

# SCOTT GENERAL INFO

---

ISO 4210:2014 / EN 15194

**TRADUCCIÓN DE LAS INSTRUCCIONES DE USO  
ORIGINALES SCOTT  
BICICLETA TODO TERRENO-PEDELEC**





¡Antes del primer uso lea por lo menos las páginas 13 a 30!

¡Antes de cada uso realice la prueba de funcionamiento descrita en las páginas 31 a 34!

¡Observe las instrucciones del capítulo “Uso conforme a lo prescrito de su bicicleta SCOTT”, el plan de mantenimiento e inspecciones SCOTT, el carné del propietario SCOTT y el protocolo de entrega SCOTT!

Su bicicleta y esta traducción de las instrucciones de uso cumplen los requisitos de seguridad de la norma ISO 4210:2014 Requisitos de seguridad para bicicletas y la norma europea EN 15194.




## TRADUCCIÓN DE LAS INSTRUCCIONES DE USO ORIGINALES SCOTT

Lea con atención esta traducción de las instrucciones de uso originales SCOTT y las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT. Esta traducción de las instrucciones de uso originales SCOTT junto con las instrucciones de los fabricantes de los componentes y las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento forman un conjunto integral.

Si no encuentra todas las respuestas en esta traducción de las instrucciones de uso originales SCOTT y antes de realizar ajustes de cualquier tipo, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.


### ¡PELIGRO!

 **Por favor, registre su bicicleta SCOTT en la página [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) dentro de los 10 días siguientes a su compra. Sus datos también pueden ayudar a preservar su seguridad, pues así le podremos mantener informado sobre posibles medidas de seguridad, si fuera necesario.**

### ¡ATENCIÓN!

 **Lea también las instrucciones de los fabricantes de los componentes y las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento que se incluyen en este CD informativo SCOTT. Esta traducción de las instrucciones de uso originales están sujetas a la legislación europea y las normas EN/ISO. Si la bicicleta SCOTT se suministra en países fuera de Europa, el importador deberá entregar eventualmente instrucciones adicionales.**

### ¡INDICACIÓN!

 **Para más información, consulte la página [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com)**

### Pie de imprenta:

Edición V 5.0, enero de 2015

Nos reservamos el derecho de modificar detalles técnicos respecto a los datos y las ilustraciones de estas instrucciones de uso.

© Se prohíbe la reimpresión, traducción y reproducción, así como cualquier tipo de difusión total o parcial con finalidad económica de estas instrucciones, incluso a través de medios electrónicos, sin previa autorización escrita por Zedler - Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH.

© Texto, concepción, fotos y presentación gráfica  
Zedler - Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH [www.zedler.de](http://www.zedler.de) y  
SCOTT-SPORTS SA [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com)

## BICICLETA TODO TERRENO SCOTT



## PEDELEC SCOTT



## PEDELEC SCOTT



### Cuadro:

- ① Tubo superior
- ② Tubo inferior
- ③ Tubo vertical
- ④ Vaina
- ⑤ Tirante trasero superior
- ⑥ Tubo frontal
- ⑦ Amortiguador

- 1 Sillín
- 2 Tija de sillín
- 3 Sujeción de la tija de sillín
- 4 Freno trasero
- 5 Disco de freno
- 6 Desviador delantero
- 7 Cassete
- 8 Desviador trasero
- 9 Cadena
- 10 Plato grande
- 11 Biela
- 12 Pedal

- 13 Potencia
- 14 Manillar
- 15 Palanca del freno
- 16 Palanca de cambio
- 17 Juego de dirección
- 18 Freno delantero
- 19 Disco de freno

### Horquilla de suspensión:

- I Corona de la horquilla
- II Barra fija
- III Botella
- IV Puntera

- A Motor
- B Batería
- C Pantalla y unidad de mando

### Rueda:


- 20 Cierre rápido/ eje pasante
- 21 Radio
- 22 Llanta
- 23 Neumático
- 24 Buje

## ÍNDICE DE CONTENIDO

<b>SOBRE ESTA TRADUCCIÓN DE LAS INSTRUCCIONES DE USO ORIGINALES SCOTT.</b>	10
<b>SEGURIDAD Y COMPORTAMIENTO</b>	13
<b>USO CONFORME A LO PRESCRITO DE SU BICICLETA SCOTT</b>	17
<b>PRUEBAS A REALIZAR ANTES DEL PRIMER USO.</b>	25
Instrucciones adicionales “Pruebas a realizar antes del primer uso” con su Pedelec SCOTT	28
<b>PRUEBAS A REALIZAR ANTES DE CADA USO.</b>	31
Instrucciones adicionales “Pruebas a realizar antes de cada uso” con su Pedelec SCOTT	33
<b>MANEJO DE CIERRES RÁPIDOS Y EJES PASANTES</b>	35
<b>Los cierres rápidos de la bicicleta SCOTT</b>	35
Procedimiento para la fijación segura de un componente con cierre rápido.	35
Sistema de cierres rápidos RWS de DT Swiss.	37
<b>Ejes pasantes en la bicicleta SCOTT</b>	39
Sistema RWS de DT Swiss	40
Maxle para RockShox RS-1	42
Sistema de ejes pasantes Bolted Thru axle (excéntrico)	43
Sistema Fox E-Thru 15 QR	44
<b>ADAPTAR LA BICICLETA SCOTT AL USUARIO.</b>	46
<b>Ajustar la altura del sillín</b>	47
<b>Ajuste de la altura del manillar</b>	49
Las potencias para sistemas sin rosca – Aheadset®	51
Particularidades de las bicicletas SCOTT con el cuello de la horquilla de carbono	53
Ajuste del sillín – el avance y la inclinación del sillín.	55
Desplazamiento y ajuste horizontal del sillín	56
<b>Ajuste de los elementos de mando</b>	59
Ajuste de la apertura de las palancas de freno en bicicletas todo terreno SCOTT	59
Ajuste de la inclinación del manillar y de las palancas de freno en bicicletas todo terreno SCOTT.	60
Los cuernos	62
<b>BICICLETAS DIRT Y FREERIDE SCOTT</b>	63
Ajuste de la altura del sillín	64

<b>ELEMENTOS DE SUSPENSIÓN DE UNA BICICLETA SCOTT</b>	66
<b>Glosario.</b>	66
<b>Suspensión delantera</b>	68
Ajuste de la dureza del elemento elástico.	68
Ajuste de la amortiguación.	71
Lockout	73
Mantenimiento.	74
<b>Suspensión trasera.</b>	75
Particularidades de la posición del sillín.	76
Ajuste de la dureza del elemento elástico.	76
Ajuste del chasis.	79
Ajuste de la amortiguación.	79
Lockout	82
Mantenimiento.	83
<b>SISTEMA DE FRENOS.</b>	85
<b>Frenos de llanta.</b>	87
Frenos en V y frenos cantilever	87
<b>Frenos de disco.</b>	89
Frenos de disco hidráulicos.	91
Frenos de disco mecánicos.	92
<b>SISTEMA DE CAMBIO.</b>	93
<b>El cambio externo</b>	93
Funcionamiento y manejo	94
Inspección y reajuste	97
Ajuste del desviador trasero	97
Ajuste del desviador delantero.	99
<b>CADENA</b>	101
<b>Mantenimiento de la cadena.</b>	102
<b>RUEDAS Y NEUMÁTICOS</b>	103
<b>A cerca de los neumáticos, cámaras, cinta fondo de llanta, presión de inflado</b>	104
<b>Válvulas.</b>	106
<b>Centrado de las llantas, tensado de los radios</b>	107

<b>SOLUCIONAR UN PINCHAZO</b> . . . . .	108
Desmontaje de la rueda . . . . .	108
Neumáticos plegables y con aro rígido . . . . .	109
Desmontaje del neumático . . . . .	109
Montaje del neumático . . . . .	111
Neumáticos sin cámara (tubeless/UST) . . . . .	112
Desmontaje del neumático . . . . .	112
Reparación . . . . .	112
Montaje del neumático . . . . .	113
Remontaje de la rueda . . . . .	114
<b>PRUEBAS A REALIZAR TRAS UNA CAÍDA</b> . . . . .	115
Información adicional sobre las "Pruebas a realizar tras una caída" con su Pedelec SCOTT . . . . .	118
<b>EL CARBONO, UN MATERIAL ESPECIAL</b> . . . . .	119
<b>JUEGO DE DIRECCIÓN DE LA BICICLETA SCOTT</b> . . . . .	121
Juego de dirección sin rosca tipo Aheadset® . . . . .	122
<b>USO DE LA BICICLETA PEDELEC SCOTT</b> . . . . .	124
Uso de la Pedelec con pedaleo asistido . . . . .	125
Consejos para viajes largos . . . . .	127
Uso de la Pedelec sin pedaleo asistido . . . . .	128
<b>PARTICULARIDADES SOBRE EL USO DE UNA PEDELEC SCOTT RÁPIDA (S-PEDELEC)</b> . . . . .	129
<b>INDICACIONES PARA EL MANEJO CORRECTO DE LA BATERÍA</b> . . . . .	131
<b>SISTEMA DE ALUMBRADO EN SU BICICLETA SCOTT</b> . . . . .	135
Sistema de alumbrado por batería y acumulador . . . . .	135
El caso especial de las Pedelec . . . . .	135
<b>ACERCA DE LA BICICLETA SCOTT</b> . . . . .	136
Cascos y gafas . . . . .	136
Vestimenta . . . . .	137
Pedales y zapatillas . . . . .	138
Accesorios . . . . .	140
Acoples (Barends) . . . . .	140
Antirrobo . . . . .	141
Kit de averías . . . . .	141
Ordenador . . . . .	141
Pata de apoyo . . . . .	141
Guardabarros . . . . .	141

<b>TRANSPORTE DE EQUIPAJES</b> . . . . .	142
<b>TRANSPORTE DE NIÑOS</b> . . . . .	143
<b>TRANSPORTE DE LA BICICLETA SCOTT Y PEDELEC SCOTT</b> . . . . .	143
En coche . . . . .	143
En transporte público . . . . .	145
En avión . . . . .	146
Particularidades sobre el transporte de su Pedelec SCOTT . . . . .	147
En coche . . . . .	147
En tren/transporte público . . . . .	148
En avión . . . . .	149
<b>INSTRUCCIONES GENERALES SOBRE MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN</b> . . . . .	149
Mantenimiento e inspección de su bicicleta y pedelec SCOTT . . . . .	149
Limpieza y cuidado de su bicicleta SCOTT y Pedelec SCOTT . . . . .	151
Conservación y almacenamiento de su bicicleta SCOTT y Pedelec SCOTT . . . . .	153
Particularidades sobre el mantenimiento de las bicicletas Pedelec SCOTT rápidas (S-Pedelecs) . . . . .	154
<b>PLAN DE MANTENIMIENTO E INSPECCIONES SCOTT</b> . . . . .	156
<b>PARES DE APRIETE RECOMENDADOS PARA SU BICICLETA SCOTT</b> . . . . .	158
Pares de apriete recomendados para frenos de disco de su bicicleta SCOTT . . . . .	160
<b>REQUISITOS LEGALES PARA CIRCULAR EN LA VÍA PÚBLICA</b> . . . . .	161
<b>RESPONSABILIDAD POR VICIOS Y GARANTÍA DEL FABRICANTE</b> . . . . .	162
Información sobre las piezas de desgaste . . . . .	163
<b>GARANTÍA PARA BICICLETAS SCOTT</b> . . . . .	164
 <b>SCOTT</b> PLAN DE MANTENIMIENTO E INSPECCIONES . . . . .	166
 <b>SCOTT</b> CARNÉ DE PROPIETARIO . . . . .	172
 <b>SCOTT</b> PROTOCOLO DE ENTREGA . . . . .	173

## SOBRE ESTA TRADUCCIÓN DE LAS INSTRUCCIONES DE USO ORIGINALES SCOTT

Las fotos en las primeras páginas de esta traducción de las instrucciones de uso originales SCOTT son ejemplos de una bicicleta todo terreno SCOTT y dos Pedelecs SCOTT típicas. Una de las bicicletas representadas se corresponde con la bicicleta SCOTT que ha adquirido. En la actualidad existen muchos tipos de bicicletas especialmente diseñadas y equipadas para diferentes usos. En el marco de esta traducción de las instrucciones de uso originales SCOTT se tratarán los siguientes tipos de bicicletas:

Bicicletas todo terreno **(a-d)**  
 Pedelec, EPAC (coloquialmente: E-Bike) **(e+f)**  
 S-Pedelec

Esta traducción de las instrucciones de uso originales SCOTT son válidas únicamente para los tipos de bicicletas aquí representados. Este no es un manual de instrucciones sobre el montaje de una bicicleta SCOTT a partir de componentes individuales o sobre su reparación, ni sobre cómo completar el montaje de las bicicletas SCOTT parcialmente premontadas y dejarlas listas para su uso.

Las bicicletas que en la norma europea EN 15194 se denominan como Ciclos con asistencia eléctrica, Bicicletas EPAC, se llamarán Pedelecs en esta traducción de las instrucciones de uso originales SCOTT. Para obtener una descripción detallada de los diferentes tipos de bicicletas EPAC consulte por favor el capítulo “Uso conforme a lo prescrito de su bicicleta SCOTT”.

En esta traducción de las instrucciones de uso originales SCOTT se usará en general el término “bicicleta” cuando se hace referencia a bicicletas todo terreno y Pedelecs.



Preste especial atención a los siguientes símbolos:

### ¡PELIGRO!

Este símbolo indica un peligro potencial para su vida y su salud si no observa las indicaciones respectivas y no toma las medidas de seguridad necesarias.

### ¡ATENCIÓN!

Este símbolo le advierte de ciertos comportamientos incorrectos que pueden causar daños al medio ambiente o daños materiales.

### ¡INDICACIÓN!

Este símbolo identifica la información sobre el manejo del producto o la parte de la traducción de las instrucciones de uso originales SCOTT que se debe considerar de forma especial.

Los siguientes símbolos aparecen siempre que se hace referencia a características particulares de las Pedelecs. Si usted ha adquirido un Pedelec SCOTT lea con especial atención estas instrucciones y advertencias. Observe sin falta, las advertencias generales de esta traducción de las instrucciones de uso originales.


### ¡PELIGRO!

Este símbolo indica un peligro potencial para su vida y su salud si no observa las indicaciones respectivas y no toma las medidas de seguridad necesarias para el manejo de la Pedelec SCOTT. Observe sin falta, las advertencias generales de esta traducción de las instrucciones de uso originales SCOTT.

