceleração máxima. Consulte o capítulo [Manutenção > Freios](#) para obter mais informações.

 *(i de INFO) A correspondência da alavanca do freio com o próprio freio pode variar de país para país! É aconselhável verificar a qual freio as alavancas correspondem antes de dirigir. Se a configuração não corresponder aos seus hábitos, você poderá alterar essa tarefa com a ajuda de um mecânico especializado.*

Se você não conhece a caixa de câmbio montada em sua nova bicicleta Olympia, pratique o uso da caixa de velocidades em estradas sem tráfego, prestando atenção às seguintes regras básicas: nunca mude as marchas dianteiras e traseiras simultaneamente; reduza a força de pedalada ao mudar.

Para mais informações, leia o capítulo [Manutenção > Sistemas de transmissão](#).

Verifique se o tamanho do quadro é apropriado para sua altura. Se for uma bicicleta de corrida, montada no tubo horizontal da bicicleta, verifique se há espaço para pelo menos 2 a 3 dedos entre o tubo e o cavalo, enquanto se for uma MTB em vez de uma bicicleta urbana ou urbana, deve haver pelo menos uma largura de mão.

- Uma bicicleta usada exclusivamente em vias asfaltadas e nunca fora da estrada deve permitir um espaço mínimo de 5 cm entre o pára-choques e o tubo horizontal.
- Uma bicicleta usada também em superfícies não pavimentadas deve permitir um espaço mínimo de 7,5 cm entre a supersaddle e o tubo horizontal.
- Uma bicicleta destinada exclusivamente ao uso em veículos off-road deve permitir uma margem de pelo menos 10 cm.

Andar de bicicleta com uma estrutura muito grande, você pode se machucar saindo da sela rapidamente! Se você tem uma bicicleta de competição, seja uma bicicleta de corrida ou um MTB de cross country ou maratona, a sela deve ser ajustada para que, na posição mais baixa, o calcanhar alcance o pedal. Além disso, certifique-se de tocar o chão com os dedos dos pés. Durante as descidas nas montanhas, com bicicletas de todas as montanhas, recomenda-se baixar a sela.

No caso de uma bicicleta urbana ou urbana, a sela é geralmente mais baixa, para facilitar a parada sem perder o equilíbrio.

Para mais informações, leia o capítulo "Ajuste para uma sessão correta".

As bicicletas de corrida e o MTB geralmente fornecem o uso de pedais de liberação rápida com os sapatos específicos. Se eles nunca foram usados, antes de sair com a bicicleta nova, pratique parado para enganchar e soltar os pedais, encostado na parede. A possibilidade de ajustar a força de liberação do pedal deve ser lembrada, conforme indicado no capítulo 1.3 (Pag 21.)

 *Especialmente no caso de quadros muito pequenos, é possível que o pé toque na roda dianteira. Por esse motivo, é recomendável usar apenas pedais de liberação rápida ou automáticos. Verifique também se as presilhas estão ajustadas corretamente.*

 *Práticas insuficientes ou pedais automáticos muito apertados podem impedir a liberação do pedal! Perigo de queda!*

Se você comprou uma bicicleta com garfo de suspensão, verifique a pressão do garfo. Para qualquer ajuste, use uma bomba especial ou solicite a ajuda de um mecânico especializado. O ajuste incorreto pode resultar em operação defeituosa ou danificar o garfo da suspensão. Em qualquer caso, você notará uma piora do comportamento na estrada, o que impede a máxima segurança na direção. Você encontrará mais informações nos capítulos 2.5 (Pag.50).

Se sua nova bicicleta Olympia foi equipada com componentes de carbono, lembre-se de que este material requer cuidados especiais e uso cuidadoso, conforme relatado no capítulo 1.4.

 *É recomendável o uso adequado da sua bicicleta Olympia, prestando atenção aos cuidados e manutenção periódicos necessários. O uso inadequado, a montagem realizada por mãos inexperientes ou cuidados inescrupulosos podem comprometer a segurança da bicicleta. Perigo de acidente!*

Antes de cada viagem com a bicicleta Olympia, recomendamos que você verifique todos os pontos da lista de verificação a seguir, para verificar rapidamente as peças com maior risco. Seguir as etapas listadas na tabela a seguir garante uma saída segura. Para mais informações, consulte o capítulo indicado ao lado da verificação.

COMPONENTES A VERIFICAR	CAPÍTULO DE REFERÊNCIA PARA MAIS INFORMAÇÕES
BLOQUEIO: <ul style="list-style-type: none"> • Aperto dos pinos passantes e / ou travamento rápido da roda dianteira e traseira. • Fecho do espigão de selim. 	MANUTENÇÃO -> RODAS -> SISTEMAS DE FIXAÇÃO DE RODAS - PÁGINA 38
RODAS: <ul style="list-style-type: none"> • Estado e pressão das tampas. • Centralização da roda. • Raios de roda quebrados. 	MANUTENÇÃO -> RODAS -> PRESSÕES DE TRABALHO, COBERTURAS, CÂMARA DE AR
FREIOS: <ul style="list-style-type: none"> • Eficiência de frenagem com alavanca dianteira e traseira. • As alavancas de freio não devem tocar no guidão ao pressionar. • Perda de fluido de freio. 	MANUTENÇÃO -> FREIOS
LUZES: <ul style="list-style-type: none"> • Sistema de iluminação ao dirigir em vias públicas ou à noite. 	SEGURANÇA -> CÓDIGO DA ESTRADA
POSSÍVEIS QUEBRAS: <ul style="list-style-type: none"> • Elevando uma roda de cada vez em cerca de 50 cm e deixando-a cair, deixe a bicicleta quicar no chão. Preste atenção a quaisquer ruídos anormais vindos da bicicleta. Se necessário, verifique as conexões dos mancais e as conexões dos parafusos. 	SEGURANÇA -> VERIFICAÇÕES PÓS-QUEDA
SACO DE FERRAMENTAS: <ul style="list-style-type: none"> • Para ser instalado sob o assento, ele deve conter duas alavancas de montagem de tampa plástica, as chaves Allen mais comuns, um tubo interno sobressalente, um kit de recuperação de emergência. Mesmo uma bomba, fixada na estrutura, pode ser útil. As ferramentas não são fornecidas pelo Cicli Olympia. 	REFERÊNCIA À EXPERIÊNCIA MADURADA DURANTE O USO E MANUTENÇÃO DA BICICLETA

Se um resultado negativo for encontrado na verificação dos pontos listados acima, não use a bicicleta, mas consulte um mecânico especializado.



O fechamento incorreto das liberações rápidas pode fazer com que partes da bicicleta se soltem. Perigo de queda!



O uso intenso da bicicleta pode levar ao desgaste dos vários componentes. Por esse motivo, recomendamos que você verifique regularmente sua bicicleta quanto a danos ou sinais de desgaste. Alguns componentes não têm duração infinita e, se seu ciclo de vida estiver esgotado, eles podem quebrar repentinamente. Para mais informações, consulte o capítulo 1.4 Particularidades e características do carbono

O mesmo princípio se aplica a quem prefere a posição aerodinâmica e a quem relaxa em uma bicicleta Olympia. A posição sentada é de fundamental importância para o bem-estar do ciclista e para permitir ótimo desempenho em sua bicicleta. Portanto, é necessário ajustar com precisão o selim e o guidão para atender às suas necessidades.

A altura do ciclista é de fundamental importância para a escolha da altura do quadro. A escolha do tipo de bicicleta já determina a posição do corpo na sela. No entanto, alguns componentes da bicicleta são projetados de forma a permitir alguma adaptação às proporções do corpo. Esses componentes são o espigão do selim, a haste e as alavancas de freio.

Para escolher o tamanho do quadro, verifique se a altura de destaque (ou seja, a distância do piso ao tubo superior) permite que você tenha espaço suficiente para pedalar, sem correr o risco de ferir, tocando no tubo horizontal.

AJUSTE DA ALTURA DO ASSENTO

A altura do selim não varia dependendo do uso pretendido da bicicleta. Ao pedalar, o antepé deve estar acima da metade do eixo do pedal. No ponto mais baixo do braço da manivela, a perna não deve estar totalmente estendida. Se a sela estiver muito alta, será difícil superar o ponto mais baixo; pedalar não será circular. Um selim muito baixo pode causar dor no joelho.

Para verificar a altura do rosto, conforme indicado abaixo, usando sapatos com sola plana:

sente-se na sela e coloque o calcanhar no pedal que está na posição mais baixa. Nesta posição, a perna deve estar totalmente estendida. Verifique se o lado permanece reto.

Para ajustar a altura do assento, é necessário:

1. Solte o colar do espigão de segurança desparafusando o parafuso do fecho com uma ferramenta adequada, girando no sentido anti-horário ou abrindo a liberação rápida;
2. Levante ou abaixe o espigão do assento inserido no tubo vertical relativo;
3. Ao remover o espigão, tenha cuidado para não exceder o limite marcado;
4. Verifique se a sela está alinhada longitudinalmente;
5. Volte a apertar o anel de fixação com o torque recomendado (leia o capítulo MANUTENÇÃO, 2. Torques de aperto).

Depois de tocar o chão, verifique se está em uma posição equilibrada. Caso contrário, recomendamos que abaixe a sela novamente.



O espigão de selim e a estrutura podem ter diferentes profundidades de inserção mínimas. Escolha a profundidade de inserção maior que ambas



Verifique a posição sentada dos adolescentes pelo menos a cada 2-3 meses.

-  Se for utilizado um espigão de carbono, a armação de metal também não deve ser lubrificada. Uma vez lubrificada, não será mais possível apertar com segurança os componentes de carbono!
-  São necessárias ferramentas, habilidades manuais e experiência adequadas para realizar as operações descritas acima. Em caso de dúvida, consulte um mecânico especializado. No final dos ajustes, faça um passeio de teste em uma área livre de tráfego.
-  Sempre comece a apertar em pequenos passos (meio metro Newton), partindo do torque de aperto mais baixo, atingindo o torque máximo e verificando constantemente a sede estável do componente. Nunca exceda o torque máximo de aperto indicado no capítulo xxx!
-  Cuidado para não apertar demais o parafuso da trava do espigão de selim. Apertar demais pode danificar o espigão ou o quadro do assento. Perigo de acidente!
-  Nunca use a bicicleta se o espigão de selim tiver sido puxado para além das marcações finas, mínimas, máximas, de limite, de parada ou similares! O espigão do assento pode quebrar ou o quadro pode ser danificado. No caso de estruturas com uma coluna mais longa e sobressaindo do tubo horizontal, recomendamos inserir o espigão de selim pelo menos até o tubo horizontal e / ou a bainha traseira vertical!

AJUSTE DA ALTURA DA GUIA

Para determinar a inclinação das costas, atue na altura do guidão.

Para uma maior inclinação do tronco, aja abaixando o guidão. Quanto mais a inclinação aumenta, mais aerodinâmica se torna a posição e mais peso é aplicado à roda dianteira; no entanto, essa posição é mais cansativa e desconfortável, pois os pulsos, braços, tronco e pescoço são submetidos a maior estresse.

SÉRIE DE DIREÇÃO TIPO AHEADSET

Para bicicletas com fone de ouvido antecipado, o ajuste ocorre diretamente na haste. Ao alterá-lo, é necessário reajustar o fone de ouvido (leia o capítulo XXX. Fone de ouvido).

Para ajustar a altura, é necessário mover os espaçadores ou inverter a haste.

Remova o parafuso de pré-carga do fone de ouvido na parte superior do tubo e remova o fechamento. Solte os parafusos nas laterais da haste e remova a haste do garfo.

Em seguida, remova os espaçadores. Empurre o acessório de volta para o tubo do garfo e reinsira todos os espaçadores removidos na parte superior do acessório.

-  *Certifique-se de que a combinação guidador-haste-guidador seja aprovada pelos fabricantes de guidão e hastes.*
-  *Observe as instruções de uso fornecidas pelos fabricantes de componentes.*
-  *As hastes são peças de suporte da bicicleta. Fazer alterações pode comprometer a segurança do usuário. Os parafusos da haste e do guidão devem ser apertados corretamente. Os valores prescritos são mostrados no capítulo 2.7 Torques de aperto.*
-  *As hastes têm diferentes dimensões em comprimento, no diâmetro do tubo e no orifício do guidão. Uma escolha errada pode provar ser uma fonte de perigo. A haste pode quebrar e causar um acidente. Em caso de substituição, use apenas peças de reposição específicas e marcadas.*
-  *Verifique se não existem arestas cortantes na área de travamento do guidão. Caso contrário, entre em contato com um de nossos revendedores confiáveis.*
-  *A remoção dos espaçadores é possível apenas encurtando o tubo do garfo. Esta operação é irreversível. Peça a um especialista para fazer isso.*

Se não for suficiente mover os espaçadores e a haste tiver um ângulo diferente de zero (positivo ou negativo), isso, se invertido, poderá modificar ainda mais a altura do guidão. Para inverter a haste, no entanto, é necessário remover o guidão.

Desaparafuse os parafusos na parte frontal da haste, com a qual o guidão está travado, e remova o guidão. Adicione um pouco de pasta de montagem para carbono nessa área de travamento e volte a fixar o guidão, assim que a haste for invertida.

Além disso, ajuste o guidão na área de travamento da haste. Todos os parafusos de fixação da haste devem ser apertados com uma chave dinamométrica seguindo as instruções.

Ao usar pasta de montagem de carbono, o torque máximo de travamento nunca deve ser atingido. É suficiente apertar os parafusos com torques de bloqueio inferiores de 20 a 25%, evitando assim o desgaste prematuro do material.

Reajuste a direção ajustando a haste para que fique alinhada com a roda dianteira e que o guidão faça exatamente um ângulo reto com a direção de direção. Em seguida, aperte novamente a haste, certificando-se de que não está torta (capítulo 2.4 Serie sterzo).

-  *(RELÂMPAGO) Se a perna do garfo for feita de carbono, será necessário prestar atenção durante a operação de fixação do acessório. Procure ajuda de um mecânico especialista!*
-  *(RELÂMPAGO) Os parafusos da haste e do guidão devem ser apertados com os torques de travamento necessários. Os valores relativos são mostrados no capítulo XXX Torques de aperto ou nas instruções fornecidas pelos fabricantes de componentes. Não fazer isso pode fazer com que o guidão ou a haste se solte ou quebre, resultando em um acidente grave.*

B. SÉRIE TRADICIONAL DE DIREÇÃO

Para levantar ou abaixar a haste do guidador, afrouxe o parafuso expansor localizado acima da haste. Uma vez livre, abaixe ou levante até a altura correta. Mantendo a haste na posição, aperte firmemente o parafuso do expansor a 20Nm.



Nunca levante o guidão além da marca de inserção mínima indicada na haste. Perigo de acidente. Verifique se o guidão está seguro apertando a roda dianteira entre as pernas e tentando girar o guidão.



1.

DISTÂNCIA DO SELIMO DO GUIDÃO E INCLINAÇÃO DO SELIM

A distância entre as garras do guidão e o selim, bem como a inclinação do selim, também afetam a inclinação das costas e, portanto, o conforto e a dinâmica de condução.

Essa distância pode ser alterada minimamente através da estrutura do selim. No entanto, o deslocamento da armação do selim no espigão afeta o pedal. Dependendo da posição da sela para frente ou para trás, o ângulo das pernas em relação aos pedais muda.

Uma sela que não está na posição horizontal tem repercussões no conforto da pedalada do ciclista, que será forçado a se apoiar constantemente no guidão para não escorregar da sela. Abaixo estão as instruções sobre como mover a sela e ajustar sua inclinação.

1. Sistema integrado de travamento do selim com parafusos paralelos

Desaparafuse os parafusos na cabeça do espigão com cerca de duas a três voltas, caso contrário, todo o mecanismo poderá quebrar. Mova a sela para frente ou para trás, conforme necessário, dando um pequeno toque para superar a força de atrito exercida nas faixas, prestando atenção às marcações na estrutura da sela que indicam a extensão máxima que ela pode ter e nunca deve ser excedido.

Aperte os parafusos alternadamente, certificando-se de que a borda superior do selim permaneça na posição horizontal.

Para verificar se a sela parafusada não se inclina, coloque suas mãos primeiro na ponta e depois na parte de trás da sela e force-a para baixo.

2. Sistema integrado de bloqueio de sela com parafusos em série

Desaparafuse os parafusos na cabeça do espigão com cerca de duas a três voltas, caso contrário, todo o mecanismo poderá quebrar e mover a sela para frente ou para trás, conforme necessário. Aperte os dois parafusos uniformemente para não alterar o ângulo da sela. Aperte o parafuso dianteiro para mover a ponta da sela para baixo; se necessário, afrouxe o parafuso traseiro. Em vez disso, aperte o parafuso traseiro para mover a parte traseira da sela para baixo.