### ¡ATENCIÓN!

Este símbolo le advierte de ciertos comportamientos incorrectos al usar la bicicleta Pedelec SCOTT, que pueden causar daños al medio ambiente o daños materiales. Observe sin falta, las advertencias generales de esta traducción de las instrucciones de uso originales SCOTT.

**¡INDICACIÓN!**

 Este símbolo identifica la información sobre el manejo la bicicleta Pedelec SCOTT o la parte de la traducción de las instrucciones de uso originales, que se debe considerar de forma especial. Observe sin falta, las advertencias generales de esta traducción de las instrucciones de uso originales.

Las posibles consecuencias descritas no se vuelven a mencionar en esta traducción de las instrucciones de uso originales SCOTT siempre que aparecen estos símbolos.

**Esta traducción de las instrucciones de uso originales SCOTT y el CD-ROM informativo SCOTT adjunto cumplen los requisitos de la norma ISO 4210:2014 Ciclos. Parte 2: Requisitos para bicicletas de paseo, para adultos jóvenes, de montaña y de carreras y EN 15194 Ciclos con asistencia eléctrica. Bicicletas EPAC.**

Lea también las instrucciones de los fabricantes de los componentes y las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

**SEGURIDAD Y COMPORTAMIENTO**

Estimada cliente SCOTT, estimado cliente SCOTT:

Felicidades por la compra de su nueva bicicleta SCOTT. Estamos seguros de que la bicicleta superará sus expectativas en términos de calidad, rendimiento y características de marcha. Nuestros cuadros SCOTT están hechos a medida y los componentes han sido adaptados a las necesidades individuales del usuario, para que disfrute todavía más de nueva bicicleta SCOTT – ya sea que se inicie en este deporte o sea un ciclista de carreras aficionado.

Para poderle garantizar una experiencia de conducción segura, lea cuidadosamente esta traducción de las instrucciones de uso originales SCOTT.

Con la compra de esta bicicleta SCOTT **(a-d)** usted se ha decidido por un producto de calidad. Su nueva bicicleta SCOTT ha sido ensamblada por expertos en el ramo, a partir de piezas desarrolladas y fabricadas con gran esmero. Su establecimiento especializado SCOTT ha realizado su montaje completo y la ha sometido a un control de funcionamiento. Así podrá disfrutar desde el principio de su bicicleta y de una sensación de seguridad al pisar los pedales.

En Esta traducción de las instrucciones de uso originales SCOTT hemos reunido para usted numerosos consejos sobre cómo manejar su bicicleta SCOTT y muchos detalles de utilidad en torno a la técnica, el mantenimiento y los cuidados de su bicicleta. Lea atentamente esta traducción de las instrucciones de uso originales SCOTT. Le resultará muy útil, aun cuando haya montado en bicicleta durante toda su vida. Precisamente la técnica de la bicicleta ha experimentado grandes avances en los últimos años **(e+f)**.

Por eso le aconsejamos leer por lo menos el capítulo “Pruebas a realizar antes del primer uso”, antes de usar su bicicleta SCOTT por primera vez. Para disfrutar con seguridad de los viajes en bicicleta recomendamos que antes de montar en su bicicleta SCOTT realice sin excepción el control de funcionamiento descrito en el capítulo „Pruebas a realizar antes de cada uso”.



Hasta el manual más completo no podría cubrir todas las posibles combinaciones entre los modelos de bicicletas y los componentes disponibles. Por eso, esta traducción de las instrucciones de uso originales SCOTT de su nueva bicicleta SCOTT hace referencia a la bicicleta SCOTT, Pedelec SCOTT y componentes habituales e incluye las indicaciones y advertencias más importantes para el manejo de la bicicleta SCOTT.

Al efectuar los trabajos de ajuste y de mantenimiento **(a)** aquí descritos deberá tener siempre en cuenta que las instrucciones e indicaciones son únicamente aplicables a esta bicicleta SCOTT.

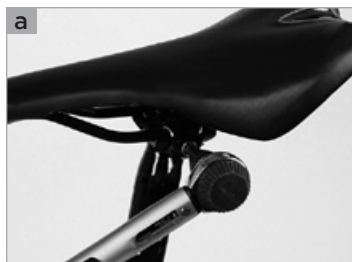
La información no es aplicable a otros tipos de bicicleta. Debido al gran número de versiones y al cambio de modelos, es posible que los trabajos descritos no estén completos. Lea también las instrucciones de los fabricantes de los componentes y las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

Tenga en cuenta que las instrucciones tal vez no sean suficientes para una persona que no disponga de la experiencia y la habilidad necesarias para llevar a cabo las operaciones en ellas descritas. Es posible que ciertos trabajos requieran herramientas (especiales) **(b)** adicionales o instrucciones complementarias. Este manual no le puede conferir los conocimientos de un mecánico de bicicletas.

#### ¡INDICACIÓN!

**i** Las instrucciones de los fabricantes de los componentes y las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento se incluyen en este CD informativo SCOTT.

Antes de montar en bicicleta, tenga en cuenta las siguientes advertencias: Nunca monte en bicicleta sin casco y gafas adecuados **(c)**. Asegúrese de usar siempre vestimenta apropiada y llamativa, de colores claros, además de pantalones ajustados o una cinturilla para el pantalón **(d)** y calzado adaptado al sistema de pedales de su bicicleta **(e)**. Conduzca siempre con cuidado y consideración en la vía pública y respete las reglas de tráfico para no poner en peligro su propia vida y la de las demás personas.



Este manual no le enseñará a montar en bicicleta. Cuando vaya en bicicleta debe ser consciente de que está realizando una actividad potencialmente peligrosa y que tiene que mantener la bicicleta SCOTT bajo control en todo momento. Por esto deberá tener en cuenta desde el primer metro, que con su Pedelec SCOTT avanza mucho más rápido que con una bicicleta tradicional. Si es necesario asista a un curso de ciclismo para principiantes o usuarios de Pedelecs.

Como en cualquier otro tipo de deporte, también se podrá lesionar al montar en bicicleta. Cuando monte en bicicleta debe tener en cuenta este peligro y aceptarlo. Debe tener claro que al montar en bicicleta no se dispone de los dispositivos de seguridad de un automóvil, p. ej., una carrocería, un sistema antibloqueo de frenos (ABS) o un airbag. Así que conduzca siempre con cuidado y respete a los demás usuarios de la vía pública.

Nunca monte en bicicleta si se encuentra bajo la influencia de medicamentos, drogas o alcohol, o si está cansado. Nunca lleve a otra persona en su bicicleta SCOTT y mantenga siempre ambas manos en el manillar.

Respete la legislación vigente sobre el uso de bicicletas SCOTT fuera de la carretera y al ir por la vía pública. Esta reglamentación varía de país a país.

Respete la naturaleza cuando atraviere bosques y prados **(f)**. Conduzca exclusivamente por calles y pistas señalizadas y firmes.

Al montar en su Pedelec SCOTT tenga en mente que su marcha es muy rápida y silenciosa. No asuste a los peatones y a los demás ciclistas. Si fuera necesario, haga notar a tiempo su presencia accionando el timbre o reduzca la velocidad para prevenir accidentes. Familiarícese con el uso su bicicleta Pedelec SCOTT. Para obtener más información consulte en capítulo “Uso de la bicicleta Pedelec SCOTT” y “Particularidades sobre el uso de una Pedelec SCOTT rápida (S-Pedelec)”.



Primero queremos familiarizarle con los componentes de su bicicleta SCOTT. Despliegue la cubierta delantera de esta traducción de las instrucciones de uso originales SCOTT. Aquí se representan una bicicleta todo terreno SCOTT **(a)** y dos Pedelects SCOTT **(b)** típicas con todos los componentes esenciales. Mantenga abierta esta página durante la lectura. Así podrá encontrar fácilmente los componentes mencionados en el texto.

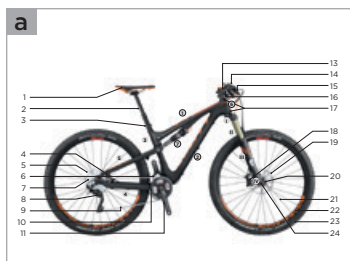
#### ¡PELIGRO!

**⚡** Por su propia seguridad, sólo realice trabajos de montaje y ajuste para los que disponga de los conocimientos necesarios. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Tenga en cuenta: El ciclista no debe engancharse y dejarse arrastrar por un vehículo. No monte en bicicleta sin usar las manos. Los pies sólo se pueden quitar de los pedales cuando la condición de la carretera lo requiera.

### SCOTT - NO SHORTCUTS



## USO CONFORME A LO PRESCRITO DE SU BICICLETA SCOTT

Nuestros ingenieros han diseñado su bicicleta SCOTT para un uso particular. Use su bicicleta SCOTT únicamente conforme al uso previsto, de otro modo, existe el peligro de que la bicicleta SCOTT no responda a las exigencias y falle, lo que puede provocar un accidente con consecuencias impredecibles. El uso contrario a lo prescrito es motivo para la pérdida de la garantía.

#### ¡INDICACIÓN!

**i** En la página [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) puede consultar a qué categoría pertenece su bicicleta SCOTT.

No existe un tipo de bicicleta que se adecue para todos los usos. En su establecimiento especializado SCOTT le ayudarán a encontrar el tipo de bicicleta que mejor se adapte a sus necesidades. Además le explicarán los límites de cada uno de los tipos de bicicletas.

### Categoría 3: Bicicletas tipo crosscountry, maratón y hardtail SCOTT

Las bicicletas tipo **crosscountry (c)**, **maratón (d)** y **hardtail (e+f)** SCOTT están indicadas para el uso en pistas con superficie asfaltada o pavimentada, o en caminos rurales con superficie de grava fina y además se adecuan para el uso en terrenos más difíciles y sin revestimiento. Estas bicicletas SCOTT también se adecuan para dar saltos esporádicos de hasta 0,5 m.

También se adecuan para viajes y competencias de ciclocrós (querfeldein) y carreras de tipo leve a agresivo en terrenos de dificultad media (p.ej., en colinas con pequeños obstáculos como raíces, rocas, superficies sueltas y duras así como depresiones de terreno). Especialmente cuando ciclistas poco experimentados realizan saltos pueden ocurrir aterrizajes violentos con cargas excesivamente altas, con consecuencias de daños y lesiones. SCOTT recomienda participar en un curso de entrenamiento sobre habilidades de conducción.

Dado el caso, deje revisar su bicicleta SCOTT en un establecimiento especializado SCOTT más a menudo que lo indicado en el plan de mantenimiento y revisiones SCOTT.

Sin embargo, estas bicicletas no se adecuan para el uso terreno rocoso, para trucos, el uso en escaleras, etc., así como para el entrenamiento y competencias en las modalidades freeride, dirt, downhill y para freeride y downhill extremos, dirt jump, slopestyle o para el uso muy agresivo y extremo.

Por su diseño y equipamiento, las **bicicletas tipo crosscountry (a+b), maratón y hardtail (c)** no están siempre indicadas para el uso en vías públicas. Antes de usarlas en vías públicas, estas bicicletas deben equiparse con los dispositivos prescritos. Respete las reglas de tráfico al circular por la vía pública. Para obtener más información consulte el capítulo "Requisitos legales para circular en la vía pública".

Las bicicletas XC, Trail y Contessa Mountain SCOTT pertenecen a esta categoría.

El **peso total permitido** (ciclista, equipaje y bicicleta) no debe exceder los **119 a 128 kg** (dependiendo del modelo). Bajo ciertas circunstancias, este peso total permitido puede verse limitado todavía más por las recomendaciones de uso de los fabricantes de los componentes.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** No está permitido montar remolques, portaequipajes y sillas para niños en las bicicletas crosscountry, maratón y hardtail SCOTT. Tenga en cuenta que SCOTT no asume ninguna responsabilidad o garantía por el uso de remolques, portaequipajes y sillas para niños.

**Excepción:** Si estas bicicletas SCOTT cuentan con un punto de fijación de portaequipajes en los tirantes traseros superiores y en las punteras está permitido el montaje de un portaequipaje adecuado. Dado el caso, consulte con antelación con su establecimiento especializado SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Las bicicletas SCOTT de la categoría 3 no están diseñadas para terreno rocoso, saltos altos y largos (d), slides, el uso en escaleras, stoppies, wheelies, trucos, etc.

#### ¡INDICACIÓN!

**i** En la página [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) puede consultar a qué categoría pertenece su bicicleta SCOTT.

### Categoría 4: Bicicletas todo terreno enduro y all mountain SCOTT

Las **bicicletas todo terreno tipo enduro (e+f)** y **all mountain** están diseñadas para el uso off road (travesía de los Alpes, etc.). Las bicicletas SCOTT de esta categoría se pueden usar en los terrenos indicados para las categorías 1, 2 y 3.



Además, las bicicletas SCOTT de esta categoría están diseñadas para ser usadas en terrenos muy difíciles y parcialmente rocosos con desniveles más grandes, y por lo tanto, velocidades más altas. Los saltos frecuentes realizados por un ciclista experimentado no provocan daños en estas bicicletas SCOTT.

Sin embargo, estas bicicletas SCOTT no están indicadas para trucos, el uso en escaleras, para practicar formas extremas de saltos/conducción, p.ej., modalidades de todo terreno extremo, freeride, downhill, en pistas tipo North Shore, dirt jumping, hucking, entrenamiento y competencias en la categoría freeride, dirt, downhill. Además, SCOTT excluye el uso regular y duradero de estas bicicletas SCOTT en bikeparks.

Por su diseño y equipamiento, las **bicicletas todo terreno tipo enduro y all mountain SCOTT** no están siempre indicadas para el uso en vías públicas. Antes de usarlas en vías públicas, estas bicicletas deben equiparse con los dispositivos prescritos. Respete las reglas de tráfico al circular por la vía pública. Para obtener más información consulte el capítulo "Requisitos legales para circular en la vía pública".

Las bicicletas ENDURO SCOTT pertenecen a esta categoría.