Afrouxe os dois parafusos aproximadamente duas a três voltas.



Aperte ambos os parafusos de forma progressiva e alternada, nunca exceda o torque de travamento máximo permitido.

Uma vez encontrada a posição desejada, verifique se as travessas aderem à armação do selim, antes de passar para o torque de travamento do parafuso indicado pelo fabricante do espigão de selim. Para verificar se a sela parafusada não se inclina, coloque suas mãos primeiro na ponta e depois na parte de trás da sela e force-a para baixo. (Fig. 4)

-  *Os parafusos do espigão de selim devem ser apertados com os torques de travamento necessários. Use uma chave de torque e não exceda os torques máximos de bloqueio! Os torques de bloqueio são mostrados no capítulo "Torques de bloqueio recomendados", nos próprios componentes e nas instruções dos fabricantes de componentes.*
-  *Nunca fixe a sela nas partes curvas da estrutura, mas sempre nas áreas retas.*
-  *A faixa de ajuste do selim é significativamente reduzida. Comprimentos diferentes dos acessórios permitem, em vez disso, fazer ajustes no comprimento em parte superior a dez centímetros. Na maioria dos casos, é necessário ajustar o comprimento do cabo. De qualquer forma, para essa alteração, recomendamos que você entre em contato com um workshop especializado.*
-  *Posicione a armação do selim de forma que o travamento do espigão de selim esteja dentro da área especificada. Se a marcação estiver faltando, o travamento deve fixar apenas a parte reta e, em nenhum caso, a área frontal ou traseira curva. Perigo de quebra!*
-  *Ao substituir a sela, lembre-se de que os espigões de selim são geralmente projetados para guias de sela com um diâmetro de 7 mm. Guias com diâmetros diferentes podem quebrar o espigão de selim e o usuário cair.*

4.



Observe o torque de aperto especificado

ÂNGULO E CONTROLOS DA GUARDA

Quase todos os halteres usados pelo Olympia são levemente curvados. Depois ajuste o guidão para que seus pulsos fiquem relaxados e não muito afastados.

Para alterar essa configuração, solte os parafusos da coluna de direção uma ou duas voltas. Proceda como descrito no capítulo XXX "Montagem do guidão".

Solte o parafuso do soquete sextavado nos grampos da alavanca.

Gire a alavanca do freio / marchas no guidão. Coloque na sela e coloque os dedos na alavanca do freio. Verifique se a mão e o antebraço formam uma linha reta.

Volte a apertar as alavancas de freio.

Em pé na frente da bicicleta e segurando o guidão pelas duas alavancas de freio, verifique se os controles de mudança de marchas e freio foram corrigidos corretamente.

O guidão e os controles de mudança de marchas e freio não devem dobrar para baixo, mesmo quando pressionados com força. Se necessário, aperte cuidadosamente o (s) parafuso (s) de travamento.

Muitas alavancas de freio permitem o ajuste da distância entre a alavanca e os botões do guidão, permitindo que os usuários com mãos pequenas aproximem a alavanca do freio do guidão e, assim, facilitem a aderência. A posição da alavanca, na qual o freio começa a atuar, também deve ser adaptada ao comprimento dos dedos.

Verifique quando as pastilhas de freio tocam as superfícies de frenagem. Se o ponto de pressão for estabelecido após um curto curso na alavanca, o freio precisará ser ajustado. Para ajustar a distância da alavanca, consulte o capítulo XXX "O sistema de freio".

Caso contrário, os freios podem friccionar após o ajuste. No entanto, se o ponto de pressão for estabelecido após metade do curso da alavanca, isso significa que ainda há alguma margem para reduzir a distância da garra.

Geralmente, um pequeno parafuso está localizado no ponto de contato entre o cabo ou a mangueira de um freio. Gire o parafuso e observe o movimento da alavanca.

No caso de freios hidráulicos, geralmente há um parafuso de ajuste na alavanca, que permite alterar a posição.

Uma vez encontrada a distância de garra desejada, sempre verifique se há uma parada limite suficiente na alavanca antes que as pastilhas grudem nas superfícies de frenagem.



Distância das alavancas de freio.



Configurações para a distância da alavanca do freio do guidão.

ROAD BIKE OLYMPIA

Nas bicicletas de corrida, a parte reta da parte inferior do guidão deve estar paralela ao chão ou levemente inclinada para baixo. As extremidades das alavancas de freio estão localizadas indicativamente em uma extensão imaginária da borda inferior da parte curva do guidão inferior. O ajuste das alavancas de freio deve ser confiado a um técnico especializado, pois posteriormente é necessário rebobinar a fita do guidão,

AJUSTE A POSIÇÃO DO GUIDÃO GIRANDO-O

Desapertar o parafuso sextavado interno (parafusos) na frente da haste. Gire o guidão até chegar à posição desejada. Verifique se o guidão está fixo à haste exatamente no centro. Aparafuse a haste tradicional com a tampa frontal.

Prestando muita atenção, agora aperte os parafusos uniformemente. Verifique se as fendas entre a tampa da haste e o corpo da haste são paralelas e têm a mesma largura tanto na parte superior quanto na inferior.

Se tudo estiver no lugar, aperte os parafusos de forma alternada e uniforme com a chave dinamométrica, respeitando as indicações impressas. Observe os binários de aperto recomendados (consulte o capítulo 2.5 "Advertências gerais ...").

De pé em frente à bicicleta e segurando o guidão pelas duas alavancas de freio, verifique se o guidão foi fixado corretamente. O guidão não deve dobrar para baixo, mesmo quando pressionado com força. Se necessário, aperte cuidadosamente o (s) parafuso (s) de travamento.

Nas bicicletas de corrida, a distância entre as alavancas de freio / câmbio e o guidão pode ser muito pequena, permitindo que os usuários com mãos pequenas movam as alavancas de freio perto do guidão e, portanto, facilitem a aderência. A primeira falange do dedo indicador e do dedo médio deve ser capaz de segurar a alavanca do freio. A frenagem segurando as alavancas por cima não pode ser considerada uma alternativa real a longo prazo e em situações particularmente difíceis. Requer mais força e não é possível obter uma boa aderência. (Fig 7)

No Dura-Ace da Shimano, desaparafuse as tampas cromadas e aperte o parafuso dentro delas. Ferramentas especiais são necessárias para as alavancas Ultegra. Nas variantes Di2, os parafusos podem ser alcançados por trás depois de girar a borracha das alavancas. (Fig. 8)



7.

Distância das alavancas de freio.



8.

Shimano Dura-Ace

Para SRAMs, é necessário, em primeiro lugar, mover os excêntricos das alavancas de mudança um pouco para trás e virados. Em seguida, aperte o parafuso escondido atrás da borracha no corpo da alavanca usando uma chave Allen. (Fig. 9)

No guidão reto, no ponto de contato entre o cabo de um freio de tração lateral e o corpo do freio ou na própria alavanca, há um pequeno parafuso de ajuste.

Em seguida, verifique o ajuste e a operação corretos do sistema de freio, conforme descrito no capítulo "O sistema de freio" e / ou nas instruções do fabricante do freio.

-  *As hastes diferem em comprimento, diâmetro do tubo e no orifício do guidão. Uma escolha errada pode provar ser uma fonte de perigo. O guidão e a haste podem quebrar e causar um acidente.*
-  *Preste atenção que a distância de parada é maior se os apêndices estiverem montados no guidão, pois as alavancas do freio não são facilmente acessíveis em todas as posições da garra.*
-  *Todos os parafusos que regulam o guidão, os apêndices e os freios devem ser apertados com os torques de aperto exigidos, mostrados no capítulo Cuidados e limpeza ou nas instruções fornecidas pelos fabricantes dos componentes. Caso contrário, é possível que os componentes se soltem ou quebrem, causando um acidente grave.*
-  *A alavanca do freio não deve tocar no guidão. A força máxima de frenagem deve ser atingida primeiro!*



Leva Sram

9.

PEDAIS E SAPATOS

Nem todos os sapatos são adequados para andar de bicicleta. O tipo de calçado adequado para pedalar é aquele com sola de borracha rígida que garante aderência no pedal. Se a sola estiver muito mole, é possível que, com a pressão exercida pelo pé durante o pedal, o pedal seja sentido, criando uma dor irritante. Para garantir o correto posicionamento natural do pé, o sapato não deve ser muito largo na área do calcanhar. Uma sola muito larga pode causar colisões com o braço da manivela ou o eixo traseiro, além de causar possíveis dores nas articulações devido a postura incorreta.

PEDAIS DE LANÇAMENTO RÁPIDO

Para bicicletas de corrida e BTT, recomendamos o uso de pedais de liberação rápida ou automáticos, que permitem que o pé seja engatado no pedal por meio do chamado "grampo" e não escorregar. Durante o uso em uma superfície regular e irregular, a pressão no pedal permite que você tenha mais controle do veículo e obtenha um desempenho ideal ao pedalar.

Este sistema permite que você coloque o metatarso na posição correta em relação ao eixo do pedal, além de evitar que a ponta do pé bata inadvertidamente na roda dianteira. No caso de pedais automáticos ou de liberação rápida, os sapatos específicos são equipados com uma presilha com gancho, semelhante ao sistema de fixação de esquis. Você primeiro gira o pedal com a ponta da presilha e depois vai para o corpo do pedal, que está na posição horizontal. A maioria dos pedais de mountain bike tem o mecanismo de acoplamento em ambos os lados, para que o acoplamento ocorra sem a necessidade de girar o pedal. O sapato é preso com um clique perceptível. Os pedais automáticos também são chamados de pedais de liberação rápida.

Na maioria dos sistemas, a liberação do sapato ocorre girando o calcanhar para fora. Durante as primeiras tentativas de engatar e soltar o pedal, recomendamos que você se encoste a uma parede ou a uma pessoa.

As diferenças de operação dos vários pedais automáticos são dadas pelo formato das presilhas, pelo ângulo e pela força de liberação. Os usuários com tendência a problemas no joelho devem escolher pedais automáticos com "liberdade nos pés" e que, uma vez que o sapato esteja preso, permitam que o calcanhar se mova para o lado.

A vantagem de alguns pedais automáticos é dada pelo fato de que o grampo está afundado na sola, permitindo que você ande sem problemas.



(FULMINE) Si eserciti da fermo nella presa dei pedali, nell'agganciare e sganciare la scarpetta dal pedale ruotando il piede verso l'esterno, prima di affinare la tecnica su strade poco trafficate. Legga attentamente le istruzioni del produttore di pedali e scarpette.



Os pedais de liberação automática ou rápida sempre exigem sapatos especiais.



Leia sempre atentamente as instruções fornecidas pelos fabricantes de pedais e sapatos.

CONFIGURAÇÃO

Embora existam modelos com diferentes características técnicas de pedais de liberação rápida, as configurações básicas são comuns a todos.

Aperte as presilhas no sapato para que o centro do metatarso esteja em correspondência com o eixo do pedal. Durante o pedal, o pé deve assumir uma posição natural.

Normalmente o calcanhar está voltado para dentro.

Certifique-se de que os parafusos de fixação estejam devidamente fechados.

Se os parafusos se soltarem, eles podem causar problemas na operação do pedal e comprometer sua segurança.



Verifique se as presilhas estão devidamente apertadas, pois um parafuso solto pode impossibilitar a operação do mecanismo de liberação rápida do pedal (risco de queda!)

Ajuste a tensão de liberação do pedal de acordo com suas necessidades. Recomendamos uma carga inicial reduzida para facilitar a liberação. Ao enganchar e desengatar o sapato, verifique a carga ajustando-a como desejar através do parafuso Allen. Limpe regularmente os mecanismos de liberação do pedal e mantenha-os lubrificados e lubrificados. Para evitar ruídos irritantes, como ruídos, aplique graxa nos pontos de contato entre a presilha e o pedal.

Verifique regularmente o desgaste das presilhas. Um acoplamento instável entre o pedal e a presilha é um sintoma de desgaste na presilha ou na sola do sapato.



Verifique se não há sujeira ou qualquer coisa entre o sapato e o pedal para obstruir a conexão do pedal com a presilha. Lubrifique o mecanismo de liberação rápida regularmente.



Se o mecanismo de engate / liberação do pedal não funcionar corretamente ou o grampo estiver muito desgastado, existe o risco de cair, pois o sapato pode se soltar automaticamente ou com dificuldade.

PEDAIS PADRÃO

Os eixos dos pedais estão marcados com "L" e "R". O pedal marcado R deve ser parafusado no sentido horário no braço da manivela direita e o pedal marcado L deve ser parafusado no sentido anti-horário no braço da manivela esquerdo. Aperte os pedais firmemente com o auxílio de uma chave apropriada (não fornecida pela Olympia).

Parafuse inicialmente com as mãos e depois aperte firmemente com a chave (torque de aperto 35/40 Nm). Para verificar se os pedais são eficientes, gire e mova os pedais da direita para a esquerda e

de cima para baixo com as mãos. Se você notar que os rolamentos estão muito frouxos ou rígidos, entre em contato com o seu revendedor para obter assistência. e.

ATENÇÃO: Verifique o aperto correto dos pedais. Siga as instruções escrupulosamente para evitar danificar o pedal ou a manivela e verifique o desgaste dos grampos.

O carbono é um material compósito constituído por uma parte do tecido, "filamentos de carbono" e uma matriz, geralmente de resina, cuja função é manter as fibras resistentes no lugar (para que elas mantenham a orientação correta na absorção do esforços), para proteger as fibras e também para manter a forma do artigo compósito. Esse material, no ciclismo, permite fabricar estruturas e componentes com sucesso com altas características mecânicas com um peso incrivelmente baixo.

Em casos extremos de sobrecarga, o carbono pode sofrer danos nas fibras, causando seu desprendimento e comprometendo sua segurança.

Por esse motivo, após esforços excessivos ou quedas, recomendamos que o componente ou o chassi seja inspecionado por um revendedor autorizado para avaliar sua segurança.

Devido à fragilidade do carbono, preste sempre muita atenção, mesmo ao estacionar seu MTB, uma simples queda pode danificar o quadro ou os componentes de carbono.



Sempre use a bicicleta com a máxima atenção, avalie visualmente a aparência de rachaduras ou rachaduras nos componentes de carbono, como a estrutura, as jantes, etc.



O aparecimento de ruídos específicos ou o possível rangido podem indicar defeitos prováveis. Nesses casos, convidamos você a não usar a bicicleta e que ela seja avaliada por um revendedor autorizado.



Também convidamos você a substituir peças críticas e não reparar componentes defeituosos, para impedir que esses componentes sejam usados por terceiros.



Use apenas peças de reposição para aros, pastilhas de freio, tampas etc. de acordo com as nossas folhas de montagem. Consulte o manual de instruções dos componentes montados na sua bicicleta.



Preste atenção especial ao fixar os tubos de carbono da estrutura em uma bicicleta ou em um suporte de bicicleta para oficina. Travar as prateleiras das bicicletas pode entalar os canos e fazer com que a estrutura se quebre de repente. É aconselhável usar um componente como o espigão de selim para prender a bicicleta ao suporte de bicicletas.

Bloqueios específicos para esses tipos de quadros podem ser adquiridos em lojas especializadas.



Se forem ouvidas triturações no chassi, forquilha ou outros componentes de carbono ou rachaduras, entalhes, amolgadelas ou descolorações são visíveis, esses componentes não devem ser mais usados. Componentes de carbono danificados podem falhar repentinamente e causar uma queda. Substitua as peças de carbono danificadas imediatamente.



Evite o aquecimento excessivo dos componentes de carbono, como no caso de exposição excessiva ao sol dentro de um carro. Não repintar ou pintar com pó a estrutura e o garfo dianteiro, pois esse processo causa um aumento de temperatura que pode danificar ou arruinar o componente.

2. MANUTENÇÃO

Este capítulo fornece informações técnicas sobre a operação e manutenção de todas as partes da bicicleta. Portanto, uma leitura cuidadosa é altamente recomendável para quem comprou uma bicicleta de corrida ou MTB. Para aqueles que compraram uma bicicleta Citybike ou Urban, é aconselhável entrar em contato com um mecânico especializado antes de realizar qualquer manutenção em sua bicicleta, a menos que você tenha boas habilidades manuais, experiência e ferramentas adequadas (por exemplo, chave binário).

De fato, a maioria das informações contidas neste capítulo refere-se a componentes de última geração e os componentes pertencentes a configurações econômicas geralmente são deixados de fora deliberadamente.



Ao executar operações de montagem e registro, não espere muito de si mesmo, colocando em risco sua própria segurança. Em caso de dúvida, entre em contato com um de nossos revendedores.