El **peso total permitido** (ciclista, equipaje y bicicleta) no debe exceder los **119 a 128 kg** (dependiendo del modelo). Bajo ciertas circunstancias, este peso total permitido puede verse limitado todavía más por las recomendaciones de uso de los fabricantes de los componentes.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** No está permitido usar remolques, portaequipajes y sillas para niños en las bicicletas todo terreno tipo enduro y allmountain SCOTT. Tenga en cuenta que SCOTT no asume ninguna responsabilidad o garantía por el uso de remolques, portaequipajes y sillas para niños.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Debido a las cargas elevadas a que están expuestas, se recomienda controlar las bicicletas SCOTT de la categoría 4 después de cada uso, a fin de detectar posibles daños. Es obligatorio realizar por lo menos dos inspecciones al año en un establecimiento especializado SCOTT.

#### ¡INDICACIÓN!

**i** En la página [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) puede consultar a qué categoría pertenece su bicicleta SCOTT.

## Categoría 5: Bicicletas gravity, freeride, downhill y dirtjump SCOTT

Por su diseño y equipamiento, las bicicletas **gravity, freeride, downhill** y **dirtjump SCOTT** no están siempre indicadas para el uso en vías públicas. Antes de usarlas en vías públicas, estas bicicletas deben equiparse con los dispositivos prescritos. Respete las reglas de tráfico al circular por la vía pública. Para obtener más información consulte el capítulo “Requisitos legales para circular en la vía pública”.

### ¡PELIGRO!

**⚡** No está permitido usar remolques, portaequipajes y sillas para niños en las bicicletas **gravity, freeride, downhill** y **dirtjump SCOTT**. Tenga en cuenta que **SCOTT** no asume ninguna responsabilidad o garantía por el uso de remolques, portaequipajes y sillas para niños.

### ¡PELIGRO!

**⚡** Debido a las cargas elevadas a que están expuestas, se recomienda controlar las bicicletas **SCOTT** de la categoría 5 después de cada uso, a fin de detectar posibles daños. Es obligatorio realizar por lo menos tres inspecciones al año en un establecimiento especializado **SCOTT**.

### ¡INDICACIÓN!

**i** En la página [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) puede consultar a qué categoría pertenece su bicicleta **SCOTT**.

### Categoría 5.1: Bicicletas gravity, freeride y downhill SCOTT

Las **bicicletas gravity, freeride (a+b)** y **downhill SCOTT (c)** se adecuan para saltos, saltos con obstáculos, altas velocidades o conducción agresiva en superficies rugosas o aterrizaje en superficies planas. Este tipo de manejo es extremadamente peligroso y permite que fuerzas impredecibles actúen sobre la bicicleta sobrecargando el cuadro, la horquilla u otros componentes. Si usted decide montar en una bicicleta **SCOTT** de la categoría 5.1 fuera de la carretera, debe tomar las medidas de seguridad necesarias, como p. ej., inspecciones frecuentes de la bicicleta y cambio de los componentes del equipo. Usted también deberá usar el equipo de seguridad completo, p. ej., un casco integral, equipo de protección y protectores del cuerpo **(d)**.

Las **bicicletas gravity, freeride** y **downhill SCOTT** están indicadas para el uso en terreno muy difícil, p. ej., en pistas tipo North Shore y slopestyle, en las que sólo deberán participar los ciclistas más experimentados.

Las bicicletas DH/FR **SCOTT** pertenecen a esta categoría.



### ¡PELIGRO!

**⚡** Por su propia seguridad, no sobrestime sus capacidades. A menudo, la presentación de un profesional parece fácil a primera vista, pero en realidad implica peligros para la vida y salud. Lleve siempre vestimenta de protección adecuada.

### Categoría 5.2: Bicicletas dirtjump SCOTT

Las **bicicletas dirtjump SCOTT** están indicadas para saltos, saltos de obstáculos, altas velocidades, o conducción agresiva en superficies rugosas, o para aterrizajes en superficies planas. Este tipo de manejo es extremadamente peligroso y permite que fuerzas impredecibles actúen sobre la bicicleta, sobrecargando el cuadro, la horquilla u otros componentes. Si usted decide montar en una bicicleta **SCOTT** de la categoría 5.2 fuera de la carretera, deberá tomar las medidas de seguridad necesarias, como p. ej., inspecciones frecuentes de la bicicleta y cambio de los componentes del equipo. Usted también deberá usar el equipo de seguridad completo, p. ej., un casco integral, equipo de protección y protectores del cuerpo.

Las **bicicletas dirtjump SCOTT (e)** están diseñadas para saltos “dirt Jumps” en terreno preparado, rampas, parques de skate, otros obstáculos previsible y fuera de la carretera, donde los pilotos necesitan y emplean más bien sus propias habilidades y el control sobre la bicicleta que la suspensión. Las bicicletas dirtjump **SCOTT** se usan como bicicletas **BMX** que se someten a altas cargas.

Las **bicicletas dirtjump SCOTT** no están indicadas para el uso en terreno accidentado, en terreno desnivelado o para aterrizajes en los que se requiere un largo recorrido del muelle de suspensión para amortiguar el choque del aterrizaje y para mantener el control.

Las bicicletas **DIRT SCOTT** pertenecen a esta categoría.

### ¡PELIGRO!

**⚡** Dado el uso especial que se hace de ellas, algunas bicicletas de dirt **SCOTT** están equipadas con un solo freno. Sin embargo, siempre se adjunta un segundo freno, que se puede montar opcionalmente. Las bicicletas **SCOTT** de este tipo sólo deben usarse en pistas cerradas al tráfico normal.

### ¡PELIGRO!

**⚡** Por su propia seguridad, no sobrestime sus capacidades. A menudo la presentación de un profesional parece fácil a primera vista, pero en realidad implica peligros para la vida y salud. Lleve siempre vestimenta de protección adecuada **(f)**.

## Pedelecs

Las bicicletas **Pedelec (Pedal Electric Cycles)** o también **EPACs (Electrically Power Assisted Cycles)** son bicicletas en las que la asistencia eléctrica sólo se activa al pisar los pedales. Cuando se deja de pedalear el motor se desconecta.

Para poder montar en una Pedelec SCOTT **(a+b)** no se necesita permiso de conducir, si la asistencia ofrecida por el motor se desconecta al alcanzar una velocidad de 25 km/h y la potencia del motor esté limitada a 250 W. Tampoco se necesita homologación o marca de seguro.

Desde el punto de vista legal, las Pedelecs SCOTT son consideradas como bicicletas así que deberá o tendrá que usar el carril bici, si existe. El uso de un casco homologado o certificado es obligatorio en vías interurbanas mas no en zonas urbanas.

No confunda su Pedelec SCOTT con una "Pedelec SCOTT rápida" (S-Pedelec) (véase **Pedelecs rápidas**).

La mayoría de las bicicletas Pedelec SCOTT está diseñada para el uso exclusivo en calles y pistas con superficie lisa: Sólo use vías permitidas para bicicletas. El uso de las bicicletas Pedelec SCOTT tipo trekking fuera de la carretera puede provocar accidentes con consecuencias imprevisibles. Para el uso fuera de la calle (offroad) se adecuan únicamente las bicicletas Pedelec SCOTT tipo offroad. No está permitido el uso de las bicicletas Pedelec SCOTT tipo trekking fuera de la carretera.

La ayuda para el empuje **(c)** le ofrece apoyo cuando tenga que empujar la bicicleta Pedelec SCOTT, incluso sin tener que pedalear, hasta una velocidad de 6 km/h.

Su bicicleta Pedelec SCOTT está diseñada para un peso máximo total. Éste comprende el peso del ciclista, el equipaje y la bicicleta Pedelec SCOTT. El **peso máximo total permitido** es de **150 kg**.

### Pedelecs rápidas

Las bicicletas **Pedelecs rápidas (S-Pedelecs o Speed Pedelecs)** son bicicletas que le ofrecen asistencia eléctrica **(d)** incluso para velocidades superiores a los 25 km/h, mientras que siga pedaleando. La velocidad máxima asistida es de 45 km/h. Sin pedalear, una SCOTT-S-Pedelec le proporciona asistencia hasta 20 km/h.

Las S-Pedelecs SCOTT se consideran ciclomotores, tienen una homologación nacional o una homologación de tipo UE y, por tanto, están sometidas a normas estrictas en cuanto al cambio de componentes o modificaciones.

Las modificaciones realizadas sin autorización/homologación de tipo provocan la pérdida de validez de la homologación, es decir, la S-Pedelec SCOTT no se podrá usar en la vía pública.



Si usted nació después de 1 de abril 1965 necesita un permiso de conducir para ciclomotores (permiso de conducir AM).

El permiso de conducir para ciclomotores se puede obtener a partir de los 15 años. Consulte con la oficina competente.

No está permitido usar las S-Pedelecs SCOTT en carriles bici de zonas urbanas (vías con la señal redonda azul con la silueta blanca de una bicicleta). Las S-Pedelecs SCOTT podrán circular por el arcén a la derecha y por caminos marcados adicionalmente con la señal "Permitido ciclomotores. No está permitida la circulación de Pedelecs rápidas por autopistas, autovías o vías de circulación prohibidas a ciclomotores.


Los conductores de S-Pedelecs SCOTT están obligados a usar un casco homologado **(e)**, tanto en zonas urbanas como interurbanas. Bajo ciertas circunstancias está permitido montar un remolque. A este respecto, consulte la normativa vigente y el carné de propietario SCOTT .

Lea también el capítulo "Particularidades sobre el uso de una Pedelec SCOTT rápida (S-Pedelec)".

La mayoría de las Pedelecs SCOTT rápidas (S-Pedelec) están diseñadas para ser usadas únicamente en calles y pistas con superficie lisa **(f)**. Sólo use vías que están homologadas para S-Pedelecs/E-Bikes. Por regla general, las bicicletas SCOTT-S-Pedelecs típicas no se adecuan para el uso en terreno accidentado. El uso de bicicletas SCOTT-S-Pedelecs en terreno accidentado puede provocar accidentes con consecuencias imprevisibles.

Su bicicleta SCOTT-S-Pedelec está diseñada para un peso máximo total. Éste comprende el peso del ciclista, el equipaje y la bicicleta SCOTT-S-Pedelec. El **peso total** es de **150 kg**.


### ¡PELIGRO!

 **Utilice su bicicleta SCOTT exclusivamente conforme al uso previsto, de lo contrario existe el peligro de que no responda a las exigencias y falle. ¡Riesgo de caídas!**


### ¡PELIGRO!

 **No modifique su bicicleta SCOTT-S-Pedelec, en particular, la potencia y la posible velocidad asistida. Una bicicleta Pedelec o S-Pedelec modificada ya no podrá usarse en la vía pública.**


**¡PELIGRO!**

 Por su propia seguridad, no sobrestime sus capacidades. A menudo la presentación de un profesional parece fácil a primera vista, pero en realidad implica peligros para la vida y la salud. Lleve siempre vestimenta de protección adecuada.

**¡PELIGRO!**

 Tenga en cuenta que existen varios tipos de Pedelects y bicicletas eléctricas (E-Bikes) que están sujetos a diferentes reglamentaciones. En su carné de propietario SCOTT (a) se indica el tipo de categoría a la que pertenece su Pedelect SCOTT o su SCOTT E-Bike. Observe las reglamentaciones específicas que se aplican a su categoría de Pedelect, tanto en lo referente a la circulación vial como al uso de las pistas de campo.


**¡INDICACIÓN!**

 Las disposiciones legales sobre las Pedelects y las Pedelects rápidas se someten constantemente a revisión. Siga las noticias de la prensa diaria para saber si se han realizado modificaciones al marco legal.

**¡INDICACIÓN!**

 Lea sin falta las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento así como las instrucciones de los fabricantes de los componentes que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

**¡INDICACIÓN!**

 Para obtener más información sobre el uso conforme a lo prescrito de su Pedelect SCOTT, su SCOTT S Pedelect así como el peso máximo total permitido (ciclista, Pedelect SCOTT y equipaje), consulte el carné de propietario SCOTT y el capítulo "Uso conforme a lo prescrito de su bicicleta SCOTT".

**¡INDICACIÓN!**

 No está permitido el uso de remolques, portaequipajes y sillas para niños en su bicicleta todo terreno SCOTT y en su Pedelect SCOTT.

**¡INDICACIÓN!**

 Guarde muy bien esta traducción de las instrucciones de uso originales SCOTT y entréguela al nuevo usuario cuando venda, preste o entregue su bicicleta Pedelect SCOTT o SCOTT S Pedelect a otra persona.

**PRUEBAS A REALIZAR ANTES DEL PRIMER USO**

1. Para poder circular por la vía pública hay que observar ciertas disposiciones legales. Estas disposiciones varían según el país, de modo que las bicicletas SCOTT no siempre están equipadas con todos los componentes necesarios (b).

Consulte con su establecimiento especializado SCOTT sobre las disposiciones legales de su país o del país donde quiere usar su bicicleta SCOTT. Deje equipar su bicicleta SCOTT de manera adecuada antes de usarla en la vía pública.

Para obtener más información consulte el capítulo "Requisitos legales para circular en la vía pública".

2. ¿Está familiarizado con el sistema de frenos (c+d)? Consulte en su carné de propietario SCOTT y compruebe si puede accionar el freno delantero con la misma palanca de freno que usa habitualmente (a la derecha o a la izquierda). Si este no es el caso, haga adaptar la asignación de las palancas de freno antes del primer uso en su establecimiento especializado SCOTT.

Eventualmente, los frenos modernos tienen un efecto de frenado muy superior al de los frenos más antiguos. Realice primero algunas pruebas de frenado fuera del tráfico normal, en una superficie plana y no resbaladiza. Vaya acercándose lentamente a capacidades de frenado y velocidades mayores.

Para obtener más información consulte el capítulo "Sistema de frenos" y en las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

3. ¿Está familiarizado con el tipo de cambio y su funcionamiento (e+f)? Deje que en su establecimiento especializado SCOTT le expliquen el funcionamiento del sistema de cambio y, si fuera necesario, escoja un lugar sin tráfico para familiarizarse con su nuevo sistema de cambio.

Para obtener más información consulte el capítulo "Sistema de cambio" y las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

**SCOTT** CARNÉ DE PROPIETARIO

Modelo: \_\_\_\_\_  
 N° del cuadro: \_\_\_\_\_  
 Color: \_\_\_\_\_  
 Suspensión delantera/Suspensión trasera: \_\_\_\_\_  
 Fabricante: \_\_\_\_\_  
 Modelo: \_\_\_\_\_  
 Número de serie: \_\_\_\_\_  
 Forma/tamaño de cuadro: \_\_\_\_\_  
 Tamaño de los neumáticos: \_\_\_\_\_  
 Particularidades/accesorios: \_\_\_\_\_

**¡PELIGRO!**  
 Registre su bicicleta SCOTT en la página [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) dentro de los 15 días siguientes a la fecha de compra. Sus datos también pueden ayudar a preservar su seguridad, pues le mantendremos informado sobre las medidas correspondientes, si fuera necesario.

**USO CONFORME A LO PRESCRITO**

Uso conforme: Categoría 0  Categoría 3   
 Categoría 1  Categoría 4   
 Categoría 2  Categoría 5

Peso total permitido: Bicicleta SCOTT, ciclista, equipaje: \_\_\_\_\_ kg



4. ¿Están bien ajustados el sillín y el manillar? El sillín deberá estar ajustado de modo que su talón apenas llegue al pedal cuando éste se encuentre en su posición más baja, sin tener que inclinar la cadera **(a)**. Compruebe si aún consigue tocar tierra con la punta de los pies, cuando esté sentado en el sillín (excepto: bicicletas SCOTT con suspensión integral). En su establecimiento especializado SCOTT le ayudarán a ajustar la posición del sillín.

Para obtener más información consulte el capítulo “Adaptar la bicicleta SCOTT al usuario”.


5. Si su bicicleta SCOTT dispone de pedales automáticos **(b)**: ¿Ya ha montado en alguna ocasión con las zapatillas adecuadas? Comience a practicar cuidadosamente la forma de encajar y soltar las zapatillas con la bicicleta parada. Deje que en su establecimiento especializado SCOTT le expliquen el funcionamiento de los pedales y los ajuste a sus necesidades.

Para obtener más información consulte el capítulo “Pedales y zapatillas” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.


6. Si ha adquirido una bicicleta SCOTT con elementos de suspensión **(c+d)**, se aconseja que su establecimiento especializado SCOTT realice la puesta a punto de los mismos. Un ajuste incorrecto de los elementos de suspensión puede originar anomalías funcionales o causar daños en los mismos. En cualquier caso, afectará el comportamiento de marcha de la bicicleta y usted no gozará la máxima seguridad en carretera ni podrá disfrutar al máximo de su bicicleta.

Para obtener más información consulte el capítulo “Suspensión delantera”, “Suspensión trasera” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

#### ¡PELIGRO!


-  Tenga en cuenta que el recorrido de parada es mayor si utiliza un manillar con cuernos **(e)**. Las palancas de freno no están situadas al alcance directo de las manos en todas las posiciones de agarre.

#### ¡PELIGRO!


-  Utilice su bicicleta SCOTT exclusivamente conforme al uso previsto, de lo contrario existe el peligro de que la bicicleta SCOTT no responda a las exigencias y falle. ¡Riesgo de caídas!




#### ¡PELIGRO!

-  Le interesará sobre todo disponer de suficiente libertad de movimiento en la entrepierna **(f)** para no lesionarse cuando tenga que desmontar con rapidez.


#### ¡PELIGRO!

-  Tenga en cuenta que la eficacia de los frenos y la adherencia de los neumáticos pueden disminuir significativamente en suelo húmedo. Si conduce en una calzada húmeda aumente las precauciones y conduzca mucho más lento que en condiciones secas.


#### ¡PELIGRO!

-  Dado el uso especial que se hace de ellas, algunas bicicletas de dirt SCOTT están equipadas con un solo freno. Sin embargo siempre se adjunta un segundo freno, que se puede montar opcionalmente. Las bicicletas de dirt SCOTT de este tipo sólo deben usarse en pistas cerradas al tráfico normal.


#### ¡PELIGRO!

-  La falta de práctica o un ajuste excesivo de los pedales automáticos podrían impedirle desengancharse de los mismos. ¡Riesgo de caídas!

#### ¡PELIGRO!

-  Después de sufrir una caída con su bicicleta SCOTT, realice por lo menos la prueba descrita en los capítulos “Pruebas a realizar antes de cada uso” y „Pruebas a realizar tras una caída“. Monte en su bicicleta SCOTT sólo si ha realizado debida y exitosamente esas pruebas y regrese a casa extremando las precauciones. Evite acelerar y frenar de forma brusca y no se ponga de pie al pedalear. Si duda del buen funcionamiento de su bicicleta, será mejor que le recojan con el coche en vez de arriesgar su seguridad. Una vez en casa, es imprescindible volver a examinar minuciosamente la bicicleta SCOTT. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

#### ¡INDICACIÓN!

-  Le recomendamos contratar un seguro de responsabilidad civil. Asegúrese de que en caso de accidente, el seguro también cubra los daños que haya sufrido la bicicleta. Consulte con su agencia de seguros.

## INSTRUCCIONES ADICIONALES “PRUEBAS A REALIZAR ANTES DEL PRIMER USO” CON SU PEDELEC SCOTT

- ¿Ya ha montado alguna vez en una Pedelec? Tenga en cuenta las características especiales de conducción de este concepto revolucionario de accionamiento híbrido. Para el primer uso de la Pedelec, active el nivel más bajo de asistencia **(a)** y vaya acercándose poco a poco al nivel más alto de asistencia de su potencial Pedelec SCOTT, en un lugar sin tráfico.

Para obtener más información consulte el capítulo “Uso de la bicicleta Pedelec SCOTT” y “Particularidades sobre el uso de una Pedelec SCOTT rápida (S-Pedelec)” y las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

- La batería de su Pedelec SCOTT debe cargarse antes del primer uso **(b)**. ¿Está familiarizado con el manejo y el montaje de la batería? Antes del primer uso compruebe que la batería está montada correctamente, o sea, que se haya oído un ruido al encajar en su soporte, y que está cerrada o bloqueada de manera segura **(c)**.

Para obtener más información, vea las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

- Las funciones de su Pedelec SCOTT se accionan por medio de los botones del ordenador de mando **(d)** o en la unidad de mando **(e)**. ¿Está familiarizado con todas las funciones y todos los indicadores? Haga un test para comprobar si conoce todas las funciones de los botones del ordenador de mando o de la unidad de mando.

Para obtener más información, vea las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

- Su bicicleta Pedelec SCOTT está equipada con ayuda de empuje, esta función le asistirá cuando tenga que empujar su bicicleta Pedelec SCOTT. ¿Está familiarizado con la ayuda de empuje?

Para obtener más información, vea las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

### ¡PELIGRO!

- Utilice su bicicleta Pedelec SCOTT exclusivamente conforme al uso previsto, de lo contrario existe el peligro de que la bicicleta Pedelec SCOTT no responda a las exigencias y falle. ¡Riesgo de caídas!

### ¡PELIGRO!

- Al montar en su Pedelec SCOTT, tenga cuidado de no pisar los pedales antes de estar sentado en el sillín y tener bien agarrado el manillar **(f)** y asegúrese de que el pedal se encuentre en la posición más baja. De lo contrario, puede que se active la asistencia eléctrica y su Pedelec SCOTT se ponga en marcha de forma imprevista. ¡Riesgo de caídas!

### ¡PELIGRO!

- Accione la palanca del freno de la rueda trasera y deje de pedalear. La Pedelec se detiene. ¡Parada de emergencia! Para obtener el recorrido de parada más corto posible es necesario frenar poco a poco con las dos palancas de freno (véase el capítulo “Sistema de frenos”).

### ¡PELIGRO!

- Cargue la batería de día y sólo en lugares secos, que estén equipados con un avisador de humos o incendios, pero no en su dormitorio. Durante la carga coloque la batería en una placa grande y no inflamable hecha de, p. ej., de cerámica o cristal. No tarde en desconectar la batería, una vez esté cargada.

### ¡PELIGRO!


- Para cargar la batería, use únicamente el cargador suministrado junto con el producto. No use un cargador de otro fabricante, tampoco en el caso que los conectores del cargador se dejen conectar a la batería. De otro modo puede que la batería se caliente mucho, se inflame o estalle.

### ¡PELIGRO!


- No aparque la bicicleta Pedelec SCOTT en un lugar expuesto al sol directo.




**¡PELIGRO!**

 Extraiga la batería (a) y la pantalla antes de realizar trabajos en su bicicleta Pedelec (p. ej., trabajos de inspección, reparaciones, montaje, mantenimiento y trabajos en el accionamiento). La activación accidental del sistema de accionamiento puede provocar lesiones.


**¡PELIGRO!**

 El reparto de pesos de una Pedelec SCOTT se diferencia mucho del de las bicicletas sin accionamiento, ya que la Pedelec SCOTT pesa mucho más que una bicicleta SCOTT sin accionamiento. De modo que es más difícil aparcar, empujar, levantar y transportar una Pedelec SCOTT. Esto también lo deberá tener en mente si quiere cargar la Pedelec en un coche o transportarla en un sistema de portabicicletas.


**¡PELIGRO!**

 Tenga en cuenta que los frenos de su Pedelec SCOTT son más potentes que el accionamiento. En el caso que se presenten problemas con el accionamiento (p. ej., aceleración demasiado fuerte al entrar en una curva) reduzca la velocidad de su Pedelec SCOTT accionando el freno con cuidado.

**¡PELIGRO!**

 No está permitido usar remolques, sillas para niños y portaequipajes en las Pedelec SCOTT. Tenga en cuenta que SCOTT no asume ninguna responsabilidad o garantía por el uso de remolques, portaequipajes y sillas para niños. Excepción: Si estas bicicletas cuentan con un punto de fijación de portaequipajes en los tirantes traseros superiores y en las punteras de su bicicleta SCOTT, está permitido el montaje de un portaequipajes adecuado. Dado el caso, consulte con antelación con su establecimiento especializado SCOTT.

**¡ATENCIÓN!**

 Tenga en cuenta que no todas las bicicletas Pedelec SCOTT disponen de una pata de apoyo. Por lo tanto, al aparcar la bicicleta Pedelec SCOTT, asegúrese de que esté colocada de modo estable y no pueda volcarse o dejarse volcar. Una caída de la bicicleta Pedelec SCOTT puede provocar daños.

**PRUEBAS A REALIZAR ANTES DE CADA USO**

Su bicicleta SCOTT ha sido sometida a varias pruebas durante la fabricación y a un control final por parte de su establecimiento especializado SCOTT. Dado que es posible que se hayan producido cambios funcionales durante el transporte de la bicicleta SCOTT y que terceros la hayan manipulado mientras que permaneció parada, le recomendamos encarecidamente comprobar los siguientes puntos cada vez que vaya a usar su bicicleta SCOTT:

1. ¿Están cerrados correctamente los cierres rápidos (b), los ejes pasantes o los tornillos en las ruedas delantera y trasera, la tija de sillín y los demás componentes?

Para obtener más información consulte el capítulo “Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

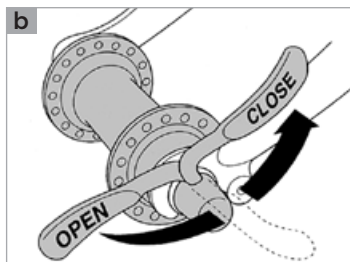
2. ¿Los dos neumáticos están en buen estado y tienen suficiente presión (c)? Los valores de presión mínima y máxima (en bar o en psi) se indican en los flancos de los neumáticos. Para obtener más información consulte el capítulo “Ruedas y neumáticos” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

3. Haga girar libremente ambas ruedas para controlar su centrado. Si tiene una bicicleta con frenos de disco (d), observe la distancia entre el cuadro y la llanta o el neumático o, en caso de frenos de llanta, entre las zapatas y la llanta (e). Los defectos de centrado pueden ser el indicio de rajaduras laterales del neumático o de la rotura de los radios.

Para obtener más información consulte el capítulo “Ruedas y neumáticos” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

4. Realice una prueba de frenado con la bicicleta parada, accionando con fuerza las palancas de freno en dirección del manillar (f). En el caso de frenos de llanta, las zapatas deben coincidir simultáneamente y en toda su superficie con los flancos de la llanta. Estas no deben tocar los neumáticos ni durante el frenado ni en estado abierto ni en otra posición.

Las palancas de freno no deben dejarse llevar hasta el manillar. En el caso de frenos hidráulicos, no debe salir aceite o líquido de frenos de los latiguillos. Compruebe también el grosor de las zapatas.





En caso de los **frenos de disco**, el punto de presión debe ser estable de inmediato. Si un punto de presión estable se siente sólo después de accionar varias veces la palanca de freno, deberá dejar controlar inmediatamente la bicicleta SCOTT en su establecimiento especializado SCOTT.

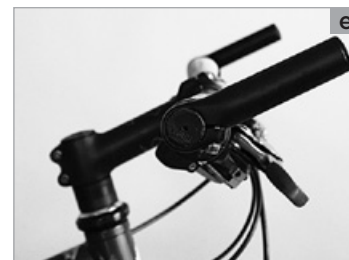
Para obtener más información consulte el capítulo “Sistema de frenos” y en las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

- Haga rebotar la bicicleta SCOTT contra el suelo a poca altura y trate de identificar el origen de eventuales ruidos. Si fuera necesario, inspeccione los rodamientos y las uniones roscadas. Vuelva a apretarlos, si fuera necesario.
- Si tiene una bicicleta SCOTT con suspensión, apóyese en la bicicleta para comprobar si los elementos de suspensión se comprimen y extienden de la forma habitual **(a)**.

Para obtener más información consulte el capítulo “Suspensión delantera”, “Suspensión trasera” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

- Antes de utilizar la bicicleta, compruebe que ha levantado por completo la pata de apoyo **(b)**. ¡Riesgo de caídas!
- No olvide llevar un candado en U **(c)** o de cadena de alta calidad. Sólo si sujeta su bicicleta SCOTT a un objeto fijo podrá prevenir el robo de forma eficaz.
- Si usa su bicicleta SCOTT en la vía pública, es imprescindible equiparla según la normativa del país respectivo **(d)**. En todo caso, es muy peligroso circular sin luz ni reflectores en condiciones de visibilidad desfavorable o de noche. Los demás usuarios de la vía pública no podrán verlo o, cuando lo vean, será demasiado tarde. Al circular por la vía pública, deberá usar siempre un sistema de alumbrado autorizado. Encienda la luz cuando empiece a oscurecer.

Para obtener más información consulte el capítulo “Requisitos legales para circular en la vía pública”.



#### ¡PELIGRO!

**⚡** No utilice su bicicleta SCOTT si no cumple alguno de estos puntos. Una bicicleta SCOTT defectuosa puede causar graves accidentes. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Si los elementos de fijación, p. ej., cierres rápidos, no se cierran correctamente, puede que se suelten piezas de la bicicleta SCOTT. ¡Peligro de caídas de máxima gravedad!