2.1 SISTEMA DE TRANSMISSÃO MECÂNICA

A transmissão é o conjunto de engrenagens e mecanismos que permitem a transmissão do movimento do motorista da bicicleta para as rodas (geralmente apenas para a roda traseira). Consiste em uma coroa (pedaleira), pinhão (cassete) conectado por uma corrente que liga o movimento um ao outro. A eficiência de uma transmissão de corrente é de cerca de 97 a 98%, desde que a caixa de engrenagens e a corrente sejam bem cuidadas e lubrificadas.

SISTEMA DE ENGRENAGENS

O sistema de caixa de velocidades é útil para adaptar a potência do ciclista ao tipo de terreno e à velocidade de condução desejada. Lembre-se de que uma proporção menor (pequena na frente e atrás grande) não reduz o esforço físico, que permanece inalterado para a mesma rota e velocidade. A força aplicada à manivela é diferente, o que, por exemplo, com uma engrenagem pequena, permite escalar montanhas íngremes com um uso modesto de forças, enquanto pedala com uma frequência mais alta. Caso contrário, uma marcha mais longa é usada em declive (grande na frente e pequeno atrás). Para pedalar economizando energia, será necessário alterar a proporção com frequência.

Nas planícies, a frequência de pedalada excede 60 rotações por minuto e aumenta para 90-110 para atletas em boas condições físicas; por outro lado, pelo contrário,

10.



Alavanca de câmbio/freio Campagnolo.

11.



Alavanca de câmbio/freio Shimano

a frequência tende a diminuir levemente. No entanto, recomendamos pedalar uniformemente para reduzir o desgaste da corrente, as rodas dentadas e a tensão nos joelhos. De importância fundamental para o processo de mudança é o pedal constante e sem grandes esforços, desde que a corrente se mova entre as rodas dentadas!



Use roupas de pernas apertadas ou use abraçadeiras para evitar que as calças acabem na corrente ou nas rodas dentadas, causando uma queda.



Sempre use roupas de pernas apertadas ou use prendedores de calças ou similares para evitar que as calças acabem na corrente ou nas rodas dentadas, causando uma queda.

COMANDOS DE TROCA

Os controles diferem no uso pretendido (STROKE e MTB), fabricante e modelo.

PARA BICICLETAS DE CORRIDA: as alavancas de mudança estão integradas nas alavancas de freio. No caso de uma caixa de câmbio Campagnolo, para mover para as rodas dentadas maiores, basta mover a pequena alavanca posicionada atrás da alavanca do freio para dentro com o dedo indicador ou médio. Pressionando o botão localizado na parte interna do corpo da alavanca com o polegar, você pode mover a corrente nas engrenagens menores.

No caso de uma caixa de câmbio Shimano, para mover para as rodas dentadas maiores, basta mover toda a alavanca do freio para dentro. Movendo apenas a pequena alavanca para dentro, a corrente se moverá nas rodas dentadas menores.

No caso de alavancas de freio de engrenagem SRAM, a caixa de velocidades consiste apenas de uma alavanca de mudanças, posicionada atrás da alavanca de freio. Com uma atuação curta, a corrente passa para a próxima coroa menor. Movendo a alavanca ainda mais, a caixa de engrenagens engrena com uma a três rodas de engrenagem adicionais.

No caso de mancais de mudanças para as extremidades do guidão Shimano, SRAM e Campagnolo para corridas de triatlo e contra-relógio, é necessário pressionar a alavanca de câmbio, passar por trás das rodas dentadas menores, portanto, em uma grande proporção, e na frente das coroas menores, portanto, em uma proporção menor. Puxe a alavanca de câmbio para cima para passar na frente e atrás das rodas dentadas maiores.

Com as alavancas de mudança para o guidão reto, as chamadas barras planas, as alavancas de controle estão localizadas na parte inferior do guidão. A alavanca grande à direita é operada com o polegar. A corrente se move nas engrenagens superiores ou

12.



Alavanca de câmbio/freio Sram

13.



Alavanca

nas engrenagens inferiores. A alavanca menor é movida com o dedo indicador ou o polegar e opera na direção oposta. No lado esquerdo, a alavanca grande é operada com o polegar e muda para a engrenagem maior, isto é, as relações maiores.

PARA MTB: O Olympia geralmente possui controles em forma de chave: com o botão grande você pode alternar para as engrenagens maiores e com o pequeno você move a corrente para as engrenagens menores. No lado esquerdo, existem os controles do desviador, enquanto no lado direito, os controles do desviador traseiro.

As alavancas Shimano são controladas com o polegar e o indicador, as alavancas Sram apenas com o polegar, o que significa que a alavanca grande permite que você mude para uma roda dentada maior.

Durante a operação da caixa de velocidades, reduza a pressão nos pedais, favorecendo uma caixa de velocidades precisa, reduzindo o ruído e o desgaste dos componentes, especialmente da corrente, em caso de mudança do desviador.

Evite usar todas as relações, pois, se a corrente girar de forma oblíqua, elas causam um alto atrito interno da corrente, reduzindo o desempenho e a vida útil do componente.

Portanto, evite usar com uma coroa menor e rodas dentadas externas (pequenas) ou uma coroa maior e rodas dentadas internas (grandes).

 Uma mudança com esforço excessivo reduz significativamente o ciclo de vida da corrente. Além disso, é possível que a corrente fique presa entre a bainha traseira horizontal e a sucção da corrente. Evite trocar de marcha enquanto pedala com força, principalmente ao trocar o câmbio central.

 O ajuste do desviador traseiro e do desviador central é uma operação que requer experiência.

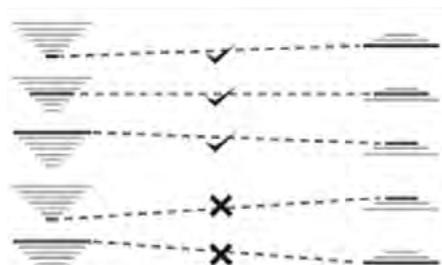
 Pratique a mudança de marchas em uma área livre de tráfego. Familiarize-se com a operação das diferentes alavancas ou controles rotativos. Não pratique o tráfego rodoviário, pois isso pode distraí-lo de qualquer perigo.

 Durante a mudança, diminua ligeiramente a pressão nos pedais, favorecendo uma troca precisa, sem ruídos e com desgaste limitado dos componentes

 Evite inserir engrenagens com as quais a corrente gira de lado



14.



15.

Comandos de teclas.

Posicionamento correto da corrente.

DERAILLEUR DIANTEIRO E CAIXA DE VELOCIDADES

Conforme indicado no capítulo MANUTENÇÃO xxx, os intervalos de inspeção, após o primeiro período de amaciamento, que pode variar de 200 a 500 km, dependendo do tipo de uso, procuram um especialista para registrar todos os componentes. Pode acontecer que, durante os primeiros quilômetros, os cabos de mudança se estendam / afrouxem, tornando a mudança de marcha imprecisa e inadvertidamente fazendo com que a corrente se mova para outra roda dentada.

Se a sua bicicleta for reparada com um sistema Shimano Di2 em vez de um sistema Sram AXS, consulte as instruções do fabricante em anexo.

ENGRENAGEM TRASEIRA

O ajuste é feito com o parafuso de ajuste diretamente na caixa traseira.

Quando a operação de tensionamento estiver concluída, certifique-se de que cada vez que a corrente passe suavemente para a próxima roda dentada maior. Para realizar essa verificação, gire as manivelas com a mão ou ande de bicicleta. Se a corrente passar facilmente de uma roda dentada para outra, verifique se, engatando uma engrenagem menor, a corrente passa suavemente para as rodas dentadas menores. O ajuste preciso pode exigir várias tentativas.

No caso de bicicletas de corrida, quase nunca é possível fazer ajustes nas alavancas de marchas. Para esse fim, você encontrará reguladores dedicados na seção do cabo que vai das alavancas ao tubo inferior. Solte os parafusos levemente entrançados com meia volta.

 e sua bicicleta estiver equipada com uma caixa de câmbio eletrônica Di2 Shimano ou WiFi ETAP AXS, leia as instruções do fabricante.

16.



Ajuste da engrenagem.

INTERRUPTOR DE LIMITE DE TROCA

O deslocamento da caixa de engrenagens é limitado por pequenos parafusos "fim do curso", para impedir que a corrente termine nos raios ou caia da roda dentada menor. Sob condições normais de uso, esses parafusos não sofrem alterações.

Se, no entanto, sua bicicleta cair, é possível que o desviador traseiro ou a queda sejam deformados. Nesses casos ou se outras rodas estiverem montadas em sua bicicleta, você deve verificar o alcance.

1. Mude para a engrenagem maior (roda dentada menor) e olhe para a cassete por trás, certificando-se de que as polias da engrenagem traseira estejam exatamente sob as pontas dos dentes da roda dentada relevante.
2. Se não estiver alinhado, mude a posição com os parafusos "fim de curso". Normalmente, estes são marcados com um "H" (Alto), que indica a roda dentada maior ou com um "L" (Baixo), que indica o menor.
3. Se os parafusos não estiverem marcados, o ajuste deve ser feito por tentativa e erro. Gire um parafuso contando as voltas e observe a caixa de velocidades. Se isso não se mover, significa que você está girando o parafuso errado e aparafuse-o novamente no número de voltas contadas anteriormente.
4. Gire no sentido horário, se as polias girarem para dentro, no sentido anti-horário, se desejar que elas girem para fora.
5. Mude para o pinhão traseiro maior, certificando-se de que a caixa de engrenagens não termine nos raios. Volte a forçar a engrenagem e, com a mão, empurre a caixa de velocidades em direção aos raios, girando o volante.
6. Se a caixa de velocidades tocar nos raios ou se a corrente ultrapassar o pinhão, é necessário atuar no interruptor de limite. Gire o parafuso marcado com "L" para excluir definitivamente uma possível colisão.
7. Observando a posição da balança em relação à cassete, deve ser possível passar pelo menos um ou dois elos entre a polia e o pinhão maior. Caso contrário, ajuste essa distância atuando no parafuso de engrenagem traseiro, localizado na parte frontal do dropout.
8. Aperte o parafuso para obter a distância desejada e faça uma verificação girando as manivelas no sentido anti-horário. A polia não deve tocar o pinhão.
9. Se a distância não for suficiente, dificultando a troca de marchas, será necessário encurtar a corrente de um elo, certificando-se de que ele ainda possa subir na coroa e no pinhão maiores. Não recomendamos o uso da combinação grande de coroa e pinhão, pois a corrente gira obliquamente.



CateCorrente na roda dentada pequena.

17.



18.

Posicionamento correto da corrente.

-  Ajustada a caixa de velocidades, teste a operação fazendo uma viagem de teste longe do tráfego rodoviário.
-  "Chaves fim de curso" ajustadas incorretamente ou a fixação incorreta da caixa de velocidades pode causar sérios danos à bicicleta e bloquear a roda traseira, com consequente perda de controle do veículo e possível queda. Perigo de acidente!
-  Se a bicicleta capotou ou o desviador traseiro foi atingido, existe o perigo de o desviador traseiro ou seu acessório, o chamado dropout, ficar torto e entrar nos raios. Verifique o alinhamento da interrupção após esses eventos ou, se uma roda traseira diferente estiver instalada, é recomendável verificar a faixa de ação da caixa de velocidades e, possivelmente, ajustar os parafusos do limite de deslocamento.
-  Peça a uma pessoa para levantar a roda traseira. Dessa forma, ele pode verificar facilmente seu funcionamento girando as manivelas e trocando.
-  O ajuste completo do desviador traseiro e do desviador é um trabalho a ser confiado a um mecânico especializado. Configurações incorretas podem ser a causa de sérios danos mecânicos. A este respeito, leia as instruções de uso do fabricante da caixa de velocidades.

16.



Para ajustar a distância entre o balancim da polia e o cassete, gire o parafuso que fica na parte frontal do dropout.

DERAILLEUR

O ajuste do desviador central é uma operação que requer muita experiência. O intervalo no qual o desviador segura a corrente na coroa, sem deslizar, é extremamente reduzido. Muitas vezes, é melhor aceitar um trem leve em vez de arriscar que a corrente caia da coroa, resultando em bloqueio de sua bicicleta.

Assim como no desviador traseiro, os cabos do desviador central também podem aumentar e, portanto, causar uma resposta ruim à mudança de marchas.

Ajuste a tração com o parafuso, através do qual o cabo bowden engata ou muda. Esta operação é semelhante à descrita no parágrafo anterior, referente à caixa de velocidades traseira. Como alternativa, para bicicletas de corrida, existem reguladores de tensão na seção do cabo que vai do guidão ao tubo inferior.

Use os parafusos de ajuste da parada de limite para limitar a faixa de ação do desviador dianteiro.



O ajuste do desviador central é uma operação muito sensível. O ajuste incorreto pode causar a queda da corrente e causar falhas repentinas. Perigo de queda! A operação de ajuste deve ser realizada por um especialista.



Depois de uma queda, verifique se as placas do desviador ainda estão em todos os pontos exatamente paralelas às coroas!



O aperto excessivo do desviador do grampo pode danificar o tubo do assento da estrutura, invalidando a garantia.

CADEIA

Para manter a bicicleta Olympia funcionando da melhor forma possível, mantenha sempre a corrente limpa e lubrificada.

1. Para remover a sujeira, passe a corrente com um pano embebido em óleo. Não é necessário usar desengraxantes específicos para a corrente.
2. Aplique óleo, graxa ou cera nos elos.
3. Gire as manivelas várias vezes e solte gotas nas rodas.
4. Deixe a transmissão descansar para que o lubrificante possa impregnar a corrente.
5. Limpe o excesso de lubrificante que pode espirrar ao dirigir ou atrair sujeira.



Verifica dello stato della catena.

20.



21.

Misurazione professionale del grado di usura



Use apenas lubrificante biodegradável que não polua o meio ambiente!



Verifique se o lubrificante não acaba nos discos de freio ou nas pastilhas dos mesmos.
colocando a eficiência da frenagem. Perigo de acidente!



As correntes de transmissão estão sujeitas a desgaste, que podem ser reduzidas com lubrificação frequente e com o uso de relações que não são muito oblíquas. Apesar disso, o uso da bicicleta com uma frequência de pedalada superior a 60-70 rpm significa que o limite de uso é atingido após percorrer aproximadamente 800 km.



Correntes fortemente alongadas afetam negativamente a resposta da caixa de velocidades e consomem fortemente rodas dentadas e coroas. Substituir esses componentes é muito mais caro do que simplesmente substituir a corrente.

Verifique o desgaste da corrente em intervalos regulares, inserindo a coroa grande e levantando a corrente da coroa com o polegar e o dedo indicador.

Se a corrente se desprender consideravelmente, isso significa que os elos estão fortemente esticados e, portanto, será necessário substituí-la.

Ferramentas de medição dedicadas estão disponíveis para uma verificação mais profissional do desgaste da corrente

Evite substituir a corrente você mesmo. Essa operação requer experiência, pois a maioria das cadeias modernas não possui um fechamento de link. São cadeias sem fim e, portanto, requerem ferramentas especiais. Se necessário, peça a um revendedor para escolher e instalar a corrente adequada para trocar de bicicleta.



Uma corrente muito apertada pode causar uma queda. Peça a um técnico especializado para substituir a corrente.

No final do trabalho no sistema de transmissão, realize uma saída de teste em uma rota plana e sem tráfego. Qualquer erro de ajuste pode causar perda de controle da bicicleta durante uma saída no trânsito!

Os freios da bicicleta são necessários para modular a velocidade de acordo com o terreno, a trajetória e o tráfego, mas, acima de tudo, garantem a parada da bicicleta no menor espaço possível. Preste atenção à cinemática da frenagem, pois, na fase de desaceleração, o peso do ciclista avança, bem como a distribuição das cargas nas duas rodas. Por esse motivo, a força que atua na alavanca do freio deve ser ajustada, especialmente em caso de frenagem em declive.

Força excessiva na alavanca do freio dianteiro pode fazer a bicicleta tombar.

Em caso de frenagem total, tente transferir o seu peso o mais para trás possível e atue nos dois freios simultaneamente. Em uma superfície não escorregadia, o freio dianteiro transmite uma força muito maior do que a que atua na traseira, graças ao efeito de mudança de peso.

As bicicletas Olympia são normalmente construídas associando a alavanca esquerda ao freio dianteiro e a alavanca direita ao freio traseiro, com exceção de solicitações específicas do cliente.

Recomenda-se verificar a atribuição da alavanca ao corpo do freio e, em caso de problemas de familiarização com o arranjo, revertê-lo por um mecânico especializado, de acordo com suas necessidades.

No caso de pastilhas de freio, a frenagem persistente ou um trem constante podem causar superaquecimento das jantes e, portanto, danificar o tubo interno ou mover a tampa do aro. A liberação repentina de ar durante a condução pode causar um acidente grave.