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Tenga en cuenta que el recorrido de parada es mayor si utiliza un manillar con cuernos **(e)**. Las palancas de freno no están situadas al alcance directo de las manos en todas las posiciones de agarre.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Las irregularidades del suelo y la fuerza que usted ejerce sobre la bicicleta SCOTT la someten a un duro esfuerzo. Estas cargas dinámicas provocan desgaste y fatiga en los distintos componentes. Examine regularmente su bicicleta SCOTT, es decir conforme al plan de mantenimiento e inspecciones SCOTT, para detectar signos de desgaste, rasguños, deformaciones, decoloraciones o pequeñas grietas. Es posible que los componentes que han llegado al final de su vida útil fallen repentinamente. Lleve regularmente su bicicleta SCOTT, es decir conforme al plan de mantenimiento e inspecciones SCOTT, a su establecimiento especializado SCOTT para que reemplacen, si fuera necesario, los componentes que puedan ocasionar problemas.

#### INSTRUCCIONES ADICIONALES “PRUEBAS A REALIZAR ANTES DE CADA USO” CON SU PEDELEC SCOTT

- ¿Están conectados correctamente los conectores de la batería, del ordenador de mando o de la unidad de mando y del accionamiento **(f)**?

Para obtener más información, vea las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

2. ¿La batería está completamente cargada? No olvide recargar completamente la batería después de viajes largos (p. ej., si el estado de carga es inferior al 50%). SCOTT usa baterías modernas de iones de litio. Estas tienen efecto memoria. No hay peligro si aparca su Pedelec SCOTT por un corto tiempo con un estado de carga de la batería inferior al 50% **(a)** (p. ej., al hacer pausas). Sin embargo, no espere hasta que la batería esté completamente vacía.

Para obtener más información, vea las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

3. ¿Están completos los indicadores del ordenador de mando y del ordenador de la bicicleta en el manillar? ¿Se visualiza un mensaje de error o una advertencia? Antes de cada uso, asegúrese de que los indicadores estén correctos. Nunca use su Pedelec SCOTT si se visualiza un mensaje de advertencia.

Para obtener más información, vea las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento que se incluyen en este CD informativo SCOTT.


4. La batería está bien colocada en su soporte y el dispositivo de bloqueo o de cierre está cerrado correctamente? Nunca use su Pedelec si la batería no está bien montada en su soporte o si el dispositivo de bloqueo no está cerrado.

Para obtener más información, vea las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

5. ¿Los dos neumáticos están en buen estado y tienen suficiente presión? Tenga en cuenta que una Pedelec pesa más que una bicicleta tradicional y que, por tanto, puede que la presión de los neumáticos a que está acostumbrada sea insuficiente. Cuanto mayor sea la presión mejor será la estabilidad de manejo y la resistencia a los pinchazos. Los valores de presión mínima y máxima (en bar o en psi) se indican en los flancos de los neumáticos **(b)**.

Para obtener más información, véase el capítulo “Ruedas y neumáticos”.

#### ¡PELIGRO!

 **No utilice su bicicleta Pedelec SCOTT si no cumple alguno de estos puntos. Una bicicleta Pedelec SCOTT defectuosa puede causar graves accidentes. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.**

## MANEJO DE CIERRES RÁPIDOS Y EJES PASANTES

### LOS CIERRES RÁPIDOS DE LA BICICLETA SCOTT


La mayoría de las bicicletas SCOTT están equipadas con cierres rápidos que permiten ajustar, montar y desmontar los componentes con rapidez. Cada vez que vaya a usar su bicicleta SCOTT debe comprobar previamente si todos los cierres rápidos están bien apretados. Maneje los cierres rápidos con máximo cuidado, ya que su seguridad depende directamente de ellos.

Practique el manejo correcto de los cierres rápidos para evitar accidentes.

El cierre rápido consta esencialmente de dos elementos de mando:

1. La palanca **(c)** a un lado del buje que transforma el movimiento de cierre en fuerza de apriete mediante una excéntrica y
2. la tuerca de apriete **(d)** en el lado opuesto del buje, que ajusta la precarga sobre una varilla roscada (el eje del cierre rápido).

#### ¡PELIGRO!

 **No toque el disco de freno inmediatamente después de parar (p. ej., tras un trayecto largo). ¡Riesgo de quemaduras! Siempre deje que el disco de freno se enfríe antes de abrir el cierre rápido.**

#### Procedimiento para la fijación segura de un componente con cierre rápido

Abra el cierre rápido. Ahora deberá leerse “open” **(e)**. Asegúrese de que el componente que se va a fijar esté posicionado correctamente.

Para obtener más información, consulte los capítulos “Adaptar la bicicleta SCOTT al usuario” y “Ruedas y neumáticos” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

Lleve la palanca a la posición de apriete hasta que se pueda leer la inscripción “close” (cerrado) **(f)** en su cara externa. Desde que se inicia el movimiento de cierre hasta la mitad del recorrido, la palanca debe dejarse accionar con mucha facilidad.



Después, la palanca debe ir ofreciendo cada vez más resistencia hasta que, al final, resulte difícil moverla. Empuje con la base del pulgar y tire con los dedos de una parte fija, p.ej., la horquilla **(a)** o el tirante trasero superior, pero nunca tire de un disco de freno o de un radio.

En su posición final, la palanca debe quedar en ángulo recto respecto al eje del cierre rápido; es decir, no deberá sobresalir por los lados. La palanca debe quedar adosada al cuadro o a la horquilla de modo que no se abra involuntariamente. Al mismo tiempo debe dejarse agarrar fácilmente con los dedos para que se deje manejar realmente con rapidez.

Compruebe que el cierre rápido está bien fijo presionando contra el extremo de la palanca cerrada, mientras intenta girarla **(b)**. Si se mueve, es preciso volver a abrirla y aumentar la precarga. Para ello, gire la tuerca de apriete del lado opuesto media vuelta en sentido horario. Cierre el cierre rápido y vuelva a comprobar que está bien fijo.

Por último, levante la rueda algunos centímetros del suelo y dé un pequeño golpe en el neumático desde arriba. Si la rueda está bien sujeta debe permanecer en las punteras del cuadro o la horquilla y no hace ruido.

Para comprobar el asiento del cierre rápido del sillín, intente girar el sillín con respecto al cuadro.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Asegúrese de que las palancas de los cierres rápidos de ambas ruedas estén siempre del lado opuesto a la cadena **(c)**. De esta forma evitará montar la rueda delantera con los lados invertidos. En el caso de bicicletas SCOTT con frenos de disco y cierres rápidos con eje de 5 mm puede resultar útil que monte ambas palancas en el lado de la cadena. Así evitará tocar el disco de freno caliente y quemarse los dedos. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** No monte nunca en su bicicleta SCOTT sin haber comprobado la sujeción de las ruedas antes de salir. Si los cierres rápidos no están bien cerrados, puede que se suelten las ruedas. ¡Riesgo inminente de accidentes!



#### ¡ATENCIÓN!

**!** Al aparcarse su bicicleta SCOTT, sujete a un punto fijo las ruedas provistas de cierre rápido junto con el cuadro. ¡Protección antirrobo!

#### ¡INDICACIÓN!

**i** Los cierres rápidos se pueden sustituir por antirrobo, los cuales requieren una llave especial codificada o una llave Allen. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Tras el montaje de la rueda, haga una prueba de frenado con la bicicleta parada. El punto de presión del freno se deberá establecer antes de que la palanca de freno toque el manillar. En el caso de frenos hidráulicos, accione la palanca de freno varias veces, si fuera necesario, hasta que se produzca un punto de presión estable.

#### Sistema de cierres rápidos RWS de DT Swiss

El sistema RWS de DT Swiss **(d-f)** es una forma especial de cierres rápidos para las ruedas delantera y trasera. El sistema RWS es compatible con todas las punteras estándar.

Al realizar el montaje, asegúrese de que los ejes, bujes y las punteras en la horquilla y el cuadro estén limpios. Limpie los componentes con un trapo absorbente y, dado el caso, con agua y algo de detergente.

Si no logra realizar el ajuste y fijar la rueda correctamente, solicite la ayuda de su establecimiento especializado SCOTT.

#### Montaje de la rueda

Coloque la rueda en la horquilla o en la parte trasera y, dado el caso, encaje simultáneamente el disco de freno en la pinza de freno. Asegúrese de que, en la rueda trasera, la cadena pase sobre el piñón y las dos poleas del desviador trasero.

Alinee la rueda delantera o trasera entre las punteras y la horquilla o la parte trasera, y empuje el eje RWS desde la izquierda a través de las punteras y el buje. Coloque la tuerca de apriete al lado derecho.



Sostenga la tuerca de apriete al lado derecho del buje. A continuación, gire hacia la derecha la palanca de cierre RWS para pretensar el sistema RWS. Dependiendo de la horquilla montada o del modelo de cuadro se requieren al menos seis, pero por lo general varias vueltas. La palanca de cierre RWS debe girar libremente al dar las primeras vueltas.

Ahora, gire fuertemente la palanca con la mano hacia la derecha hasta que el eje quede cerrado.

La palanca de cierre RWS no debe sobresalir hacia adelante **(a)**. Tire la palanca de cierre RWS un poco hacia afuera **(b, posición 1)**, para llevarla a una posición favorable. Gire entonces la palanca de cierre en la posición deseada **(b, posición 2)** y empuje otra vez la palanca de cierre en dirección del buje **(b, posición 3)**.


Cierre la palanca de desacople rápido del freno o enganche el cable. Accione la palanca de freno para dejar el freno listo para el funcionamiento. En el caso de frenos de llanta, las zapatas deben coincidir simultáneamente y en toda su superficie con los flancos de la llanta. Estas no deben tocar los neumáticos ni durante el frenado ni en estado abierto ni en otra posición.

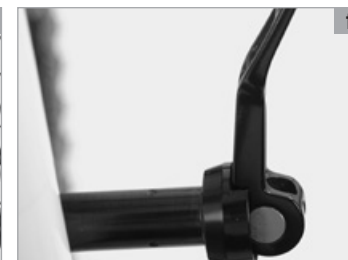
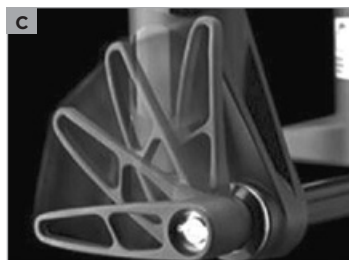
Levante la rueda y dé un fuerte golpe en el neumático desde arriba. La rueda debe estar bien sujeta y no debe hacer ruido.

#### Desmontaje de la rueda


Para abrir el sistema RWS gire la palanca del cierre rápido hacia la izquierda **(c)**, mientras que sujeta la tuerca de apriete al otro lado del buje. Normalmente no tendrá que desenroscar completamente el sistema RWS. Ábralo únicamente hasta que la rueda pueda salir de las punteras. Sólo en casos excepcionales, ábralo todo y saque el eje completamente fuera del buje.

#### ¡PELIGRO!


 Unas ruedas mal montadas pueden causar graves caídas o accidentes. Ante la más mínima duda, deje que su establecimiento especializado SCOTT le explique el funcionamiento del sistema.




#### ¡PELIGRO!

 Tras el montaje de la rueda, haga una prueba de frenado con la bicicleta parada. El punto de presión del freno se deberá establecer antes de que la palanca de freno toque el manillar. En el caso de frenos hidráulicos, accione la palanca de freno varias veces, si fuera necesario, hasta que se produzca un punto de presión estable.

#### ¡PELIGRO!

 No use el tornillo rojo para abrir o cerrar el sistema RWS.

#### ¡INDICACIÓN!

 Antes de utilizar o cambiar una combinación de horquilla/rueda con sistema de eje pasante, lea primero sin falta las instrucciones de uso del fabricante de la horquilla y de las ruedas, que se incluyen en este CD informativo SCOTT. Para más información siga el link: [www.dtswiss.com](http://www.dtswiss.com)

#### EJES PASANTES EN LA BICICLETA SCOTT


Los ejes pasantes **(d-f)** le confieren alta rigidez a la horquilla y la parte trasera. Esto permite que la bicicleta SCOTT conserve su estabilidad de marcha aunque se vea sometida a cargas elevadas.

Actualmente, el mercado ofrece una gran diversidad de sistemas de eje pasante, algunos de los cuales se sujetan por cierre rápido. Otros pueden requerir herramientas especiales para su montaje y desmontaje.

En todos los sistemas, asegúrese de que los ejes pasantes, las punteras en la horquilla y el buje estén limpios antes del montaje. Limpie los componentes con un trapo absorbente y, dado el caso, con agua y algo de detergente.

Si no logra realizar el ajuste y fijar la rueda correctamente, solicite la ayuda de su establecimiento especializado SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

 Unas ruedas mal montadas pueden causar graves caídas o accidentes. Ante la más mínima duda, deje que su establecimiento especializado SCOTT le explique el funcionamiento del sistema.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Tras el montaje de la rueda, haga una prueba de frenado con la bicicleta parada. El punto de presión del freno deberá establecerse antes de que la palanca de freno toque el manillar. En el caso de frenos hidráulicos, accione la palanca de freno varias veces, si fuera necesario, hasta que se produzca un punto de presión estable. Para comprobar, haga contraer la horquilla varias veces.

**¡ATENCIÓN!**

**!** Para montar el eje, nunca utilice herramientas distintas a las recomendadas por el fabricante. Use siempre una llave dinamométrica. Vaya acercándose, en pequeños pasos, al par máximo de apriete prescrito (medios newton-metros) y compruebe una y otra vez el apriete satisfactorio del componente. No sobrepase el par de apriete máximo indicado por el fabricante. Si aprieta demasiado el eje, puede que éste, el tirante de la horquilla o la parte trasera de la bicicleta sufran daños.

**¡INDICACIÓN!**

**i** Antes de utilizar o cambiar una combinación de horquilla/rueda con sistema de eje pasante, lea primero sin falta las instrucciones de uso del fabricante de la horquilla y de las ruedas, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

**Sistema RWS de DT Swiss (a-c)****Montaje de la rueda**

Coloque la rueda en la horquilla o en la parte trasera y, dado el caso, encaje simultáneamente el disco de freno en la pinza de freno. Asegúrese de que, en la rueda trasera, la cadena pase sobre el piñón y las dos poleas del desviador trasero.

Alinee la rueda delantera entre las punteras y, desde la izquierda, empuje el eje pasante con la palanca de cierre rápido abierta a través de las punteras y el buje.

Una vez alcanzado el lado opuesto, enrosque el eje pasante en la tuerca del lado derecho, girando hacia la derecha. No aplique fuerza, pero asegúrese de que la rosca del eje encaje bien en la tuerca del otro lado.



La palanca de cierre del RWS debe girar fácilmente al dar la primera vuelta. Si todo está bien colocado, gire la palanca de cierre RWS dos vueltas y media como máximo, hacia la derecha, para pretensar el sistema RWS.

Ahora, la resistencia de la palanca aumenta significativamente. Gire la palanca con la mano hasta que el eje quede cerrado.

La palanca de cierre RWS no debe sobresalir hacia adelante (**d**). Tire la palanca de cierre RWS un poco hacia afuera (**e**, **posición 1**), para llevarla a una posición favorable. Gire entonces la palanca de cierre del RWS a la posición deseada (**e**, **posición 2**) y vuelva a empujar la palanca de cierre en dirección del buje (**e**, **posición 3**).

Accione la palanca de freno para dejar el freno listo para el funcionamiento. Levante la rueda y dé un fuerte golpe a la misma desde arriba. La rueda debe estar bien sujeta y no debe hacer ruido.

**Desmontaje de la rueda**

Para abrir el sistema RWS gire la palanca de cierre rápido hacia la izquierda. Si ha desenroscado completamente el eje pasante con dos vueltas y media, sostenga la rueda en posición y saque el eje del buje.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Unas ruedas mal montadas pueden causar graves caídas o accidentes. Ante la más mínima duda, deje que su establecimiento especializado SCOTT le explique el funcionamiento del sistema montado en su bicicleta SCOTT.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Tras el montaje de la rueda, haga una prueba de frenado con la bicicleta parada. El punto de presión del freno deberá establecerse antes de que la palanca de freno toque el manillar. En el caso de frenos hidráulicos, accione la palanca de freno varias veces, si fuera necesario, hasta que se produzca un punto de presión estable (**f**).

**¡PELIGRO!**

**⚡** No use el tornillo rojo para abrir o cerrar el sistema RWS.

**¡INDICACIÓN!**

**i** Antes de utilizar o cambiar una combinación de horquilla/rueda con sistema de eje pasante, lea primero sin falta las instrucciones de uso del fabricante de la horquilla y de las ruedas, que se incluyen en este CD informativo SCOTT. Para más información siga el link: [www.dtswiss.com](http://www.dtswiss.com)

**Maxle para RockShox RS-1****Montaje de la rueda**

En el caso del sistema de eje pasante Maxle para horquillas RockShox RS-1 con palanca de cierre rápido se coloca la rueda en las escotaduras de la horquilla desde adelante **(a)**. Coloque simultáneamente el disco de freno en la pinza de freno.

Compruebe el asiento correcto de la rueda en las dos escotaduras y que las dos punteras se encuentren a la misma altura.

Empuje el eje, con la palanca de cierre abierta, en el buje hasta que el eje entre en la rosca **(b)**.

Asegúrese de que la palanca de cierre rápido esté completamente abierta. Cuando la rosca del eje encaje en la rosca del tirante izquierdo de la horquilla, apriete el eje hacia la derecha **(c)**. El eje pasante debe girar fácilmente al dar las primeras vueltas.

Ahora, gire la palanca a mano hacia la derecha hasta que el eje quede cerrado.

Por último, cierre la palanca de cierre rápido Maxle de igual manera que una palanca de cierre rápido normal. En estado cerrado, la palanca de cierre rápido debe apuntar hacia atrás **(d)** y no debe sobresalir hacia delante o hacia fuera.

**Desmontaje de la rueda**

Abra completamente el cierre rápido.

Después, gire el eje pasante hacia la izquierda para soltarlo. Cuando haya soltado la rosca del eje pasante completamente de la rosca de la horquilla, podrá quitar por completo el eje pasante.

**¡INDICACIÓN!**

**i** Para más información siga el link: [www.rockshox.com](http://www.rockshox.com)

**Sistema de ejes pasantes Bolted Thru axle (excéntrico)**

Algunas bicicletas todo terreno SCOTT están equipadas con un sistema de eje pasante excéntrico **(e)**.

Este sistema consta de dos elementos de manejo:

1. Al lado derecho se encuentra una tuerca **(f)**.
2. Al lado izquierdo se encuentra una cabeza excéntrica, que no se puede girar.

**Montaje de la rueda**

Coloque la rueda trasera en la parte trasera de la bicicleta y coloque simultáneamente el disco de freno en la pinza de freno.

Asegúrese de que, en la rueda trasera, la cadena pase sobre el piñón y las dos poleas del desviador trasero.

Empuje el eje desde la izquierda en el buje, a través de las punteras.

Fije el eje por la izquierda, en la posición deseada, con una llave Allen para evitar que gire en su alojamiento.

A continuación apriete la tuerca por el lado derecho con un par de apriete de 10 Nm.

**Desmontaje de la rueda**

Sostenga la rueda trasera en posición. Suelte la tuerca por el lado derecha del eje pasante y quítela. Retire el eje del buje.

**¡ATENCIÓN!**

**!** El eje pasante no se puede abrir por el lado izquierdo.

**¡INDICACIÓN!**

**i** Para obtener más información consulte la documentación técnica que se incluye en este CD informativo SCOTT o en la página web de SCOTT: [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) o contacte con su establecimiento especializado SCOTT.



## Sistema Fox E-Thru 15 QR

### Montaje de la rueda

En el caso de un sistema Fox E-Thru 15 mm **(a)** coloque la rueda delantera en la horquilla y coloque simultáneamente el disco de freno en la pinza de freno.

Alinee la rueda delantera entre las punteras y, desde la izquierda, empuje el eje con la palanca de cierre rápido E-Thru abierta a través de las punteras y el buje **(b)**.

Cuando la rosca del eje encaje en la rosca del tirante derecho de la horquilla, gire el eje hacia la derecha **(c)**. El eje pasante debe girar fácilmente al dar las primeras vueltas. Apriete un poco el eje.

Cierre la palanca del cierre rápido E-Thru de igual manera que una palanca de cierre rápido normal.

Al iniciar el movimiento de cierre, la palanca debe dejarse mover con facilidad, es decir, sin efecto de apriete. Durante la segunda mitad de su recorrido, la palanca debe ir ofreciendo cada vez más resistencia. Al final, debe resultar difícil moverla.

Si la palanca no se deja cerrar completamente, ábrala de nuevo y gire un poco el eje hacia la izquierda. Intente cerrar otra vez la palanca del cierre rápido.

Empuje con la palma de la mano tirando con los dedos del tirante de la horquilla **(d)**, pero nunca de un radio o de un disco de freno.

Una vez cerrada, la palanca del cierre rápido ya no debe girar. Asegúrese de que la palanca del cierre rápido no sobresalga hacia delante o hacia afuera **(e)**. Lo mejor es cerrarla delante de la botella de forma que, apuntando hacia arriba, quede en posición más o menos vertical **(f)**.

### Desmontaje de la rueda

En el sistema de eje pasante Fox E-Thru 15 mm deberá abrir completamente la palanca de cierre rápido. A continuación desenrosque el eje pasante girando hacia la izquierda.

Cuando la rosca del eje se haya desenroscado completamente de la rosca de la botella, podrá quitar completamente el eje pasante.

### ¡INDICACIÓN!



Para obtener más información siga el link: [www.ridefox.com](http://www.ridefox.com)



## ADAPTAR LA BICICLETA SCOTT AL USUARIO

La talla y las proporciones del cuerpo determinan la altura del cuadro de su bicicleta SCOTT. Le interesará sobre todo disponer de suficiente libertad de movimiento en la entrepierna para no lesionarse cuando tenga que desmontar con rapidez **(a)**.

Con la elección del tipo de bicicleta se determina más o menos la postura del cuerpo **(b)**. Sin embargo, algunos componentes de su bicicleta SCOTT están concebidos para adaptarse en cierta medida a sus proporciones corporales **(c)**. Entre ellos destacan la tija de sillín, el manillar y la potencia así como las palancas de freno.

Dado que todos los trabajos de ajuste requieren conocimientos de especialista, experiencia, herramientas especiales y habilidad manual, le recomendamos realizar sólo un control de la posición. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT sobre la posición de sentado o las modificaciones que desea llevar a cabo. Allí podrán poner en práctica sus ideas durante una revisión de su bicicleta SCOTT en el taller, p. ej., durante la primera revisión.

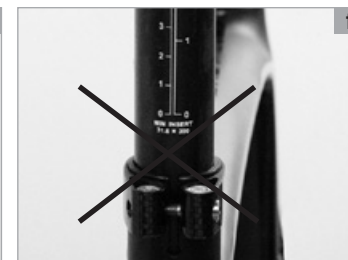
Después de cada ajuste o montaje es indispensable efectuar la inspección corta descrita en el capítulo "Pruebas a realizar antes de cada uso" y haga un recorrido de prueba con su bicicleta SCOTT en un lugar no transitado.

### ¡PELIGRO!

**⚡** En bicicletas con cuadros muy bajos se corre el peligro de que el pie tope con la rueda delantera. Por eso, no olvide ajustar correctamente las calas de las zapatillas.

### ¡PELIGRO!

**⚡** Los trabajos reseñados a continuación requieren cierta experiencia en mecánica y herramientas adecuadas. Es fundamental apretar siempre los tornillos con mucho cuidado **(d)**. Incremente progresivamente las fuerzas de apriete comprobando de cuando en cuando la correcta sujeción del componente. Use una llave dinamométrica y no sobrepase nunca los pares de apriete máximos. Estos valores se encuentran en el capítulo "Pares de apriete recomendados para su bicicleta SCOTT", en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes en este CD informativo SCOTT.



### ¡INDICACIÓN!

**i** La posición de sentado depende en gran medida del uso que desee hacer de la bicicleta SCOTT. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT o con su entrenador. Los consejos que aparecen a continuación son aplicables para las bicicletas tipo cross-country/maratón SCOTT típicas.

### ¡INDICACIÓN!

**i** Si al estar sentado en el sillín siente molestias, p. ej., entumecimiento, es posible que éstas se deban al sillín. En su establecimiento especializado SCOTT ofrecen una gran diversidad de sillines y le asesorarán con mucho gusto.

## AJUSTAR LA ALTURA DEL SILLÍN

La altura necesaria del sillín viene determinada por la longitud de las piernas. Al pedalear, la parte anterior del pie debe estar por encima del centro del eje del pedal. En la posición más baja de la biela; la pierna no deberá estar extendida al máximo, ya que con esta postura no conseguirá pedalear con fluidez **(c)**.

Para comprobar la altura de sentado póngase zapatos de suela plana, preferiblemente unas zapatillas especiales para bicicletas.

Siéntese en el sillín colocando el talón en el pedal, cuando éste se encuentre en la posición más baja. Mantenga la cadera recta y extienda la pierna completamente.

Para ajustar la altura de sentado, suelte el cierre rápido **(e)** (véase el capítulo "Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes") o afloje el tornillo de apriete de la tija de sillín, situado en el extremo superior del tubo vertical. Para realizar la última operación, escoja la herramienta adecuada, p. ej., una llave Allen, y desenrosque el tornillo de apriete de la tija de sillín dos o tres vueltas a la izquierda. Ahora podrá ajustar la altura de la tija de sillín.

No extraiga la tija de sillín por encima de la marca grabada en la misma **(f)** (final, mínimo, máximo, stop, límite, etc.) y engrase siempre esta parte de una tija de sillín de aluminio o titanio que se encuentra metida en un tubo vertical de aluminio, titanio o acero. No aplique grasa en la zona de apriete si se trata de una tija de sillín o un tubo vertical de carbono. Use pasta de montaje especial para componentes de carbono, si la tija de sillín permanece en esa posición, es decir, si su posición no se cambia durante el viaje.



Vuelva a alinear el sillín, poniendo su punta en línea con la caja del pedalier o el tubo superior **(a)**. Vuelva a apretar la tija de sillín. Para ello, cierre el cierre rápido como se describe en el capítulo “Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes” o gire el tornillo de apriete de la tija de sillín de media vuelta en media vuelta, o mejor en pasos de medios newton-metros, empezando por 3 Nm, en sentido horario. Una sujeción suficiente ya se consigue sin necesidad de aplicar mucha fuerza manual. En caso contrario, la tija de sillín no es compatible con el cuadro.

Según vaya apretando, vaya comprobando la correcta sujeción de la tija de sillín. Para ello, agarre el sillín en las partes delantera y trasera e intente girarlo. Si se deja girar, deberá apretar con cuidado media vuelta más el tornillo de apriete media o mejor un cuarto de vuelta, o medio newton-metro más, y volver a controlar la sujeción de la tija de sillín.

¿La posición de las piernas sigue siendo correcta? Haga la prueba llevando el pie y el pedal a la posición más baja. Cuando la planta del dedo gordo reposa en el centro del pedal (posición ideal de pedaleo), la rodilla debe estar ligeramente doblada en forma de ángulo. En tal caso, usted ha ajustado correctamente la altura del sillín.

Compruebe si, sentado en el sillín, aún llega a poner pie a tierra de forma segura **(b)**. Si este no es el caso, será necesario bajar un poco más el sillín, por lo menos al principio.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Nunca engrase el tubo de sillín de un cuadro de carbono si no lleva un casquillo de aluminio. Si monta una tija de sillín de carbono, no debe engrasar ni siquiera un cuadro metálico. En determinadas circunstancias, los componentes de carbono engrasados nunca se pueden volver a apretar con seguridad. Use pasta de montaje especial para componentes de carbono **(c)**.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Asegúrese de no apretar demasiado el tornillo de apriete de la tija de sillín. Si se fuerza el giro, podría dañarse la tija de sillín o el cuadro. ¡Riesgo de accidentes!



#### ¡PELIGRO!

**⚡** No monte nunca en una bicicleta cuya tija rebase la marca final, mínima, máxima, límite o stop **(d)**. La tija podría romperse o el cuadro podría sufrir daños. En cuadros con tubo de sillín más largo de lo normal, que sobresale del tubo superior, conviene que la tija de sillín quede metida por lo menos hasta debajo del tubo superior o los tirantes traseros superiores. Si se indican profundidades de inserción mínimas diferentes para la tija de sillín y el cuadro, seleccione siempre la profundidad de inserción mayor.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** En descensos empinados podrá ser recomendable posicionar el sillín de su bicicleta SCOTT más bajo de lo normal. Así se consigue un mejor control de su bicicleta SCOTT.