Com os freios a disco, a frenagem persistente ou o atrito constante podem causar superaquecimento do sistema de freios. As consequências variam desde a redução da força de frenagem até a falha completa, resultando em um acidente grave.

Adapte o seu estilo de condução e acostume-se a travar brevemente, mas com força, e a soltar os freios de tempos em tempos. Em caso de dúvida, pare e deixe o disco ou aro do freio esfriar soltando a alavanca do freio.



(RELÂMPAGO) Familiarize-se sempre com os freios prestando muita atenção. Tente executar a frenagem de emergência em áreas sem tráfego até ter controle total da bicicleta. Isso evita possíveis acidentes.



(RELÂMPAGO) A operação incorreta do sistema de freio pode levar à perda de controle do veículo, com o risco de sérias consequências. Recomendamos que você se familiarize com os freios da bicicleta, realizando também a frenagem de emergência em áreas sem tráfego, até ter controle total do veículo.



(RELÂMPAGO) Em condições molhadas, a ação de frenagem é consideravelmente reduzida, resultando em distâncias de parada mais longas, além de reduzir a aderência nos pneus. Tome cuidado.



(RELÂMPAGO) Verifique se as superfícies e as pastilhas dos freios estão absolutamente livres de cera, graxa e óleo. Perigo de acidente!



(PONTO DE EXCLAMAÇÃO) Em caso de substituição, use apenas peças de reposição especiais, originais e marcadas.

FREIOS A DISCO MECÂNICOS E HIDRÁULICOS

Operação e desgaste

Em discos molhados, os freios têm uma resposta mais rápida que os freios a disco. Eles também exigem pouca manutenção e não desgastam as jantes. Infelizmente, no entanto, se molhado, os freios a disco tendem a emitir ruídos.

Qualquer contato da superfície de atrito com água, sujeira ou óleo causa uma alteração no coeficiente de atrito. Por esse motivo, em caso de chuva, os freios a disco reagem com um pequeno atraso e não freiam da melhor maneira possível. O atrito causa desgaste das pastilhas e também dos discos de freio! O desgaste de patins e aros também se deve a inúmeras saídas com chuva.

-  Verifique se as superfícies de freio e os discos / pastilhas de freio estão absolutamente livres de cera, graxa e óleo. Se as pastilhas de freio entrarem em contato com o óleo apenas uma vez, elas não poderão mais ser limpas e deverão ser substituídas!
-  Em caso de sujeira e / ou umidade forte, é possível ouvir ruídos.
-  Em caso de substituição, use apenas pastilhas originais, marcadas e adequadas para o freio.
-  Vazamentos nas mangueiras do freio hidráulico podem não os torne inutilizáveis. Elimine todos os pontos de vazamento imediatamente, caso contrário, há risco de acidente!
-  Cabos danificados devem ser substituídos tuiti imediatamente, como eles poderiam quebrar. Perigo de acidente!
-  Os freios a disco superaquecem consideravelmente mente ao frear. Portanto, não toque imediatamente no disco e na pinça de freio, se você freou com frequência, p. es. depois ou durante uma descida prolongada.

- Verificação e ajuste de freios a disco mecânicos

Verifique regularmente o ponto de pressão e o estado dos cabos com a alavanca puxada.

Em caso de frenagem total, a alavanca do freio tem um ponto de pressão preciso e não toca no guidão?

Um curso de alavanca muito longo devido ao desgaste das pastilhas só pode ser parcialmente compensado diretamente na pinça de freio. Solte a porca de trava no parafuso, através do qual o cabo passa através da pinça de freio, e desaparafuse o parafuso até que o caminho desejado da alavanca seja obtido. Aparafuse a contraporca novamente e verifique se o slot do parafuso não está voltado para cima ou para a frente, caso contrário, sujeira e umidade podem se infiltrar.

Verifique regularmente se as almofadas são grossas o suficiente. Pode ocorrer o desgaste das pastilhas nas abas ou nas narinas de metal que se projetam na parte inferior da pinça de freio ou no campo de inspeção na parte superior da pinça de freio. Se eles se aproximarem até um milímetro do disco, será necessário desmontar as almofadas de acordo com as instruções do fabricante, verificá-las e, se necessário, substituí-las.

Quando o ajuste estiver concluído, verifique a operação e, soltando a alavanca do freio e deixando a roda girar, verifique se as pastilhas não esfregam.

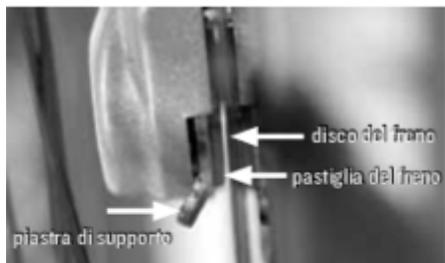
Ajustes repetidos alteram a posição da alavanca na pinça de freio. A eficácia do freio diminui. Em casos extremos, o freio pode travar completamente. Perigo de acidente! Alguns modelos permitem que outros ajustes sejam feitos diretamente na pinça de freio. No entanto, esses ajustes exigem boas habilidades manuais.

- Verificação e ajuste de freios a disco hidráulicos

Ao puxar a alavanca do freio, verifique regularmente se não há pontos de vazamento nos tubos e nas conexões. Tome medidas imediatas se o óleo hidráulico ou o fluido de freio escapar, pois pontos permeáveis podem comprometer o bom funcionamento dos freios. Perigo de acidente!

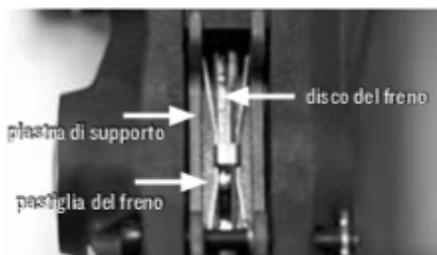
Na maioria dos modelos, o desgaste das pastilhas de freio é compensado automaticamente. Verifique antes de cada viagem se atinge um ponto de pressão definido, antes de a alavanca do freio tocar no guidão.

Verifique regularmente se as almofadas são grossas o suficiente. Pode ocorrer o desgaste das pastilhas nas abas ou nas narinas de metal que se projetam na parte inferior da pinça de freio ou no campo de inspeção na parte superior da pinça de freio. Se eles se aproximarem até um milímetro do disco, será necessário desmontar



Verifique o pastiglie dei freni em um freno Sram, la piastra di supporto non deve mai toccare il disco.

22.



Verifique o pastiglie dei freni su un freno Shimano, la tacchetta di supporto non deve mai toccare il disco

23.

as almofadas de acordo com as instruções do fabricante, verificá-las e, se necessário, substituí-las.

Use apenas pastilhas originais e siga os avisos no manual do fabricante do freio. Em caso de dúvida, peça a um especialista para fazer isso.

-  Antes de ajustar os freios, leia as instruções originais do fabricante do freio.
-  O ajuste repetido realizado apenas na alavanca do freio ou na pinça pode reduzir significativamente a ação máxima de frenagem obtida.
-  Bainhas usadas, nas quais p. por exemplo, os cabos individuais saem, eles devem ser substituídos imediatamente. Caso contrário, existe a possibilidade de uma quebra do freio, resultando em uma queda.
-  Os sistemas de freio com fluido de freio DOT exigem a substituição desse fluido em intervalos regulares, prescritos pelo fabricante.
-  Novas almofadas devem ser acionadas para alcançar os melhores valores de desaceleração. Para fazer isso, acelere sua bicicleta cinquenta vezes a uma velocidade aproximada de 30 km / he freie até parar.
-  Não abra as linhas hidráulicas do freio: o fluido do freio pode vaziar, prejudicial à saúde e agressivo à pintura.
-  Conexões abertas ou linhas hidráulicas com pontos de vazamento reduzem a ação de frenagem. Em caso de vazamento do sistema ou dobras nos tubos, entre em contato com um especialista. Perigo de acidente!
-  (Em alguns sistemas, é necessário intervir na pinça de freio para compensar o desgaste. Recomendamos a leitura das instruções do fabricante do freio a esse respeito.
-  Quando as rodas são desmontadas, não há lugar para puxar as alavancas de freio. Caso contrário, as almofadas serão pressionadas uma contra a outra, dificultando a montagem subsequente da roda. Depois de remover a roda, monte os suportes de segurança de transporte fornecidos com a bicicleta.
-  Não transporte a bicicleta com o selim e o guidão voltados para baixo, pois os freios podem não funcionar mais.

FRENNIE NO CASAMENTO

Os freios V-Brake consistem em braços de freio separados, localizados à esquerda e à direita do aro. Ao operar a alavanca do freio, os braços são apertados por um cabo.



(I DI INFO) O atrito causa o desgaste dos sapatos e das jantes. As jantes estão equipadas com os chamados indicadores de desgaste (por exemplo, ranhuras ou pontas). Se as ranhuras ou pontos não forem mais visíveis, o aro deverá ser substituído.



(RELÂMPAGO) Se o lado do aro for menor que uma massa crítica, a pressão dos pneus poderá fazer com que o aro rebente. A roda para ou o tubo interno explode.

Certifique-se de que as pastilhas dos travões estejam orientadas exatamente sobre as jantes e que tenham espessura suficiente, quase sempre reconhecíveis por ranhuras na pastilha do freio.

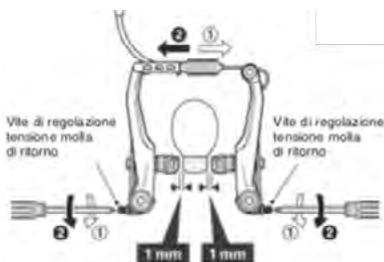
Para um ajuste ideal dos freios, mantenha aproximadamente 1/2 mm. distância entre as pastilhas dos travões e a lateral do aro (fig. 24).

A sapata do freio não deve tocar o aro na posição de descanso. Além disso, as duas pastilhas devem tocar totalmente o aro ao mesmo tempo em que estão travando e sem tocar na tampa. O ajuste final pode ser obtido atuando no parafuso de ajuste, como mostrado na imagem anterior. Se, durante a frenagem, as pastilhas entrarem em contato com a tampa ou entrarem nos raios das rodas, elas poderão causar quedas.

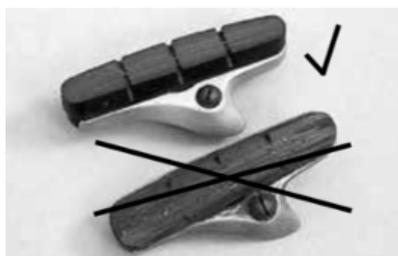
Se um dos dois sistemas de freios quebrar, conserte-os imediatamente, pois um freio não é suficiente para garantir uma frenagem segura. Recomenda-se verificar cuidadosamente os corredores, as bainhas e os cabos de tensão e sua lubrificação. Se notar espirais desgastadas ou alongadas, extremidades curvas, ferrugem ou desgaste, substitua as peças danificadas imediatamente.

Para substituir as almofadas, afrouxe o parafuso de retenção até a almofada ser removida e substitua-a. Verifique se as pastilhas dos travões estão firmemente fixadas (aperto de 5/8 Nm).

Qualquer contato da superfície de atrito com água, sujeira ou óleo causa uma alteração no coeficiente de atrito. Por esse motivo, em caso de chuva, os freios das pastilhas não reagem imediatamente e não travam da melhor maneira possível. O atrito causa



24.



25.

Pattini del freno con scanalature (indicatori d'usura) usurate (in basso) devono essere sostituiti.

desgaste dos patins e também das jantes! O desgaste de patins e aros também se deve a inúmeras saídas com chuva.

As jantes estão equipadas com os chamados indicadores de desgaste (por exemplo, ranhuras ou pontas). Se as ranhuras ou pontos não forem mais visíveis, o aro deverá ser substituído. Se a parede de um círculo for menor que uma massa crítica, a pressão das tampas pode causar a ruptura do círculo. A roda para ou o tubo interno explode. Perigo de queda!

Aconselhamos que você verifique a espessura da parede da jante o mais tardar depois de usar o segundo conjunto de pastilhas.

-  Em caso de substituição, use apenas sapatos originais, marcados e adequados para a jante
-  Verifique se as superfícies de frenagem estão absolutamente livres de cera, graxa e óleo. Peça a um especialista para verificar o aro o mais tardar depois de usar o segundo conjunto de patins. Círculos desgastados podem fazer com que o tubo interno rebente e, portanto, causem uma queda! Para desacelerar efetivamente, é necessário verificar periodicamente e, se necessário, ajustar os freios.
-  Cabos de freio danificados (por exemplo, cabos onde se projetam fios individuais) devem ser substituídos imediatamente. Caso contrário, existe a possibilidade de uma quebra do freio, resultando em uma queda.
-  O ajuste dos sapatos nas jantes requer habilidades manuais consideráveis. Peça a um especialista para substituir ou ajustar os patins.
-  Os fabricantes de freios fornecem instruções detalhadas de uso. Leia-os cuidadosamente antes de remover uma roda ou executar operações de manutenção.
-  Após o ajuste, execute um teste de freio parado. Certifique-se de que, ao operar a alavanca, toda a superfície dos patins toque as laterais do aro, sem entrar em contato com as tampas e que a própria alavanca não toque no guidão. A quebra dos freios ou danos às tampas poderia causar acidentes.



26.

Faccia verificare e misurare regolarmente i cerchi

SISTEMAS DE MONTAGEM DE RODAS

Até o momento, a Olympia oferece dois padrões diferentes para a fixação do volante.

A. LANÇAMENTOS RÁPIDOS QR9

Graças ao uso de travas rápidas, os eixos dos cubos são travados nas saídas da estrutura. Esta operação é possível sem o uso de ferramentas ou chaves.

Para liberar a roda, é necessário abrir a alavanca de retenção e girar algumas voltas.

Mesmo que os sistemas de liberação rápida ou liberação rápida sejam muito simples e rápidos, ocorrem problemas devido ao uso incorreto com frequência.

A liberação rápida geralmente consiste em duas partes de controle:

- Em um lado do cubo, há a alavanca de abertura e fechamento (manual) que, através de um mecanismo excêntrico, transforma o movimento de fechamento em travamento.
- No outro lado do cubo, há a porca de trava que, através de um mecanismo, permite ajustar a intensidade do bloco.

INSTRUÇÕES PARA MONTAGEM DE RODAS COM SISTEMA DE LANÇAMENTO RÁPIDO

9mm

Mova a alavanca do mecanismo de liberação rápida para a posição ABERTA e instale a roda de forma que ela adira às superfícies internas das extremidades do garfo. Com a alavanca na posição de ajuste, aperte a porca de ajuste até que ela esteja ligeiramente apertada. Bloqueie a liberação rápida. Segurando a alavanca na palma da sua mão, mova-a conforme mostrado na figura abaixo para a posição CLOSE.

Durante a primeira metade do movimento de fechamento, a alavanca deve oferecer uma leve resistência. Na seção seguinte, o movimento de fechamento da alavanca deve se opor a uma resistência que aumenta até que seu movimento seja muito difícil. Erga, colocando os dedos no garfo (não no disco do freio) e empurre a alavanca com a palma da mão.

Fecho de liberação rápida com a palma da mão

CUIDADO: Se você precisar exercer mais de 200 Newton (45 lb) de força para travar a alavanca, afrouxe levemente a porca de ajuste. Se você precisar exercer menos de 53,4 Newton (12 libras) de força para liberar a alavanca, aperte levemente a porca de ajuste. Se a liberação rápida não passar em um desses testes, execute a configuração novamente ou entre em contato com o seu revendedor para obter assistência. Repita os testes antes de usar a bicicleta.

A alavanca na posição FECHAR deve estar paralela à roda. Não deve se projetar lateralmente para evitar aberturas não intencionais. Verifique seu fechamento tentando mover a alavanca.



Verifique sempre o fechamento correto das rodas antes de usar a bicicleta. O encaixe incorreto das rodas pode causar quedas! Perigo!



Ao estacionar a bicicleta, aperte as rodas com liberação rápida e enquadre um em um objeto estável.

Se a alavanca de bloqueio girar sobre si mesma, significa que a roda não está devidamente apertada. Reabra a trava e aperte a porca no lado oposto, girando-a no sentido horário até que a alavanca atinja a resistência ideal para garantir que ela trave corretamente. O bloqueio é considerado fechado se a alavanca não se mover e não girar mais. Levante a roda a alguns centímetros do chão, bata levemente no pneu por cima, certificando-se de que a roda não saia das saídas e que esteja bem presa à estrutura ou ao garfo.

Verifique sempre se as alavancas, dianteira e traseira, do Quick Release estão sempre do lado esquerdo da bicicleta (lado oposto à corrente), para evitar que a roda dianteira esteja montada no lado errado.