#### ¡ATENCIÓN!

**!** Si la tija de sillín se mueve en el tubo vertical o no se desliza con facilidad, consulte en su establecimiento especializado SCOTT. En todo caso, evite forzarla!

#### ¡ATENCIÓN!

**!** Vaya acercándose poco a poco al par máximo de apriete prescrito (medios newton-metros) y compruebe una y otra vez el apriete satisfactorio del componente. Nunca sobrepase el par de apriete máximo indicado por el fabricante.

#### ¡INDICACIÓN!

**i** En el caso de tijas de sillín ajustables en altura, como, p. ej., el modelo Reverb de RockShox **(e)**, el ajuste de la altura se regula presionando un botón en el manillar **(f)**. Lea las instrucciones de uso del fabricante, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

## AJUSTE DE LA ALTURA DEL MANILLAR

La altura del manillar respecto al sillín y la distancia entre el sillín y el manillar determinan la inclinación de la espalda. Con el manillar ajustado en una posición baja usted adopta una postura aerodinámica cargando mucho peso en la rueda delantera. Esta postura inclinada resulta más incómoda y agotadora, puesto que aumenta la carga que recae en las muñecas, los brazos, el torso y la nuca.

En bicicletas todo terreno SCOTT se puede variar la altura del manillar mediante una potencia tipo Aheadset® (a). Este sistema requiere conocimientos especiales que no pueden detallarse completamente en las descripciones siguientes. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** La potencia es uno de los elementos estructurales de su bicicleta SCOTT. Cualquier modificación puede poner en peligro su seguridad. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Estos trabajos de ajuste requieren mucha habilidad manual y herramientas especiales. Pida en su establecimiento especializado SCOTT que le expliquen el funcionamiento y el ajuste de su potencia o deje que éste se encargue del ajuste.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Los tornillos de la potencia y del manillar deben apretarse con los pares de apriete prescritos (b). De lo contrario, se corre el riesgo de que el manillar o la potencia se desprendan o se rompan. Use una llave dinamométrica y no sobrepase nunca los pares de apriete máximos. Estos valores se encuentran en el capítulo "Pares de apriete recomendados para su bicicleta SCOTT", en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes en este CD informativo SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Existen potencias de dimensiones muy diferentes en cuanto a longitud, diámetro del tubo y zona de apriete del manillar. Una elección inadecuada puede constituir una fuente de peligro: El manillar y la potencia podrían romperse y provocar un accidente. Use exclusivamente piezas de recambio compatibles e identificadas con la marca original SCOTT o SYNCROS. Su establecimiento especializado SCOTT le aconsejará con mucho gusto.

#### ¡ATENCIÓN!

**!** Si desea usar componentes de otro fabricante, asegúrese de que estos sean compatibles con los componentes SCOTT/SYNCROS. SCOTT no se hace responsable por problemas que puedan surgir al usar productos de otros fabricantes. Asegúrese de que el fabricante del manillar o de la potencia haya autorizado la combinación manillar/potencia seleccionada.



#### ¡ATENCIÓN!

**!** Compruebe que la zona de la potencia que sujeta el manillar no tenga bordes cortantes (c).

#### Las potencias para sistemas sin rosca - Aheadset®

En bicicletas SCOTT con un sistema de dirección Aheadset®, la precarga de los rodamientos del juego de dirección se ajusta con ayuda de la potencia. Si se cambia la posición de la potencia será necesario reajustar también el juego de dirección (véase el capítulo "Juego de dirección de la bicicleta SCOTT" y las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT).

La altura se puede regular dentro de un margen limitado, o bien desplazando los separadores (spacer) (d) o dando la vuelta a la potencia si se trata de un modelo invertible (flip-flop) (e).

Para realizar cambios, desmonte el tornillo que da la precarga al juego de dirección en la parte superior del cuello de la horquilla (f) y retire el tapón y suelte los tornillos en la cara lateral de la potencia dando hasta tres vueltas. Quite la potencia y los separadores del cuello de la horquilla. Entretanto, sujete el cuadro y la horquilla de manera que la horquilla no caiga fuera del cuadro.

Dependiendo del orden en el que vuelva a colocar los separadores y la potencia, podrá determinar la altura del manillar. Los separadores restantes se deben colocar en el cuello de la horquilla, de manera que queden por encima de la potencia. Ajuste el juego de dirección tal y como se describe en el capítulo "Juego de dirección de la bicicleta SCOTT".

Antes de invertir la potencia, también deberá soltar los tornillos delanteros de la fijación del manillar. En potencias con tapa extraíble, puede simplemente sacar el manillar. De lo contrario habrá que desmontar las palancas de freno y de cambio, y los otros elementos montados en el manillar.

Monte el manillar y, dado el caso, los otros elementos que van montados en el manillar tal y como se describe en el capítulo "Ajuste de la inclinación del manillar y de las palancas de freno en bicicletas todo terreno SCOTT" o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

Tras el ajuste, compruebe la sujeción segura del manillar dentro de la potencia intentando girar el manillar hacia abajo **(a)**. Compruebe asimismo si la combinación manillar/potencia puede girarse con respecto a la horquilla. Para ello, coloque la rueda delantera entre sus rodillas y trate de girar el manillar. Si gira, tendrá que apretar los tornillos y volver a comprobar de nuevo la sujeción segura **(b)**.

Vaya acercándose poco a poco al par máximo de apriete prescrito (medios newton-metros) y compruebe una y otra vez el apriete satisfactorio del componente. Nunca sobrepase el par de apriete máximo prescrito por SCOTT.

Pida en su establecimiento especializado SCOTT que le expliquen el funcionamiento y el ajuste de su potencia o deje que éste se encargue del ajuste.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Al dar la vuelta a la potencia, puede que los cables resulten demasiado cortos. Montar en bicicleta en estas condiciones puede resultar peligroso. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Si se quitan los separadores **(c)**, habrá que cortar el cuello de la horquilla. Esta operación es irreversible. Le recomendamos encargar esta tarea a un especialista de su establecimiento especializado SCOTT, y sólo después de haber determinado su posición de sentado óptima.

#### ¡INDICACIÓN!

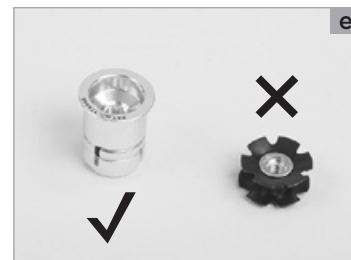
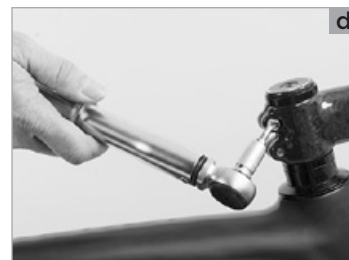
**i** Si su manillar le resulta demasiado bajo, un modelo de doble altura, también llamado riser bar, podría ser una buena opción. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

## Particularidades de las bicicletas SCOTT con el cuello de la horquilla de carbono

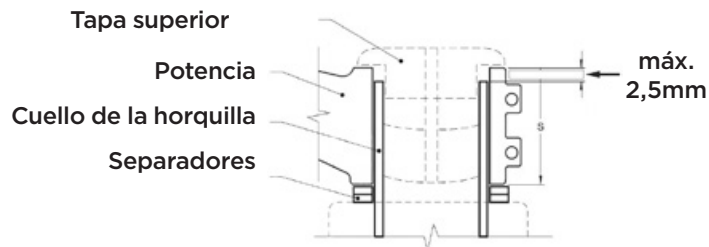
Use siempre una potencia y un juego de dirección adecuados para el montaje. Recomendamos usar una potencia y un juego de dirección SYNCROS al montar una horquilla de carbono SCOTT/SYNCROS o una horquilla de suspensión con el cuello de la horquilla de carbono, pues estos componentes son compatibles entre sí. Si desea usar componentes de otro fabricante, asegúrese de que estos sean compatibles con la horquilla o con el cuello de la horquilla de carbono SCOTT/SYNCROS. SCOTT no se hace responsable por problemas que puedan surgir al usar productos de otros fabricantes.

Nunca apile más de 40 mm de separadores entre el juego de dirección y la potencia **(d)**. Nunca use más de 5 mm de separadores por encima de la potencia, entre la potencia y la tapa de ajuste del juego de dirección **(d)**. Use por lo menos 5 mm de separadores por debajo de la potencia, entre la potencia y la tapa del juego de dirección.

1. El cuello de la horquilla, especialmente en el caso de un tubo de dirección de carbono, se deberá montar siempre con el expansor original suministrado. Nunca use un araña en forma de estrella convencional en una horquilla con cuello de carbono **(e)**.
2. Para acortar el cuello de la horquilla use únicamente herramientas de mano. No use sierras eléctricas o cortatubos; en su lugar use una sierra de mano para metales con una hoja de sierra de dientes finos **(f)** y una guía de aserrado.
3. Cuando haya recortado el cuello de la horquilla a la longitud deseada, desbarbe los bordes aserrados. Use siempre los equipos de seguridad adecuados, gafas de seguridad, guantes y una careta de respiración. Evite aspirar el polvo de carbono. No sople ni barra el polvo. Límpielo con un trapo húmedo. Deseche el trapo inmediatamente.
4. Monte la horquilla en el cuadro, con los rodamientos lubricados uniformemente con una capa fina de grasa. Asegúrese de que no entre grasa en las superficies de apriete de la potencia. Dado el caso, la potencia ya no se podrá volver a apretar con seguridad. Aplique pasta de montaje para componentes de carbono en el interior de la potencia y en el interior y exterior del área de apriete del cuello de la horquilla. Esto aumenta la fricción y proporciona un apriete seguro.
5. Coloque el expansor en el cuello de la horquilla hasta que descansa arriba en el borde cortado.



6. Apriete el expansor con una llave Allen de 8 mm con un par de apriete máximo de 4-5 Nm. Asegúrese de que el expansor quede a nivel con el borde superior del cuello de la horquilla **(a)**. Tenga en cuenta que la distancia entre el borde superior de la abrazadera de la potencia y el borde superior del cuello de la horquilla no sea de más de 2,5 mm, véase la figura.



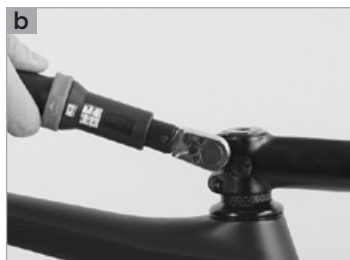
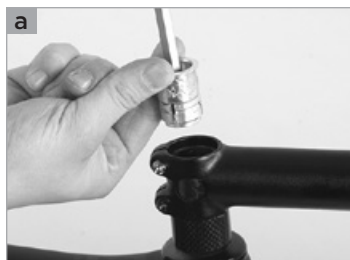
7. Fije la potencia en el cuello de la horquilla con un par de apriete máximo de 6 Nm **(b)** y observe también el par de apriete máximo indicado por el fabricante de la potencia. El valor más bajo en estos componentes es el valor máximo correspondiente. Nunca exceda los valores indicados.
8. Asegúrese de que la potencia no tenga bordes afilados en los puntos de contacto con el cuello de la horquilla o del manillar, esto podría provocar graves caídas. En caso que desee usar otra potencia, por favor solicite información en el establecimiento especializado SCOTT-/SYNCROS. SCOTT no se hace responsable por el uso de potencias diferentes a las potencias originales SCOTT o SYNCROS. En caso de preguntas, por favor, contacte con su establecimiento autorizado SCOTT-/SYNCROS o con el distribuidor nacional SCOTT/SYNCROS.

#### ¡PELIGRO!

⚡ Las modificaciones de la horquilla de carbono deberán dejarse en manos de un técnico de bicicletas calificado. Por esto, SCOTT recomienda encarecidamente encomendar los trabajos en la horquilla de carbono únicamente a un establecimiento especializado SCOTT. Un trabajo mal realizado o potencias inadecuadas pueden provocar una rotura. ¡Riesgo de accidentes!

#### ¡PELIGRO!

⚡ El aserrín de componentes de carbono tiene la reputación de ser cancerígeno. Por lo tanto, no sople ni barra el aserrín. Límpielo con un trapo húmedo. Deseche el trapo inmediatamente.



## Ajuste del sillín - el avance y la inclinación del sillín

La distancia entre las empuñaduras del manillar y el sillín influye en la inclinación de la espalda **(c)** y, por lo tanto, en la comodidad y la dinámica de pedaleo. Esta distancia puede modificarse ligeramente desplazando el bastidor del sillín. Sin embargo, si el bastidor se desplaza respecto a la tija de sillín, también se modificará el pedaleo, el ciclista pisará los pedales más o menos desde atrás.

Asegúrese de que las raíles del sillín sólo se sujeten dentro de la zona indicada, nunca en las curvaturas.

Un sillín sin una regulación horizontal adecuada ocasiona una postura de pedaleo poco relajada, que obliga al ciclista a apoyarse continuamente en el manillar para mantenerse en el sillín.

#### ¡PELIGRO!

⚡ Los tornillos de la tija de sillín deben apretarse con los pares de apriete prescritos. Use una llave dinamo y no sobrepase nunca los pares de apriete máximos. Estos valores se encuentran en el capítulo "Pares de apriete recomendados para su bicicleta SCOTT", en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes en este CD informativo SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

⚡ Asegúrese de que las raíles del sillín sólo se sujeten dentro de la zona indicada **(d)** y nunca en las curvaturas. De lo contrario, puede que se rompan. Compruebe una vez al mes el apriete de los tornillos con la llave dinamo **(e)** observando los valores prescritos.

#### ¡PELIGRO!

⚡ El margen de ajuste del sillín es muy reducido. Las diversas longitudes de potencia le proporcionarán variaciones notablemente mayores **(f)**. En parte, se pueden alcanzar diferencias de más de diez centímetros. En la mayoría de los casos, esto supone adaptar la longitud de los cables de freno y de cambio. Le recomendamos dejar esta operación en manos de un establecimiento especializado SCOTT.

**¡INDICACIÓN!**

**i** Los fabricantes de sillines suelen suministrar instrucciones detalladas. Estas instrucciones se encuentran en este CD informativo SCOTT. Léelas atentamente antes de ajustar la posición de su sillín. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

**Desplazamiento y ajuste horizontal del sillín**

En las tijas **de sillín con mecanismo de sujeción integrado (a)**, la cabeza de la tija de sillín, que determina tanto la inclinación como la posición horizontal del sillín, va sujeta por uno o dos tornillos Allen centrales. Algunas tijas de sillín tienen dos tornillos, situado uno al lado del otro.