A liberação rápida não apertada corretamente pode fazer com que as rodas se soltem da estrutura ou do garfo. Perigo de acidente!

Nunca substitua as Liberações Rápidas padrão por componentes iluminados em MTBs por freios a disco.

Perigo!

Para evitar roubo, existe a possibilidade de substituir esse tipo de bloqueio por um dispositivo anti-roubo que use uma chave com um código de segurança ou uma chave Allen.

B. EIXOS PASSANTES

Os eixos passantes fornecem às bicicletas maior estabilidade e precisão de direção. Particularmente adequado para BTT e bicicletas de corrida com freios a disco, os pinos passantes suportam melhor as tensões e vibrações. Os garfos da suspensão melhoram significativamente sua rigidez graças ao uso do eixo passante. Está disponível uma grande variedade de sistemas de pinos passantes e, em alguns casos, o sistema envolve o uso de uma liberação rápida para parafusar e desaparafusar o pino, enquanto em outros casos o uso de ferramentas (por exemplo, chaves Allen) é necessário para executar esta operação. .

Garfo de mola MTB

Insira a roda no garfo, inserindo o disco do freio na pinça de freio. Centralize a roda nas saídas e insira o pino com a alavanca aberta, da direita para a esquerda em relação à direção da viagem. Aperte firmemente o pino no sentido horário. Feche a alavanca de liberação rápida da mesma maneira que a liberação rápida tradicional. Na primeira seção, a alavanca não encontrará resistência ao seu movimento, enquanto na segunda parte aumentará significativamente sua resistência até que seja difícil movê-la. Apoiando-se no garfo (nunca no disco do freio ou nos raios da roda), pressione firmemente a alavanca com a palma da mão. Na posição fechada, a alavanca não deve se mover. Por razões de peso, nasce o furto padrão através do eixo.

Ao contrário dos sistemas anteriores, a porca de travamento é conectada ao garfo usando um parafuso. Dependendo do tipo de fabricante do garfo e dos sistemas utilizados, podem ser necessárias ferramentas especiais para parafusar e desaparafusar os pinos passantes.

Para remover a roda, afrouxe a trava e desaparafuse completamente o pino e remova-o do cubo. O procedimento para montar a roda no garfo é exatamente o oposto da desmontagem. Verifique se todos os parafusos e alavancas dos sistemas de travamento estão fechados corretamente.

 Use apenas as ferramentas recomendadas pelo fabricante do garfo. Sempre use chaves dinamométricas e cumpra os torques de aperto indicados pelo fabricante.

 Aperte os bloqueios gradualmente até atingir o torque máximo, verifique o posicionamento correto dos componentes durante a operação de aperto. Nunca exceda os valores máximos de aperto. Esta operação pode comprometer o pino e o garfo, danificando-os.

O eixo passante padrão para bicicletas de corrida e traseira do MTB é de 12 mm. Este sistema é caracterizado pelas características de rigidez com peso realmente baixo.

O eixo passante de 12 mm está disponível na versão com parafuso de cabeça sextavada para chave Allen ou na versão com alavanca de liberação rápida, menos utilizada.

Para desmontar a roda traseira, desaparafuse o pino usando:

- Pino sextavado (use a chave Allen);
- Pino de liberação rápida (não são necessárias ferramentas).

Uma vez que o pino tenha sido completamente desaparafusado, será possível extraí-lo e remover a roda como de costume. Durante a montagem, certifique-se de não inserir o eixo no cubo antes de montar a roda traseira.

Monte a roda nas guias de inserção. Nesse caso, a roda estará exatamente centralizada no quadro na posição correta. Insira o pino e o parafuso.

No caso da liberação rápida, aperte firmemente até a alavanca travar.

No caso da chave Allen, aperte de acordo com o torque de aperto indicado pelo fabricante.

 Os torques de aperto além dos limites podem comprometer a segurança do eixo, garfo, rodas e chassi. Não use ferramentas diferentes daquelas indicadas pelo fabricante.

 Leggere sempre le istruzioni allegate dal produttore della forcella e seguire le raccomandazioni.

 Prima di utilizzare la MTB controllare sempre la corretta chiusura ed il fissaggio delle ruote. Una ruota non fissata correttamente può causare una caduta.

PRESSÕES, COBERTURAS, CÂMARAS DE AR

As rodas garantem o contato da bicicleta com o solo. As desconexões da terra, juntamente com o peso do usuário nas rodas, sofrem considerável estresse.

Após um período de teste, entre 100-300 km, os raios passam por um assentamento. É possível que as rodas precisem ser verificadas e centradas, mesmo que tenham sido fabricadas com precisão e entregues já centralizadas.

Geralmente, após esta fase de ajuste, é necessário controlar as rodas sem precisar refocar.

A roda é composta pelo círculo e pelos raios do cubo. A tampa (borracha) é montada na borda interna da qual está localizada a câmara de ar. O último é delicado o

suficiente, portanto, para protegê-lo dos mamilos dos raios, uma fita protetora (aba, fita do aro) é aplicada no canal interno do aro.

Prima di montare una nuova copertura è importante verificare la dimensione della gomma, generalmente viene riportata sul fianco della stessa.

Le cifre riportate sul lato della copertura (qui a lato un esempio di copertura per MTB, ma vale lo stesso per le altre coperture) indicano diverse informazioni ad esempio 57-559, dove 57 indica la larghezza espressa in millimetri della copertura gonfia e 559 indica il diametro, in millimetri, interno della stessa.

Con le cifre 29"x2.2", invece, si indicano: 29" il diametro della gomma espresso in pollici e 2,2" la sezione in pollici della stessa.

Attenersi sempre alle raccomandazioni del produttore per quanto riguarda le dimensioni massime che il telaio o la forcella riescono ad ospitare.

Coperture troppo grandi o larghe possono creare interferenza con telaio e forcella.



A instalação de uma tampa mais alta, mais larga ou diferente da tampa padrão pode fazer com que o pé bata na roda dianteira lentamente. Perigo de acidente! Isso acontece principalmente em bicicletas de estrada.

O bom funcionamento dos pneus depende basicamente de uma pressão de inflação correta, o que torna os pneus mais resistentes mesmo a avarias. Em particular, o esmagamento do tubo interno após o impacto de um canto, a chamada mordida de cobra, é devida à pressão de inflação muito baixa.

Em geral, a pressão de inflação recomendada pelo fabricante está localizada na lateral da tampa ou na etiqueta de tipo. O limite inferior da pressão indicada garante melhor conforto da suspensão, ideal para passeios em terreno irregular. Aumentar a pressão minimiza a resistência ao rolamento, enquanto o conforto diminui. Uma alta pressão de inflação dos pneus os torna adequados para saídas em asfalto liso.

Frequentemente, a pressão é indicada na unidade inglesa psi (libra por polegada quadrada). Os valores mais comuns foram convertidos na tabela.

A tampa e o aro em si não são herméticos. Exceção: tubulares no caso de bicicletas de corrida. Para manter a pressão interna, a câmara de ar é inserida e inflada por meio de uma válvula especial, a válvula Sclaverand ou Presta. A válvula é adequada para altas pressões, porém requer alguma prática em uso. Uma tampa de plástico protege a válvula da sujeira.



27.

Dimensioni ed intervalli di pressione per il gonfiaggio gomma

 Se a bicicleta de corrida estiver equipada com pneus sem câmara de ar, instale-a usando apenas os produtos dos respectivos fabricantes. Mais informações estão disponíveis nas instruções do fabricante do pneu ou em seu site.

 Se a bicicleta correr com uma pressão de inflação muito baixa, a tampa poderá sair da borda.

 As tampas que permitem uma pressão igual ou superior a cinco barras devem ser montadas nas jantes com um perfil em forma de gancho.

 Ao encher os pneus, nunca exceda a pressão máxima permitida! Durante a corrida, a cobertura pode sair do círculo ou estourar. Perigo de queda!

Leve em consideração os diferentes diâmetros das válvulas e use apenas câmaras-de-ar com válvulas compatíveis com o aro. O uso de uma válvula incorreta pode causar vazamento repentino de ar, resultando em um acidente.

Um aperto incorreto do corpo da válvula Presta causa uma lenta fuga de ar. Verifique o aperto do corpo da válvula no tubo alongado.

Frequentemente, com as bombas manuais, não é possível obter uma pressão de inflação mais alta. As bombas de pé com manômetro são mais adequadas para isso, com as quais a pressão da tampa pode ser verificada em casa. Adaptadores estão disponíveis para todos os tipos de válvulas. Com um adaptador apropriado, um tubo interno com uma válvula Sclaverand também pode ser inflado pelo posto de gasolina.

Antes de encher a borracha, é necessário desaparafusar levemente a parte serrilhada da válvula e pressionar brevemente e levemente até que saia um pouco de ar.

 Substitua as tampas gastas e danificadas ou rachadas nas laterais. Sujeira, infiltrações e umidade podem causar danos à estrutura do telhado.

 Use sua bicicleta apenas com as tampas na pressão indicada. Verifique regularmente e antes de usar.

 Verifique se as dimensões da válvula são compatíveis com o aro e se a válvula está na posição reta! Em casos especiais, danos nas tampas podem causar o rebentamento da câmara de ar e consequentes acidentes!

 Em casos extremos, qualquer dano nas tampas pode causar uma explosão repentina do tubo interno com consequente acidente!

 Substitua imediatamente as fitas com aro defeituosas (exceto as rodas sem câmara de ar onde a fita aro não é fornecida).

- **CENTRALIZAÇÃO DE RODA E TENSÃO DE FALO**

O cubo no centro da roda está conectado ao aro graças ao uso de raios. A centralização das rodas é possível graças ao tensionamento uniforme dos raios. Um golpe repentino na roda na área do aro pode causar a quebra de um raio e a consequente perda de centralização do aro. Nesse caso, a segurança da roda fica comprometida e pode fazer com que o aro oscile, comprometendo o funcionamento da sua bicicleta.



Tensione os raios soltos imediatamente. Caso contrário, nesses pontos, as tensões aumentarão no restante dos componentes da roda.



Centralizar as jantes e tensionar corretamente os raios das rodas é uma operação difícil que somente um especialista profissional deve fazer.



Nunca use uma bicicleta com as rodas não centralizadas. Perigo de queda!

Verifique a centralização das rodas regularmente e antes de usar. Para realizar esta operação, levante a roda do chão e gire-a com uma mão, observando que seu movimento está livre de oscilações.

COMPORTAMENTO EM CASO DE PERFURAÇÃO

A perfuração de uma cobertura é um evento bastante frequente e não deve desencorajar nenhum ciclista. Além disso, pedalar fora de estrada com um MTB aumenta a possibilidade de perfuração, por esse motivo é de fundamental importância sempre levar consigo o material necessário para ser auto-suficiente em caso de necessidade. No entanto, será necessário remover a roda para reparar / substituir a câmara / tampa.

1. DESMONTAGEM DE RODAS

A. Bicicleta com sistema de freio com freio V ou pinça: solte a bainha do cabo de freio da alavanca do freio. Segure as pastilhas dos freios com uma mão e aperte-as na direção do aro. A partir desta posição, será mais fácil soltar a bainha do cabo do freio do gancho da alavanca do freio V.

B. Bicicletas com sistema de freio a disco hidráulico: será muito importante nunca operar a alavanca da pinça de freio ao montar e remover as rodas. Depois de remontar as rodas, verifique se elas giram livremente sem que o disco deslize na pinça de freio. Nunca toque nos discos imediatamente após o uso do MTB, pois eles atingem altas temperaturas e podem causar queimaduras.



No caso de um freio a disco hidráulico, nunca opere a alavanca do freio quando o MTB estiver sem rodas; para transporte, use o suporte de segurança para a pinça de disco.



Aguarde até os discos de freio esfriarem antes de tocá-los e remover as rodas.



Sempre leia e siga as instruções dos fabricantes de freio.



Antes de iniciar a operação de remoção da roda, verifique em quais sistemas de fixação a roda foi montada com referência ao capítulo xxxx sistemas de fixação da roda.

RODA DIANTEIRA: No caso do sistema de liberação rápida, abra a alavanca de retenção da liberação rápida, gire a alavanca e afrouxe sua alça até que ela se solte do mecanismo de retenção de queda.

No caso de um sistema com eixo passante, desaparafuse e remova o eixo do cubo da roda.

RODA TRASEIRA: Antes de remover a roda traseira, passe a corrente pela menor roda dentada. Essa posição facilitará a extração da roda traseira, pois, nesse caso, a caixa de engrenagens ficará na posição mais externa ao chassi e não impedirá o movimento.

1. Com uma mão, mova a caixa de velocidades traseira levemente para trás para facilitar a desmontagem da roda traseira.
2. Levante a bicicleta levemente, bata suavemente no volante e deixe-o sair do quadro.

2. DESMONTAGEM DAS COBERTURAS:

1. Desaparafuse a porca de fixação da válvula e remova o ar residual.
2. Pressione o pneu da lateral do aro para o centro do aro.
3. Realize esta operação em toda a circunferência da roda para facilitar a desmontagem. Insira a alavanca de montagem na borda inferior da tampa, aproximadamente 5 cm, à direita ou esquerda da válvula.
4. Levante a lateral do pneu e mantenha esta posição.
5. Posicione a segunda alavanca a cerca de 10 cm da primeira, inserindo-a entre a jante e o pneu.
6. Levante a borda do pneu novamente, alavancando na lateral do aro. Depois de levantar uma parte da lateral do pneu, alavancando no aro, solte completamente a lateral do pneu movendo a alavanca por toda a circunferência da roda.
7. Remova o tubo interno, tomando cuidado para não causar mais danos.
8. Se necessário, repare o tubo interno de acordo com as instruções do "kit de emergência" fornecidas pelo fabricante.
9. Smontare la gomma dal cerchio e verificare che il rim tape sia correttamente inserito all'interno della sede del cerchio, non sia danneggiato con crepe o tagli e che tutti i nipless e i fori dei raggi siano omogeneamente protetti.
10. Il rim tape deve coprire completamente tutta la superficie interna del cerchio.

3. MONTAGEM DE COBERTURAS

Verifique se não há corpos estranhos, sujeira ou qualquer outra coisa na tampa, pois danificariam a câmara de ar antes de montá-la.

1. Insira a borda do pneu no aro. Sirva-se com o polegar e passe a lateral do pneu pela borda do aro ao longo de todo o comprimento da circunferência. Este tipo de operação não deve exigir o uso de ferramentas. No orifício do aro, insira a válvula do tubo interno.
2. Encha o tubo interno com uma quantidade mínima de ar suficiente para torná-lo redondo e insira-o completamente dentro da borracha. Verifique se não há vincos na câmara de ar.
3. Comece com a montagem final da borracha no lado oposto da válvula. Pressione a lateral do pneu dentro da jante por todo o comprimento da circunferência com a ajuda dos polegares.
4. Evite apertar ou esmagar o tubo interno entre o pneu e a jante. Empurre constantemente o tubo interno em direção ao interior da borracha com a ajuda do dedo indicador.

 No caso de corpos estranhos ou tampa danificada, recomendamos a substituição da tampa por razões de segurança.

 Sempre substitua as fitas do aro com defeito.

5. Continue constantemente ao longo de toda a circunferência do pneu nos dois lados. Na parte final, empurre o pneu para baixo para que ele possa deslizar dentro do canal da jante, facilitando a inserção dos últimos centímetros do pneu.

6. Verifique com a palma da mão se o tubo interno está encaixado corretamente na tampa e se o último está inserido corretamente no aro.

7. Em caso de dificuldade em inserir o pneu no aro, use as alavancas de montagem, certificando-se de que o lado chanfrado esteja voltado para o tubo interno para não comprometer o mesmo.

8. Pressione a válvula dentro do aro para que o tubo interno não fique preso sob o calcanhar de borracha. Verifique se a válvula está reta, caso contrário, repita a operação centralizando a válvula no orifício no aro.

9. Com as duas mãos, pressione as laterais do pneu e repita a operação em toda a circunferência da roda no sentido de rotação. Isso garante a verificação do ajuste correto do tubo interno e da fita do aro.

10. Infe a câmara de ar até que a pressão desejada seja atingida. No lado do pneu, a pressão máxima é indicada pelo fabricante.

11. Verifique se as linhas de controle do pneu estão constantemente paralelas ao aro ao longo de todo o comprimento da circunferência.

 Se a tampa perfurar durante uma saída, extraia completamente o pneu da jante, inspecione cuidadosamente o interior do pneu, passe as mãos dentro da tampa procurando corpos estranhos e remova-os antes de substituir a câmara ar.

RIPARAZIONE DI GOMME UST TUBELESS

In caso di foratura di una gomma tubeless è possibile utilizzare una camera d'aria per rimediare all'inconveniente.

1. Rimuovere il corpo estraneo dalla copertura.

2. Smontare la valvola dal cerchio.

3. Introdurre nella gomma la camera d'aria leggermente gonfiata e rimontare la gomma come descritto in precedenza. Attenersi alle pressioni di gonfiaggio massime e verificare che la copertura sia montata correttamente nella sede del cerchio. Coperture speciali senza camera d'aria possono essere riparate con delle toppe all'interno della gomma (consultare le indicazioni del produttore dei kit di riparazione).

 *Un montaggio non corretto delle coperture può compromettere la sicurezza. Verificare sempre che le coperture siano montate correttamente.*

MONTAGEM DE COBERTURAS UST TUBELESS

1. Antes de montar a borracha, verifique sempre se a parte interna e a área ao redor do salto da borracha estão limpas e não lubrificadas. Molhe os calcanhares de borracha em ambos os lados com água e sabão ou com pasta de montagem específica. Não use as alavancas de montagem!

2. Use apenas as mãos para inserir o pneu no aro, para evitar danos ao calcanhar do pneu. Pressione o cordão de borracha de um lado ao longo de toda a circunferência da borda do aro. Em seguida, pressione a outra parte do pneu na borda do aro. Centralize a tampa no círculo. Verifique se o pneu está no canal do aro no meio da ranhura e se a válvula está dentro do pneu. Encha o pneu gradualmente para que os calcanhares aderam completamente à borda do aro, o limite máximo de pressão é mostrado na lateral da tampa.

3. Verifique se as linhas de controle estão paralelas à borda do aro ao longo de toda a circunferência; caso contrário, esvazie a borracha levemente, calce manualmente quando necessário e inche gradualmente até a pressão máxima permitida.

Ao esvaziar o pneu, atinja a pressão operacional desejada.



Os pneus sem câmara de ar devem ser utilizados apenas com jantes e rodas sem câmara de ar.

MONTAGEM DA RODA

A sequência de montagem das rodas é invertida em relação à desmontagem. Certifique-se de que a roda esteja inserida corretamente nas saídas e que esteja centralizada entre o carro traseiro ou as pernas do garfo.

Verifique o local correto da liberação rápida.



Antes de usar a bicicleta, execute os seguintes testes: verifique se os freios estão funcionando corretamente sem desacelerar as rodas, se a roda está firmemente fixada, se os discos estão limpos de óleos, graxas ou outros lubrificantes. Sempre realize testes de frenagem para verificar a operação correta do freio.



A montagem incorreta pode causar mau funcionamento ou, em casos extremos, quebra do sistema de freio. Siga sempre as instruções fornecidas pelo fabricante no folheto de instruções incluído.



Substitua sempre as tampas danificadas, gastas ou penetradas de um objeto.

SÉRIE DE DIREÇÃO

O fone de ouvido inclui: garfo com roda dianteira, haste e guidão. Graças à sua rotação, o fone de ouvido permite que você ande de bicicleta transferindo o movimento do guidão para a roda dianteira.

Para que a bicicleta se estabilize e prossiga em uma direção reta, o fone de ouvido deve estar livre para girar e livre de obstáculos.

As irregularidades de um fundo acidentado causam estresse e estresse ao fone de ouvido, gerando, em certos casos, um afrouxamento e um deslocamento.

VERIFICAÇÕES E AJUSTES

1. Coloque uma mão na tampa superior do fone de ouvido e verifique a reprodução.
2. Com a outra mão, aplique o freio dianteiro empurrando a bicicleta para frente e para trás, apoiando-se na sela com o tronco.
3. Em caso de jogo, a tampa superior, com um toque, se moverá em relação à inferior.
4. Outra situação de jogo do fone de ouvido é determinada pelo barulho que é ouvido deixando a roda dianteira da bicicleta quicar no chão. Para verificar a suavidade e o ajuste do fone de ouvido, suspenda a frente da bicicleta levantando o quadro com uma mão.
5. Verifique se o movimento do guidão da posição central para a extrema direita e extrema esquerda ocorre sem impedimentos. A roda dianteira deve se mover facilmente de uma extremidade à outra até o final do curso, sem interrupção ou atrito.



O uso da bicicleta com um fone de ouvido lento pode ampliar ainda mais as tensões no garfo e na direção. Perigo de possível dano ou quebra da direção e do garfo.



É necessário ter experiência profissional para ajustar corretamente o fone de ouvido. Recomendamos que isso seja feito por um especialista. Se você fizer isso, leia atentamente as instruções do fabricante do fone de ouvido.



Depois de ajustar o fone de ouvido, verifique sempre se a roda dianteira e a haste estão bem presas. Trave a roda dianteira entre as pernas e tente girar o guidão. Uma haste conectada incorretamente pode fazer você cair.

TIPO DE DIREÇÃO DA SÉRIE AHEADSET

Graças a este sistema, o fone de ouvido é ajustado fixando a haste do guidão. Nesse caso, a haste será fixada externamente ao tubo não rosqueado do garfo, para que não seja inserida dentro do garfo como anteriormente.

1. Desaparafuse os parafusos de travamento localizados na parte traseira da haste nas laterais.
2. Aperte o parafuso de ajuste localizado na parte superior do fone de ouvido com uma chave Allen.
3. Ajuste a haste de forma que o guidão não fique torto em relação às rodas retas.
4. Usando uma chave de torque, aperte os parafusos laterais de acordo com os torques de aperto indicados. Não exceda os torques de aperto indicados, para obter mais informações, consulte o capítulo XXX Torques de aperto e consulte as instruções do fabricante do componente.
5. Teste o jogo da maneira descrita anteriormente neste capítulo.
6. Também nesta situação, o fone de ouvido não deve impedir o movimento de rotação, portanto, não deve ser muito estreito.

Para verificar o aperto de todos os componentes, além de revisar o aperto dos parafusos, antes de usar sua bicicleta, aperte a roda dianteira entre as pernas, posicionando-se na frente do guidão e tente girá-la em relação à roda dianteira. Se o guidão se mover, aperte novamente os parafusos de fechamento, conforme indicado pelos torques de aperto.



Após ajustar o fone de ouvido, verifique se a haste está bem presa. Um guidão incorretamente protegido pode fazer com que você caia.



O parafuso de ajuste não deve estar totalmente apertado, deve ser usado apenas para ajustar a reprodução do fone de ouvido.



Aperte os parafusos de aperto da haste de acordo com as indicações de torques de aperto; o aperto com maior força pode esmagar o tubo do garfo.



28.



29.

SÉRIE TRADICIONAL DE DIREÇÃO

Para levantar ou abaixar a haste do guidador, afrouxe o parafuso expansor localizado acima da haste. Uma vez livre, abaixe ou levante até a altura correta. Mantendo a haste na posição, aperte firmemente o parafuso do expansor (apertando 20 Nm).



30.



31.

Em bicicletas para uso em terrenos irregulares, como BTT, o sistema de amortecimento, também chamado de suspensão, tem a tarefa de absorver a rugosidade do solo, seja ela positiva (pedras, raízes, solavancos etc.) ou negativa (depressões, orifícios, etc.); respectivamente em compressão ou extensão. Para as bicicletas da cidade, por outro lado, a excursão dos garfos de suspensão é muito pequena e sua tarefa é tornar a condução mais confortável nas ruas irregulares da cidade.



Preste atenção ao uso pretendido da sua bicicleta. Ter um garfo de suspensão não significa que é permitido o uso off-road do veículo, mas, mais simplesmente, poderia ter sido fornecido na instalação para aumentar o conforto de condução em estradas irregulares. Perigo!

GLOSSÁRIO:

PRÉ-CARREGAMENTO DA SUSPENSÃO

Nos sistemas de amortecimento pneumático amplamente utilizados, a pressão de inflação determina a rigidez e a pretensão do garfo. Siga rigorosamente as sugestões do fabricante.

Molas de aço podem ser pré-tensionadas dentro de um determinado intervalo. A suspensão, portanto, reage apenas na presença de maior estresse. No entanto, a constante elástica não é alterada. Pilotos mais pesados não conseguem compensar rigidez muito baixa com maior pretensão.

SISTEMA DE RETORNO DE AMORTECEDOR (AMORTECIMENTO REBOUND)

Este tipo de sistema permite regular o curso de retorno da suspensão, atrasando ou diminuindo a velocidade.

SISTEMA DE AMORTECIMENTO DE COMPRESSÃO

Este tipo de sistema permite ajustar a compressão do curso da suspensão, atrasando ou diminuindo a velocidade.

Naufração ou queda

A faixa ideal de afundamento do garfo ou do amortecedor traseiro é definida com base no peso do usuário. As suspensões serão pré-carregadas de forma a permitir que o usuário entre no MTB parado, contendo o afundamento na corrida SAG.

LOCKOUT

Sistema que permite que as suspensões bloqueiem ou desbloqueiem sua operação. Este sistema facilita seu uso na estrada ou em caminhos sem desconexões. Desta maneira, evita-se a oscilação das suspensões. Não deve ser utilizado na posição "bloqueado" em rotas irregulares ou todo-o-terreno e, em particular, em declives.

SISTEMA DE SUSPENSÃO COM PLATAFORMA ESTÁVEL

Este sistema permite aumentar o amortecimento da compressão, eliminando as oscilações. Ao contrário do bloqueio, este sistema permite obter quase o mesmo efeito sem travar a suspensão.

A. FORQUILHA ALMOFADA

Como já mencionado, o garfo de suspensão também pode ser fornecido nas bicicletas City Bike e Trekking com o único objetivo de aumentar o conforto na superfície irregular da estrada, enquanto no BTT é de fundamental importância, pois permite que você conduza fora de estrada com controle absoluto e maior conforto. Os garfos da suspensão absorvem os golpes gerados pelo fundo irregular e permitem reduzir as tensões que ocorreriam no usuário. Os garfos no mercado são de origem de motocicleta e são

definidos como telescópicos. Os vários modelos de garfos variam de acordo com o tipo de elementos que os compõem.

As variáveis de suspensão podem ser: aço de mola, elastômero, cartuchos de óleo e ar. Em certos casos, eles podem ser combinações desses elementos. O amortecimento ocorre comprimindo um cartucho de óleo de ar ou elastômero / mola.

OPERAÇÃO

Quando a roda da frente é sujeita a um impacto, as cadeiras de rodas são empurradas para cima e deslizam sobre as pernas do garfo. Estes últimos estão firmemente amarrados à cabeça do mesmo, com exceção do garfo RockShox RS1, que funciona ao contrário, ou seja, com chainstays fixos e hastes móveis.

Como resultado de um golpe / impacto, o garfo e os elementos dentro dele, durante a operação, provocam o deslizamento dos controles deslizantes nas hastes (compressão ou afundamento) e que, posteriormente, se estendem e retornam à sua posição inicial. A pré-carga da mola, dos elastômeros ou do cartucho de ar / óleo, permite gerenciar a compressão e a extensão do garfo e, através de válvulas hidráulicas, é possível controlar a velocidade com que o garfo se estende e comprime.



Leia o glossário no início do capítulo com atenção.



Os BTT Olympia são projetados para serem usados com garfos montados, suspensos ou rígidos padrão.



O uso de garfos semelhantes é permitido, exceto para diferentes comprimentos de montagem e / ou placas duplas. O uso desses garfos envolve a perda do direito de garantia. Possível dano ou risco de acidente!

Graças a cartuchos especiais com válvulas hidráulicas, é possível amortizar. Em certas situações, são utilizados amortecedores de fricção por ar. No caso de longas pedaladas nos pedais, em subidas onde é necessário um grande esforço, é aconselhável travar o bloqueio. Em superfícies irregulares e em declive, é aconselhável desbloquear o bloqueio do choque.

DEFINIÇÃO E MANUTENÇÃO

De acordo com suas necessidades, os vários tipos de uso e para obter um rendimento ideal, você pode ajustar o garfo, adaptando-o ao peso do usuário.

Aplique um grampo na haste do garfo, aperte-o e deslize-o para baixo até a cabeça dos controles deslizantes.

Quando montado na sela, o garfo produz um afundamento chamado "curso negativo". Meça o deslocamento do grampo (SAG).

Para BTT da categoria Maratona Cross Country, recomenda-se um (SAG) de cerca de 10 a 15% da excursão máxima. No caso do MTB de Enduro-All Mountain, recomenda-se um (SAG) de cerca de 20 a 30% da excursão máxima. Se for necessário alterar a pré-carga de compressão do garfo nos modelos com mola ou elastômeros, graças a um parafuso geralmente localizado na parte superior do garfo, são possíveis ajustes limitados. Enquanto em garfos de ar / óleo, esse ajuste é possível graças ao aumento da pressão no cartucho.

A pressão deve ser verificada regularmente através do uso de uma bomba com manômetro, geralmente fornecida pelo fabricante do garfo.

Siga sempre as indicações e valores recomendados pelo fabricante do garfo.

Verifique a configuração do seu MTB realizando um pequeno teste em terreno não pavimentado.

Use o grampo como referência para ajustar a compressão para atender às suas necessidades.

-  Leia atentamente o manual de instruções anexado pelo fabricante do garfo antes de executar qualquer tipo de ajuste ou manutenção.

Se o grampo se mover para o final da bainha (final do curso), significa que a configuração do garfo é muito baixa, será necessário aumentar a pré-carga. Se este último for insuficiente no caso de um garfo com mola ou elastômeros, será necessário substituir esses elementos por um especialista. Geralmente, os sistemas de ajuste do garfo estão localizados na parte superior da haste direita ou na parte inferior da mesma. Iniziare la regolazione ad ammortizzatore completamente aperto. Con variazioni di quarto di giro, selezionare la configurazione desiderata. Nel caso le regolazioni non permettano di ottenere i risultati desiderati, valutare eventuali kit tuning o post-montaggio fornite dal produttore della forcella.

Use apenas componentes aprovados pelo fabricante do garfo.

Os garfos de suspensão consistem em elementos relativamente complicados. Eles exigem manutenção e cuidados constantes. Cada fabricante de garfos fornece centros de serviço para sujeitar os garfos a revisões regulares e check-ups completos.

-  A construção e o ajuste do garfo devem impedir que ele atinja o final do curso. A compressão súbita e total do garfo produz golpes e barulhos altos. Pressão insuficiente do cartucho causa afundamento no final do curso. Se esse tipo de situação persistir, poderá causar danos à estrutura e ao garfo.

-  Use o bloqueio bloqueado apenas em estradas ou terrenos suaves.

-  No caso de golpes repetidos, o garfo não pode se estender completamente. Perigo de queda!

RECOMENDAÇÕES GERAIS E DICAS DE MANUTENÇÃO

Limpe e verifique se as superfícies deslizantes dos garfos estão sempre limpas e livres de sujeira, independentemente do modelo do garfo.

Limpe o garfo após cada viagem com água usando uma esponja macia.

No final da lavagem, tomando cuidado para não comprometer as pinças e os discos de freio, aplique uma leve camada de óleo nas pernas do garfo. Evite usar produtos de limpeza de alta pressão ou detergentes agressivos. Use um especialista com uma chave dinamométrica para verificar os parafusos do garfo.

-  Água e poeira, levantadas pela roda dianteira, entram constantemente em contato com o garfo da suspensão. Limpe após cada saída com detergentes específicos e água.

-  Leia atentamente as instruções fornecidas pelo fabricante do garfo e consulte o site relevante.

-  Os garfos de suspensão são construídos com componentes sofisticados. As operações de manutenção ou reparo devem ser realizadas apenas em centros autorizados pelo fabricante do garfo. Use apenas uma chave dinamométrica e siga os torques de aperto indicados pelo fabricante do garfo para as operações de verificação.
-  Antes de comprar uma nova cobertura, verifique sempre se as dimensões do pneu são compatíveis com o garfo da suspensão. A compressão completa do garfo pode fazer com que o pneu colida com a parte inferior da cabeça do garfo da suspensão. Nesse caso, a roda pode travar. Perigo de queda!
-  Os garfos da suspensão são projetados e construídos de forma a absorver os golpes decorrentes de terreno irregular. Na condição de bloqueio fechado, as batidas serão transmitidas diretamente ao quadro que, na maioria dos casos, não é construído para suportar esse tipo de estresse. Por esse motivo, os garfos equipados com uma trava (sistema que permite travar o garfo da suspensão) devem ser travados apenas em terreno macio, enquanto em terreno irregular, devem ser mantidos na posição aberta..

B. BICICLETAS SUSPENSAS COMPLETAS

Os MTBs equipados com esse sistema possuem, além do garfo de suspensão, o quadro projetado especificamente para acomodar um amortecedor e também permite que o carro do chassi absorva as desconexões do solo. Os sistemas de transporte de uma estrutura de suspensão podem ser de vários tipos, por exemplo, com um ou mais eixos equipados com pelo menos dois rolamentos, respectivamente. O funcionamento do amortecedor pode ser com sistema pneumático ou com mola de aço.

RECURSOS ESPECIAIS DA POSIÇÃO DE ASSENTO

Quando o ciclista entra na sela, a suspensão completa afunda um pouco. Esse efeito, conforme relatado no glossário, é chamado SAG. Nesse caso, a sela se inclina levemente para trás (leve essa situação em consideração ao ajustar a inclinação da sela). Para obter a configuração ideal, tente abaixar levemente a ponta do selim, em comparação com a posição normal.

DEFINIÇÃO E MANUTENÇÃO

O amortecedor deve ser ajustado com base no peso do usuário e em sua estrutura biomecânica. Quando montado na sela, o amortecedor do carro traseiro produz um afundamento chamado "curso negativo" (SAG). Para BTT da categoria Maratona Cross Country, recomenda-se um (SAG) de cerca de 10 a 15% da excursão máxima. No caso do MTB de Enduro-All Mountain, recomenda-se um (SAG) de cerca de 20 a 30% da excursão máxima. Ao pedalar em terrenos acidentados, o sistema de absorção de choque do material rodante traseiro compensará as irregularidades do fundo de acordo com a força de compressão do amortecedor. Este efeito será reduzido se a tensão do amortecedor for muito alta. Nessa situação, o conforto e a segurança do uso são renunciados.



Leia o glossário de suspensão com cuidado no início do capítulo.



Os MTBs totalmente suspensos são mais altos do que os MTBs de hardtail. Se você quiser tocar o chão com os pés durante a sessão, defina a altura da sela no MTB de acordo.

cheio. Inicialmente, é aconselhável usar a sela um pouco mais baixa para facilitar a entrada e saída da bicicleta.

Uma tensão de choque muito baixa pode causar o fim do curso. Esta situação deve ser absolutamente evitada, pois o amortecedor pode produzir pancadas e ruídos altos, gerados por compressão súbita e total. Se o amortecedor continuar a chegar ao final do curso, porque é muito baixo, danificará com o tempo e comprometerá a estrutura do quadro.



Ajuste a pré-carga do amortecedor para que, ao montar seu BTT, o naufrágio seja cerca de 10 a 15% da excursão máxima para MTB Cross Country, categoria Maratona, 20 a 30% no caso do BTT da Enduro-All Mountain. Esse tipo de ajuste ocorre graças às válvulas que permitem normalizar o fluxo de óleo e, conseqüentemente, a velocidade de compressão e extensão do amortecedor da suspensão traseira. Dessa forma, você pode gerenciar o balanço durante a pedalada e otimizar o comportamento do MTB Full ao atravessar obstáculos.

Durante o uso em subidas, sem desconexões específicas, seja sobre os pedais ou sentado, recomendamos o uso do amortecedor com a trava fechada para não balançar o vagão traseiro, evitando desperdício de energia desnecessário. Em superfícies irregulares e em declive, é aconselhável usar o bloqueio na posição aberta.

Para um ajuste ideal, gire o parafuso de ajuste um quarto de volta, no máximo.

Para aumentar a pré-carga, no caso de um amortecedor de mola, gire o anel de ajuste serrilhado no sentido horário com os dedos (vista do anel de ajuste em direção à mola).

Para aumentar a pré-carga nos amortecedores a ar / óleo, será necessário aumentar a pressão com o uso da bomba. Use apenas bombas compatíveis ou recomendadas pelo fabricante do choque e siga as instruções de pressão. Geralmente, o volante de ajuste está localizado fora dos amortecedores. Esta operação permite alterar a passagem de óleo nas válvulas dentro do amortecedor, obtendo o ajuste da velocidade de afundamento e extensão. Para obter um ajuste ideal, gire o parafuso de ajuste um quarto de volta, no máximo, e verifique o comportamento da suspensão. Melhor iniciar o ajuste com a compressão totalmente aberta e alterar o retorno primeiro.

Um excelente teste para verificar a configuração correta do amortecedor é sair da calçada e verificar se o carro traseiro oscila apenas uma vez. Em seguida, ajuste a compactação. Nesse caso, as alterações alteram a velocidade.

Experimente o MTB Full em estradas de terra. Se o interruptor de limite for atingido, será necessário aumentar a pressão de choque (siga sempre a pressão indicada pelo fabricante) e, no caso de um choque de mola, substitua-o por um mais potente. Molas de aço com rigidez diferente estão disponíveis no mercado. A substituição deve ser realizada por um especialista.

-  Leia sempre as instruções anexadas pelo fabricante do choque. Se o ajuste de um amortecedor de mola for superior a 3-4 voltas completas, provavelmente será necessário substituí-lo por uma mola adequada.
-  Use o bloqueio na posição fechada apenas em seções sem desconexões.
-  A água e o pó levantados pela roda traseira entram constantemente em contato com o amortecedor. Limpe após cada saída com detergentes específicos e água.
-  Não use a bicicleta se o amortecedor atingir o final do curso.
-  Antes de alterar a configuração ou realizar operações de manutenção, leia as instruções fornecidas.

2.6 | INTERVALOS ORDINÁRIOS DE MANUTENÇÃO E INSPEÇÃO

Após o primeiro período de amaciamento, que pode variar de 200 a 500 km, dependendo do tipo de uso, consulte um especialista para fazer um registro de todos os componentes. Posteriormente, a bicicleta será reparada em intervalos regulares.

A tabela a seguir mostra intervalos regulares de manutenção / inspeção que se referem a um uso médio de até 1.500 km por ano (cerca de 100 horas de uso). No caso de maior uso, a frequência da inspeção aumenta proporcionalmente.

A última coluna mostra quem pode ou deve realizar a verificação. Onde "Usuário" é indicado, essas verificações podem ser realizadas pessoalmente apenas se você tiver um bom conhecimento mecânico, experiência em campo e equipamento adequado, como a chave dinamométrica. Caso contrário, entre em contato diretamente com um mecânico especializado.

Se forem encontradas anomalias durante as verificações, as medidas relevantes devem ser tomadas. Se você não conseguir gerenciar o problema, entre em contato com um de nossos revendedores autorizados.

COMPONENTE	TIPO DE INSPEÇÃO	FREQUÊNCIA DE INSPEÇÃO	QUIEN
SISTEMA DE LUZ	Funzionamento	Antes de cada uso	UTILIZADOR
VALVULAS	Chiusura	Antes de cada uso	UTILIZADOR
LANÇAMENTO RÁPIDO	Apertar	Antes de cada uso	UTILIZADOR
CADEIA	Lubrificazione	Antes de cada uso	UTILIZADOR
COBERTURAS	Pressione di esercizio	Antes de cada uso	UTILIZADOR
COBERTURAS	Altezza del profilo e fianchi	POR MÊS	UTILIZADOR COM BOM CONHECIMENTO
RUEDAS	Centratura e tensionamento raggi	POR MÊS	UTILIZADOR COM BOM CONHECIMENTO
HUBS	Folga do rolamento	POR MÊS	UTILIZADOR COM BOM CONHECIMENTO
FREIOS	Spessore pastiglie	POR MÊS	UTILIZADOR COM BOM CONHECIMENTO
CABOS/TUBOS HIDRÁULICOS	Perdita olio	POR MÊS	UTILIZADOR COM BOM CONHECIMENTO
SÉRIE DE DIREÇÃO	Folga do rolamento	POR MÊS	UTILIZADOR COM BOM CONHECIMENTO
PEDAL	Mecanismo de liberação rápida	POR MÊS	UTILIZADOR COM BOM CONHECIMENTO
PEDAL	Folga do rolamento	POR MÊS	MECÂNICA ESPECIALIZADA
DERAILLEUR DIANTEIRO e CAIXA DE ENGRENAGENS	Limpeza e lubrificação	POR MÊS	UTILIZADOR COM BOM CONHECIMENTO
CABOS/TUBOS HIDRÁULICOS	Pérdida óleo	POR MÊS	MECÂNICA ESPECIALIZADA
FORQUILHA ALMOFADA	Apertura parafusi	POR MÊS	MECÂNICA ESPECIALIZADA
MOVIMENTO CENTRAL	Folga do rolamento	POR MÊS	MECÂNICA ESPECIALIZADA

COMPONENTE	TIPO DE INSPEÇÃO	FREQUÊNCIA DE INSPEÇÃO	QUIEN
PARAFUSOS E PORCAS	Apertar	POR MÊS	MECÂNICA ESPECIALIZADA
MOVIMENTO CENTRAL	Lubrificação	ANUALMENTE	MECÂNICA ESPECIALIZADA
MANIVELLA	Apertar	ANUALMENTE	MECÂNICA ESPECIALIZADA
CABOS MECÂNICOS	Lubrificação	ANUALMENTE	MECÂNICA ESPECIALIZADA
SÉRIE DE DIREÇÃO	Lubrificação	ANUALMENTE	MECÂNICA ESPECIALIZADA
HUBS	Lubrificação	ANUALMENTE	MECÂNICA ESPECIALIZADA
FORQUILHA ALMOFADA	Troca / inspeção de óleo	ANUALMENTE	MECÂNICA ESPECIALIZADA
CHOQUE	inspeção	ANUALMENTE	MECÂNICA ESPECIALIZADA
RODAS	Raios de centralização e tensão	Se PRECCISA	MECÂNICA ESPECIALIZADA
CADEIA	Verificar / alterar	Depois de 750 km	MECÂNICA ESPECIALIZADA
HANDLEBAR and COLUMN	inspeção	Cada dois anos	MECÂNICA ESPECIALIZADA
QUADRO, ARMAÇÃO	Presença de rachaduras	Após cada queda / a cada 6 meses	UTILIZADOR COM BOM CONHECIMENTO
HANDLEBAR and COLUMN	Substituição	Dopo ogni caduta / Ogni 3 ani	MECÂNICA ESPECIALIZADA

COMPONENTE	tipo de parafuso	COMPONENTE SHIMANO	COMPONENTE SRAM
ENGRENAGEM TRASEIRA	Parafuso de travamento *	8-10 Nm	8-10 Nm
	Parafuso de travamento do cabo *	5-7Nm	4-5 Nm
	Parafuso da polia *	3-4 Nm	
	Parafuso de abandono intercambiável *	1.5 Nm	
DERAILLEUR	Parafuso de travamento *	5-7Nm	5-7Nm
	Parafuso de travamento do cabo *	5-7Nm	5 Nm
SHIFT DE ENGRENAGEM	Parafuso de travamento *	5 Nm	2.5-4 Nm
	Tampa do furo	0.3-0.5 Nm	
	Braçadeira de parafuso de fixação	5 Nm	
	Guia de arame na armação	1.5-2 Nm	
CUBO	Alavancas de controle de liberação rápida *	5-7.5 Nm	
	Contraporca de ajuste do rolamento (cubos com liberação rápida) *	10-25 Nm	
RODA LIVRE	Anel de bloqueio do cassete *	30-50 Nm	40 Nm
CRANK / CRANKSET	Pino quadrado *	35-50 Nm	
	Octalink*	35-50 Nm	
	Hollowtech II*	12-15 Nm	
	Isis*		31-34 Nm
	Gigapipe*		48-54 Nm
	Parafuso em aço *	8-11 Nm	12-14 Nm
	Parafuso de coroa de alumínio *		8-9 Nm

COMPONENTE	tipo de parafuso	COMPONENTE SHIMANO	COMPONENTE SRAM
MOVIMENTO CENTRAL	Hollowtech II*	35-50 Nm	
	Gigapipe*		34-41 Nm
	Octalink*	50-70 Nm	
PEDAL	Eixo do pedal *	35 Nm	31-34 Nm

NOTA: os valores mostrados são valores indicativos dos fabricantes: Shimano (www.shimano.com) e Sram (www.sram.com).

COMPONENTE	TIPO DI VITE	COPPIE DI APERTAR
ASSENTO	Bloqueio do selim na parte superior do espigão de selim *	20-29 Nm
	Fechar o espigão de selim	3-5 Nm
	Espigão de selim com dois parafusos de fixação posicionados um atrás do outro *	20-24 Nm
	Espigão de selim com dois parafusos de travamento transversais ao sentido da marcha *	12-14 Nm
BI-SHOCK	Parafusos de estrutura em carbono / alumínio	10Nm
	Parafusos de estrutura com chave Allen de 4 mm	5 Nm
	Eixo Syntace / Shimano	5 Nm
EXTRA	Parafusos em gaiola	4-5 Nm
MANUBRIO	Parafusos M5*	4.5-5.5 Nm
	Parafusos M6*	8-9.6 Nm
	Parafuso de ajuste (na tampa) *	0.5-2 Nm
	Parafuso expansor de coluna tradicional	20 Nm
MUDAR O CABIDE	Parafuso de travamento do gancho do desviador *	3-5 Nm

* Torque de bloqueio válido se o fabricante não indicou nada no próprio componente ou nas instruções de montagem relativas.



Se a direção for feita de carbono, fixe a trava com no máximo 6 Nm.



Para sair com segurança da bicicleta, é necessário que todos os parafusos dos componentes estejam devidamente apertados. Verifique regularmente a abertura com uma chave dinamométrica sem exceder o torque máximo de travamento.



Em alguns casos, os torques de bloqueio são mostrados nos próprios componentes. Nesse caso, consulte os valores mostrados nos adesivos ou nos próprios componentes.

TIPO DI VITE	COPPIE SERRAGGIO	CONSTRUTTORE
PINZA DEL FRENO SU FORCELLA E TELAIO	6-8 Nm	Shimano
PINZA DEL FRENO SU FORCELLA E TELAIO	5-7 Nm	Sram ruota posteriore
PINZA DEL FRENO SU FORCELLA E TELAIO	9-10 Nm	Sram ruota anteriore
PINZA DEL FRENO SU FORCELLA E TELAIO	9 Nm	Formula
PINZA DEL FRENO SU FORCELLA E TELAIO	6-8 Nm	Tektro
FASCETTA DELLA LEVA FRENO	6-8 Nm	Shimano
BLOCCAGGIO CON SINGOLA VITE	4-5 Nm	Sram
BLOCCAGGIO CON DOPPIA VITE	2.8-3.4 Nm	Sram
BLOCCAGGIO CON DOPPIA VITE	2.5 Nm	Formula
DADO DI ANCORAGGIO DEL TUBO SULLA LEVA E TUBO NORMALE SULLA PINZA DEL FRENO	5-7 Nm	Shimano
NORMALE SULLA PINZA DEL FRENO	5 Nm	Sram (Alluminio)
NORMALE SULLA PINZA DEL FRENO	7.8 Nm	Sram (acciaio)
NORMALE SULLA PINZA DEL FRENO	5 Nm	Formula
RACCORDO DEI TUBI SULLA PINZA DEL FRENO	5-7 Nm	Shimano
TAPPINO	0.3-0.5 Nm	Shimano
SPURGO	4-6 Nm	Shimano
DISCO DEL FRENO SUL MOZZO	4 Nm	Shimano
DISCO DEL FRENO SUL MOZZO	6.2 Nm	Sram
DISCO DEL FRENO SUL MOZZO	6.15 Nm	Formula
ATTACCO AD ANELLO SULLA LEVA DEL FRENO	8 Nm	Formula

 Se a direção for feita de carbono, fixe a trava com no máximo 6 Nm.

 Para sair com segurança da bicicleta, é necessário que todos os parafusos dos componentes estejam devidamente apertados. Verifique regularmente a abertura com uma chave dinamométrica sem exceder o torque máximo de travamento.

 Em alguns casos, os torques de bloqueio são mostrados nos próprios componentes. Nesse caso, consulte os valores mostrados nos adesivos ou nos próprios componentes.

3. SEGURANÇA

LEIS DE TRÂNSITO

Em conformidade com as disposições do Código da Estrada, sua bicicleta na Itália, para ser usada na estrada, deve estar equipada da seguinte maneira:

1. Iluminação, refletores, refletores

A bicicleta deve estar equipada com os seguintes dispositivos de iluminação (art. 68, código da estrada):

- Luz frontal, branca ou amarela
- luz traseira, vermelha
- Refletor traseiro, vermelho
- Refletores nos raios
- Refletores nos pedais, amarelos

Na competição e somente para uso off-road, essas regras não se aplicam.

2. dispositivo de aviso

É obrigatório ter um sino (Art. 68, código da estrada).

3. Transporte de crianças

O transporte de crianças é permitido se a cadeira estiver estável e preparada para o efeito (Art. 68, código da estrada).

4. Trailer

É permitido o uso de reboques. O comprimento máximo (bicicleta e reboque) não deve, contudo, exceder 3 m, para uma largura máxima de 75 cm e uma altura, incluindo a carga, de 1 m.

Peso máximo (para cargas + crianças) 50 kg.

À noite, um sinal luminoso é obrigatório.

5. Capacete

Os capacetes são obrigatórios para crianças menores de 14 anos. No caso de uso competitivo, o uso de capacete é obrigatório.

Dependendo do uso pretendido, use sempre um capacete adequado.

6. Casaco refletivo

Todos os ciclistas fora dos centros habitados devem usar uma jaqueta refletora em caso de escuridão e no túnel.



Para mais informações, consulte o código da estrada do país de uso.

VERIFICAÇÕES PÓS QUEDA

1. Verifique se as rodas estão regularmente centralizadas na estrutura e fixadas nas aberturas / garfos.
Teste as rodas verificando sua centralização, em caso de vibrações ou excentricidades evidentes, será necessária uma inspeção maior por um revendedor confiável. Para mais informações, leia o capítulo MANUTENÇÃO, XXX Wheels.
2. Verifique se há deformação ou quebra no guidão e na coluna. Certifique-se de que o guidão esteja reto e fixo em relação ao volante, tentando torcer. Teste se os freios funcionam corretamente e se estão firmes no guidão. Para mais informações, leia o capítulo MANUTENÇÃO, XXX. Fone de ouvido.
3. Verifique se a corrente está funcionando corretamente e se está inserida nas coroas / cassete.
Verifique o funcionamento correto da caixa de velocidades, avaliando se ela foi danificada.
Verifique se o suporte da caixa de engrenagens está deformado (neste caso, substitua por peças de reposição originais ou vá a um revendedor autorizado para ajustar corretamente).
4. Verifique se a caixa de engrenagens e a roda não foram danificadas e funcionam corretamente (em caso de mau funcionamento, consulte um revendedor autorizado).
5. Verifique se o selim não está quebrado, torto e fixado incorretamente.
6. Verifique se há ruídos provenientes de parafusos soltos ou peças quebradas do MTB, levantando-o alguns centímetros do chão, fazendo-o saltar.
7. Observe escrupulosamente sua bicicleta para ver qualquer rachadura, dano, deformação, alteração sofrida.

Use a bicicleta somente se você passar em todos os testes sem problemas.

Recomendamos evitar o uso vigoroso até uma verificação mais completa por um revendedor confiável.

Em caso de dúvida sobre a segurança da sua bicicleta, recomendamos que você não a utilize até que sejam realizadas verificações cuidadosas.

Nesse caso, recomendamos retornar sem usar a bicicleta.

Os componentes de carbono e alumínio terão que ser substituídos se forem danificados.

Para sua segurança, recomendamos substituir e não tentar reparar componentes.

Para mais informações, convidamos você a ver o capítulo sobre componentes de carbono.

ARMAZENAMENTO E CUIDADOS

LIMPEZA

Suor, sujeira, sal de inverno ou sal marinho podem danificar sua bicicleta Olympia. Por este motivo, é necessário limpar e proteger regularmente todos os componentes da bicicleta contra a corrosão.

A bicicleta nunca deve ser limpa com a lavadora de alta pressão, pois o forte jato de água pode arruinar as vedações e penetrar dentro dos mancais, aumentando o atrito e a corrosão. Pressão forte pode descolar os adesivos.

A limpeza da bicicleta deve ser feita com uma esponja e um jato leve de água e / ou com um balde de água. Ao limpar a bicicleta manualmente, ele pode detectar falhas, áreas com tinta danificada ou peças desgastadas a tempo.

Após a lavagem, recomendamos o uso de uma cera dura, com exceção dos discos de freio. Coloque também a cera em raios, cubos, parafusos, porcas, etc. Em seguida, polir as superfícies enceradas com um pano macio até que brilhem e torná-las à prova d'água.

Após a limpeza, verifique a corrente e, se necessário, lubrifique.



Durante a limpeza, tenha cuidado com rachaduras, arranhões, descolorações ou deformações do material. Substitua imediatamente os componentes danificados e repare as áreas com tinta danificada.



Não limpe a bicicleta com um forte jato de água a curta distância ou com uma lavadora de alta pressão.



Para remover vestígios de óleo ou graxa, use um detergente à base de petróleo. Não use desengraxantes que contenham acetona, monoclometano, etc. ou solventes, detergentes não neutros ou detergentes químicos, pois podem atacar a superfície!



Antes de fazer cera dura na moldura, teste-a em uma área discreta.



As pinças e os discos de freio nunca devem ser limpos com produtos para limpar e cuidar da estrutura, muito menos com óleo da cadeia! O freio pode quebrar (consulte o capítulo "Freios")! Não adicione óleo ou graxa nas áreas de travamento de carbono, como guiador, haste, espigão de selim e tubo vertical.

ARMAZENAMENTO

No caso de uma parada momentânea de sua bicicleta, você não precisará tomar nenhuma medida especial. Recomenda-se simplesmente guardar a bicicleta em local seco e bem ventilado.

Se o inverno estiver chegando, leia os seguintes pontos:

- as câmaras de ar perdem ar gradualmente durante o longo período de parada. Se a bicicleta permanecer nas rodas vazias por um longo tempo, a estrutura da tampa poderá ser danificada. Portanto, recomendamos pendurar as rodas ou a bicicleta inteira ou verificar regularmente a pressão de inflação.

- Limpe seu Olympia e proteja-o da corrosão, conforme descrito acima.

- Remova o espigão de selim e deixe secar todas as peças molhadas.

- Malha na frente da coroa menor e atrás do pinhão menor, para que os cabos e as molas fiquem o mais soltos possível.



Não pendure bicicletas com aros de carbono nos aros! Perigo de quebra

VERIFICAÇÃO PERIÓDICA DO CARBONO

As bicicletas e componentes de carbono Olympia feitos com este material são extremamente sólidos, altamente resistentes e leves. No entanto, uma característica particular deste material é dada por sua fragilidade. De fato, um componente de carbono não se deforma plasticamente após uma sobrecarga como o alumínio ou o aço faria, mas uma quebra dos resultados da fibra se manifesta com uma rachadura. Em outros casos, as fibras podem se destacar, com um efeito de delaminação, comprometendo seriamente a estabilidade e a segurança do componente. Portanto, qualquer sobrecarga ou sopro que danifique as fibras internas não é reconhecível por deformações materiais, por esse motivo é possível que o componente de carbono ceda abruptamente e repentinamente, com consequências imprevisíveis. Por esse motivo, a Olympia recomenda enfaticamente que as bicicletas e os componentes que foram atingidos, como após uma queda, sejam verificados por seus revendedores autorizados!



Dirija sempre prestando atenção a ruídos anormais. Crunches e rangidos podem ser indicativos de um defeito ou dano ao material. Nesse caso, vá ao seu revendedor Olympia mais conveniente para decidir o que fazer. Nunca conserte componentes danificados, pois isso pode comprometer sua segurança.



Os componentes de carbono nunca devem ser submetidos a altas temperaturas, pois o calor pode danificá-los. Por esse motivo, evite deixá-los no carro se permanecerem expostos à luz solar e evite armazená-los perto de fontes de calor.



Preste atenção nas garras dos estandes para a manutenção das bicicletas e dos suportes de bicicletas para carros. Muitas vezes, eles são apertados excessivamente em torno de tubos de carbono grandes (por exemplo, no tubo inferior), causando esmagamento e danos à fibra. As armações de carbono podem quebrar repentinamente durante o uso. Nas lojas de acessórios para automóveis, você encontra modelos especiais adequados para esses tipos de chassi. Il carbonio va pulito con un panno morbido ed acqua, alla quale potrà aggiungere del detersivo. Per rimuovere tracce d'olio o di grasso persistenti usi un detergente a base di petrolio. Assolutamente non usi mai sgrassanti che contengono acetone, monoclometano, trielina, etc. o solventi, detergenti non neutri, contenenti solventi o detergenti chimici, poiché potrebbero intaccare la superficie! Per proteggere e lucidare la superficie consigliamo di usare cera per auto. Le paste lucidanti o polish contengono sostanze solide che possono danneggiare la superficie.



Não use apêndices do guidão se for carbono, a menos que seja aprovado pelo fabricante. Não encurte o guidão de carbono; portanto, não aperte a alavanca de marchas e freio no guidão além do indicado ou permitido. O guidão é reforçado apenas em alguns pontos para suportar a carga devido à abertura desses grampos. Perigo de quebra!

-  A bicicleta nunca deve ser fixada nos suportes de montagem usando uma armação de carbono ou espigão de selim. Eles podem ser danificados. Se necessário, use um espigão de alumínio que possa ser facilmente acoplado ao suporte.
-  Dependendo do uso, os componentes de carbono podem estar sujeitos a um desgaste mais rápido. Portanto, é recomendável inspecioná-los com frequência.
-  Recomendamos proteger as áreas de carbono em maior risco, como a parte inferior do tubo descendente, com plásticos adesivos especiais (xxx fornecido?). Eles protegem a fibra de possíveis impactos com pedras que são levantadas pela roda dianteira.
-  Os componentes de carbono, como o guidão e o espigão, não devem ser lubrificados, pois causariam uma redução no atrito e, conseqüentemente, uma abertura com torques de bloqueio excessivos (além dos limites estabelecidos pelo material), com conseqüente quebra de componente. Além disso, uma vez lubrificados, os componentes de carbono não podem mais ser apertados com segurança!
-  Ao limpar a bicicleta, preste atenção especial aos componentes de carbono e verifique se eles não mostram danos externos, como incisões, rachaduras, amassados, mudanças de cor etc. Se o pano com o qual você realiza a limpeza for pego, verifique a área afetada, porque é muito provável que tenha havido uma delaminação da fibra. Nesse caso, não use sua bicicleta e entre em contato com um revendedor Olympia imediatamente.

GARANTIA

O pré-requisito para a garantia é o uso correto da bicicleta, uma verificação nos primeiros 500 km ou quatro meses após a compra e uma manutenção geral realizada de acordo com o que é relatado no capítulo "manutenção" xxxx. O produto adquirido é garantido livre de defeitos de material ou de fabricação por 24 meses a partir da data de entrega efetiva ao comprador.

A garantia consiste na substituição gratuita e / ou reparo de peças ineficientes devido a defeito de fabricação verificado e reconhecido pelo vendedor, excluindo qualquer direito do comprador de rescindir o contrato ou de compensar danos ou reduzir o preço. A garantia não inclui custos de mão de obra, custos de transporte e custos consecutivos causados por defeitos. As solicitações de serviço de garantia devem ser enviadas exclusivamente ao vendedor e a prova de compra deve ser apresentada. A garantia se aplica somente ao comprador original e não é transferível. Exceto quando disposto em contrário pelos regulamentos legais obrigatórios, o fabricante está isento de qualquer responsabilidade e obrigação por qualquer acidente com pessoas ou coisas que ainda possam ocorrer durante ou durante o uso do veículo. Determinar se o defeito está coberto pela garantia ou não é o único e exclusivo critério da Cicli Olympia. A garantia não se estende a danos causados por inexperiência ou negligência no uso da bicicleta ou por manutenção incorreta ou omitida.

TEMPOS DE GERENCIAMENTO DE GARANTIA

O produto reconhecido como defeituoso pela Olympia Bici será reparado ou substituído, a critério da empresa, gratuitamente, dentro de trinta (30) dias após o recebimento do produto.

CONDIÇÕES DE GARANTIA

A bicicleta está coberta por uma garantia de dois anos por falhas devido a defeitos de fabricação de componentes mecânicos que não estão sujeitos a desgaste fácil e componentes elétricos, excluindo a bateria.

A validade da garantia começará a partir do momento da compra (a data mostrada no recibo e o certificado de garantia serão válidos).

A garantia da bateria é de 24 meses a partir da compra ou capacidade residual mínima verificada de 70% em 500 ciclos. Exceções são feitas nos casos em que falhas de curto-circuito, infiltrações de água, adulterações, uso de carregadores não aprovados pela Cicli Olympia, danos por inexperiência, negligência ou não cumprimento de todas as instruções fornecidas nos manuais anexados à bicicleta não são seguidos.

A garantia não cobre os custos de manutenção comuns, nem os componentes sujeitos a desgaste, tais como: pneus, jantes, rolamentos, freios, lâmpadas, corrente e outros componentes sujeitos a desgaste fácil. Para os últimos componentes, é fornecida uma substituição gratuita se um defeito for encontrado dentro de trinta dias após a compra do produto.

Danos devido à ação normal do tempo e negligência do motorista não são cobertos pela garantia.

A garantia não cobre roubo ou furtos em lojas.

O uso inadequado do produto causa a perda automática da garantia.

O não cumprimento das regras estabelecidas neste manual de uso e manutenção anula a garantia.

A intervenção em garantia deve ser solicitada **EXCLUSIVAMENTE AO REVENDEDOR AUTORIZADO DA OLYMPIA**. Caso um revendedor disponível não seja encontrado, entre em contato com o centro de serviço Olympia, que fornecerá as informações apropriadas no ponto de venda autorizado mais próximo.

Qualquer modificação no sistema elétrico e / ou mecânico do veículo causa a perda imediata dos requisitos de garantia.

Caso se considere necessário utilizar a garantia, indique os seguintes dados: tipo de bicicleta, data de compra (apresentação do documento de compra), descrição detalhada do problema.

CERTIFICADO DE GARANTIA

ESTE CERTIFICADO DE GARANTIA DEVE SER PREENCHIDO EM TODAS AS PARTES E CARIMBO PELO REVENDEDOR. DEVE SER GUARDADO EM LOCAL SEGURO JUNTO COM A NOTA FISCAL E/OU NOTA FISCAL COMPROVANDO A COMPRA DO PRODUTO EM GARANTIA E APRESENTADA ORIGINAL NO MOMENTO DA GARANTIA.

Primeiro nome

Sobrenome:

Endereço:

Código postal:

Cidade:

Estado:

E-Mail:

Bicicleta

Chassis

Modelo:

Nº série de quadros:

Cor:

Corte Isso

Ano:

Data de compra:

Espaço para o recibo / recibo

Selo e assinatura

5. LIVRO DE MANUTENÇÃO

1.	PROPRIETÁRIO	ENCONTRO	KM
	REVENDEDOR - CARIMBO	INTERVENÇÃO / I	
PRÓXIMA AÇÃO RECOMENDADA			

NOTE

2.	PROPRIETÁRIO	ENCONTRO	KM
	REVENDEDOR - CARIMBO	INTERVENÇÃO / I	
PRÓXIMA AÇÃO RECOMENDADA			

NOTE

3.	PROPRIETÁRIO	ENCONTRO	KM
	REVENDEDOR - CARIMBO	INTERVENÇÃO / I	
PRÓXIMA AÇÃO RECOMENDADA			

NOTE

4.	PROPRIETÁRIO	ENCONTRO	KM
	REVENDEDOR - CARIMBO	INTERVENÇÃO / I	
PRÓXIMA AÇÃO RECOMENDADA			

NOTE

5.	PROPRIETÁRIO	ENCONTRO	KM
	REVENDEDOR - CARIMBO	INTERVENÇÃO / I	
PRÓXIMA AÇÃO RECOMENDADA			

NOTE

6.	PROPRIETÁRIO	ENCONTRO	KM
	REVENDEDOR - CARIMBO	INTERVENÇÃO / I	
PRÓXIMA AÇÃO RECOMENDADA			

NOTE

7.	PROPRIETÁRIO	ENCONTRO	KM
	REVENDEDOR - CARIMBO	INTERVENÇÃO / I	
PRÓXIMA AÇÃO RECOMENDADA			

NOTE

8.	PROPRIETÁRIO	ENCONTRO	KM
	REVENDEDOR - CARIMBO	INTERVENÇÃO / I	
PRÓXIMA AÇÃO RECOMENDADA			

NOTE

9.	PROPRIETÁRIO	ENCONTRO	KM
	REVENDEDOR - CARIMBO	INTERVENÇÃO / I	
PRÓXIMA AÇÃO RECOMENDADA			

NOTE

10.	PROPRIETÁRIO	ENCONTRO	KM
	REVENDEDOR - CARIMBO	INTERVENÇÃO / I	
PRÓXIMA AÇÃO RECOMENDADA			

NOTE

11.	PROPRIETÁRIO	ENCONTRO	KM
	REVENDEDOR - CARIMBO	INTERVENÇÃO / I	
PRÓXIMA AÇÃO RECOMENDADA			

NOTE

12.	PROPRIETÁRIO	ENCONTRO	KM
	REVENDEDOR - CARIMBO	INTERVENÇÃO / I	
PRÓXIMA AÇÃO RECOMENDADA			

NOTE

CICLI OLYMPIA SRL

Via Galilei 12/A
35028 Piove di Sacco (PD) Italy
Tel: +39 049 97 03 000
Fax +39 049 97 03 782

www.olympiacicli.it
info@olympiacicli.it



olympiacicli



OlympiaCicli



Olympia Cicli