Afloje el (los) tornillo(s) de la cabeza de la tija de sillín dando dos a tres vueltas como máximo; de lo contrario, todo el mecanismo podría desarmarse. Desplace el sillín a su gusto, hacia delante o hacia atrás. Con frecuencia un pequeño golpe en el sillín facilita la operación.

Observe las marcas en las raíles del sillín y no las sobrepase. Mantenga el borde superior del sillín en posición horizontal **(b)** mientras que vuelve a apretar el (los) tornillo(s). Durante estos trabajos de ajuste; la bicicleta SCOTT debe colocarse en un plano horizontal.

Una vez que haya encontrado la posición del sillín que le convenga, compruebe si las dos mordazas del mecanismo de sujeción están bien ajustadas a las raíles del sillín, antes de aumentar el par de apriete para alcanzar el valor prescrito por el fabricante de la tija de sillín.

Apriete el(los) tornillo(s) con la llave dinamométrica siguiendo las instrucciones del fabricante y compruebe si el sillín que acaba de fijar se mueve, presionando alternativamente con las manos sobre su punta y sobre el otro extremo **(c)**.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Unos tornillos mal apretados o sueltos pueden fallar. ¡Riesgo de accidentes!

**¡PELIGRO!**

**⚡** Compruebe una vez al mes el apriete de los tornillos, con la llave dinamométrica, observando los valores que se indican en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

En el caso de una tija **de sillín con mecanismo de sujeción integrado con dos tornillos colocados uno detrás del otro (d)** afloje los dos tornillos, sólo dos o tres vueltas, pues de lo contrario, todo el mecanismo podría desarmarse. Desplace el sillín horizontalmente para ajustar su avance. Con frecuencia un pequeño golpe en el sillín facilita la operación. Observe las marcas en las raíles del sillín y no las sobrepase.

Una vez que haya encontrado la posición del sillín que le convenga, compruebe si las dos mordazas del mecanismo de sujeción están bien ajustadas a las raíles del sillín, antes de aumentar el par de apriete para alcanzar el valor prescrito por el fabricante de la tija de sillín.

Apriete ambos tornillos por igual **(e)** para que el sillín mantenga su ángulo. Si desea inclinar más hacia abajo la punta del sillín, gire el tornillo delantero en sentido horario; puede que, al mismo tiempo, tenga que aflojar un poco el tornillo trasero. Si quiere inclinar más hacia abajo el extremo posterior del sillín, deberá girar hacia la derecha el tornillo trasero **(e)** y, eventualmente, aflojar un poco el tornillo delantero. Compruebe el asiento fijo del sillín que acaba de fijar (si bascula), presionando alternativamente con las manos sobre su punta y sobre el otro extremo **(f)**.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Compruebe una vez al mes el apriete de los tornillos, con la llave dinamométrica, observando los valores que se indican en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Unos tornillos mal apretados o sueltos pueden fallar. ¡Riesgo de accidentes!



En el caso de **sistemas de un tornillo (a)**, la tija de sillín de la mayoría de los sillines deportivos está diseñada para sujetar un bastidor del sillín con varillas de 7 mm de diámetro. También están disponibles elementos de apriete externos de repuesto para varillas del bastidor del sillín ovaladas de 8 mm x 8,5 mm (a x a) y para varillas del bastidor del sillín de carbono de grosor superior a los 8 x 8,5 mm. Si no está seguro qué tipo de bastidor de sillín tiene o si necesita más información, por favor, póngase en contacto con su establecimiento especializado SCOTT.


Para montar el sillín suelte lo máximo posible el pasador de retención colocado en sentido transversal, sin soltar la tuerca de bloqueo situada en el otro extremo del mecanismo de sujeción **(b)**. Por lo general, no es necesario desmontar todo el mecanismo, si éste ya está equipado con el elemento de apriete externo adecuado para el sillín.

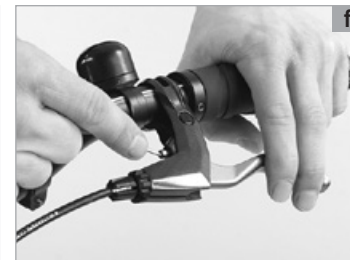
Si considera necesario desmontar completamente la fijación de un tornillo tendrá que soltarla del mecanismo de sujeción. Esto libera los elementos de apriete externos. Las piezas de fijación internas permanecen en posición mediante una plaquita de fijación de goma.

Monte el bastidor del sillín en los elementos de apriete internos, vuelva a colocar los elementos de apriete externos e introduzca de nuevo el tornillo de fijación. Si las raíles del sillín están demasiado separadas, no intente colocarlas con fuerza en las ranuras de apriete. El mecanismo de apriete o las raíles del sillín podrían romperse y provocar un accidente o lesiones al ciclista.

Use otro modelo de sillín **(c)** o consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

 **Al cambiar el sillín tenga en cuenta que existe varillas redondas y ovales. Cambie las piezas de ajuste, en consecuencia.**




Si el sillín es adecuado, colóquelo sobre la tija de sillín de modo que el mecanismo de sujeción de la tija de sillín agarre al bastidor del sillín por el centro. Además, alinee el borde superior del sillín paralelo al suelo. Gire poco a poco el tornillo y asegúrese de que

- 1) el dispositivo de sujeción todavía esté alojado con precisión en la cabeza de la tija de sillín de carbono y que
- 2) que el bastidor del sillín quede bien agarrado por ambos lados.

Si todo está bien, apriete poco a poco el tornillo con la llave dinamométrica **(d)** hasta alcanzar el par de apriete en newtonmetros (Nm) indicado en la tija de sillín.

#### ¡PELIGRO!

 **Compruebe una vez al mes el apriete de los tornillos, con la llave dinamométrica, observando los valores que se indican en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.**

#### ¡PELIGRO!

 **Unos tornillos mal apretados o sueltos pueden fallar. ¡Riesgo de accidentes!**

## AJUSTE DE LOS ELEMENTOS DE MANDO

### Ajuste de la apertura de las palancas de freno en bicicletas todo terreno SCOTT


En la mayoría de los sistemas de frenos se puede ajustar la distancia entre las palancas de freno y los puños del manillar. Así que, sobre todo, los ciclistas con manos pequeñas pueden acercar las palancas de freno a una distancia adecuada del manillar para facilitar su accionamiento **(e)**.

Por lo general suele haber un pequeño tornillo regulador donde el cable de un freno por cable entra en el cuerpo de la palanca, o en la palanca misma. Enrosque este tornillo en sentido horario observando cómo se mueve la palanca **(f)**. Compruebe que la palanca de freno tenga todavía un tercio de recorrido en vacío antes de alcanzar el punto de presión del freno.


También los frenos hidráulicos disponen de dispositivos de ajuste en las palancas de freno **(a)**. Existen diferentes sistemas. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT o lea las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

Ajuste la apertura de la palanca de freno de manera que su niño pueda agarrarlas bien con la primera falange del índice **(b)**. Compruebe a continuación el ajuste y el funcionamiento correctos de los frenos tal y como se describe en el capítulo "Sistema de frenos" y en las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

 La palanca de freno no debe dejarse llevar hasta el manillar. Antes debe alcanzarse la fuerza máxima de frenado.

#### ¡INDICACIÓN!

 Si tiene frenos hidráulicos o frenos de disco, siga las instrucciones del fabricante del freno, que se incluyen en este CD informativo SCOTT. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

### Ajuste de la inclinación del manillar y de las palancas de freno en bicicletas todo terreno SCOTT

Los extremos del manillar suelen ser algo curvados. Ajuste el manillar de modo que sus muñecas estén relajadas y no se encorven demasiado hacia fuera **(c)**.

Para ello, abra el (los) tornillo(s) Allen situado(s) en la cara inferior o delantera de la potencia.

Gire el manillar hasta que alcance la posición deseada.

Compruebe que, al sujetar el manillar, la potencia quede exactamente en el centro de este último **(d)**. Vuelva a apretar el (los) tornillo(s) cuidadosamente con una llave dinamométrica. Asegúrese de que las ranuras de la potencia sean paralelas y que la ranura superior tenga el mismo ancho que la ranura inferior **(e)**.




A continuación, apriete uno tras otro los tornillos uniformemente y en cruz, es decir, alternativamente y poco a poco, hasta alcanzar el límite inferior de los pares de apriete recomendados.

Intente girar el manillar respecto a la potencia y reapriete el (los) tornillo(s), si fuera necesario. Use una llave dinamométrica y no sobrepase nunca los pares de apriete máximos. Estos valores se encuentran en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT. Si el manillar todavía no queda bien fijo con el par de apriete prescrito, use pasta de montaje para componentes de carbono.


Después de ajustar el manillar se han de ajustar las palancas de freno y cambio. Para ello, suelte los tornillos Allen con los que se fijan las palancas al manillar. Gire la palanca del freno en el manillar. Siéntese en el sillín y coloque sus dedos en la palanca de freno.

Compruebe si su mano y su antebrazo forman una línea recta **(f)**. Vuelva a apretar las palancas con una llave dinamométrica y compruebe que no se mueven. Las palancas de freno no tienen que quedar completamente fijas. Es ventajoso que las palancas puedan girar en caso de una caída.

#### ¡PELIGRO!

 Apriete uno tras otro los tornillos en la potencia hasta que las ranuras entre la abrazadera de manillar y el cuerpo de la potencia sean paralelas entre sí y que la ranura superior tenga la misma anchura que la inferior. A continuación, apriete uno tras otro los tornillos uniformemente y en cruz, es decir, alternativamente y poco a poco, hasta alcanzar el límite inferior de los pares de apriete recomendados.

#### ¡PELIGRO!

 Tenga en cuenta que los tornillos de la potencia, el manillar, los cuernos y los frenos se tienen que apretar con los pares de apriete prescritos. Use una llave dinamométrica y no sobrepase nunca los pares de apriete máximos. Estos valores se encuentran en el capítulo "Pares de apriete recomendados para su bicicleta SCOTT", en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes en este CD informativo SCOTT.

## Los cuernos

Los cuernos **(a)**, también llamados “bar ends”, ofrecen posibilidades adicionales de agarre. Suelen posicionarse de tal manera que las manos descansen sobre ellos de forma relajada cuando el ciclista se ponga de pie sobre la bicicleta. Los cuernos quedarán entonces más o menos paralelos al suelo o ligeramente levantados (hasta aprox. 25°).

Afloje una o dos vueltas los tornillos que suelen encontrarse en la cara inferior de los cuernos **(b)**. Posicione los cuernos a su gusto comprobando que forman el mismo ángulo en ambos lados. Vuelva a apretar los tornillos con el par de apriete necesario. Compruebe la sujeción segura de los cuernos, intentando girarlos.

### ¡PELIGRO!

**⚡** No ajuste los cuernos en posición vertical o inclinados hacia atrás, ya que podría sufrir lesiones en caso de una caída.

### ¡PELIGRO!

**⚡** Tenga en cuenta que la distancia de parada es mayor si se apoya en un manillar con cuernos. Las palancas de freno no están situadas al alcance directo de las manos en todas las posiciones de agarre.

### ¡ATENCIÓN!

**!** Antes de montar cuernos en un manillar de aluminio o carbono de su bicicleta SCOTT, infórmese si esto está permitido para su bicicleta SCOTT. Dado el caso, consulte con antelación con su establecimiento especializado SCOTT.



## BICICLETAS DIRT Y FREERIDE SCOTT

Las modalidades de dirt y freeride son los campos de uso más fuertes en los que puede emplear su bicicleta SCOTT. El dar saltos, andar por escalones, hacer descensos rápidos y virajes cerrados en terreno rocoso o muy accidentado somete al ciclista y a la bicicleta a grandes esfuerzos.

De ahí que para tales usos se necesita una bicicleta SCOTT muy sólida y, si necesario, que disponga de un buen sistema de suspensión. En estos casos podría fallar una bicicleta todo terreno tipo cross-country, touring o maratón. ¡Un accidente grave podría ser la consecuencia! Pregunte en su establecimiento especializado SCOTT sobre los tipos de bicicletas SCOTT que se adecuan para el tipo de deporte que desea practicar.

Incluso las bicicletas tipo dirt **(c+d)** y las bicicletas tipo freeride SCOTT **(e+f)** explícitamente diseñadas para un uso deportivo y duro en las áreas arriba mencionadas no soportan todo tipo de cargas.

Sobre todo en las circunstancias que se describen a continuación el material se ve sometido a cargas excesivas y corre el riesgo de fallar:

- Saltos realizados incorrectamente en bordes afilados, saltos en que sólo la rueda trasera toca el suelo, saltos muy cortos, trucos que no se terminan antes del aterrizaje
- Aterrizajes en la pendiente opuesta, entre dos pendientes, en la zona llana (flat), en el caso de saltos con rotación, en sentido transversal respecto a la calzada o sin poner las manos en el manillar/sin poner los pies en los pedales

Además deberá evitar lo siguiente, ya que de otro modo el material se vería sometido a unas cargas excesivas, un desgaste anticipado o incluso podría fallar:

- una carga excesiva de la cadena al ir con una tensión de cadena muy baja (singlespeed)
- un grind incorrecto (deslizar sobre la cadena o el plato o deslizar sobre el cuadro o las punteras)
- una carga excesiva de las ruedas al ir con una presión de inflado muy baja
- una carga excesiva del cuadro y los componentes al ir con unos elementos de suspensión ajustados muy suaves



**¡PELIGRO!**

**⚡** Antes de emprender viajes con su bicicleta tipo dirt y freeride SCOTT en terreno muy difícil o antes de realizar saltos, trucos o prácticas similares, compruebe que su bicicleta tipo dirt y freeride SCOTT esté indicada para ello. Para obtener información sobre el uso conforme a lo prescrito consulte el capítulo "Uso conforme a lo prescrito de su bicicleta SCOTT".

**¡PELIGRO!**

**⚡** Las bicicletas para la práctica de dirt y freeride SCOTT son auténticos aparatos de deporte (a+b). Por su propia seguridad, no sobrestime sus capacidades. A menudo la presentación de un profesional parece fácil a primera vista, pero en realidad implica peligros para la vida y salud. Lleve siempre ropa de protección especial y adecuada (c).

**¡PELIGRO!**

**⚡** Debido al uso especial a que están destinadas, algunas bicicletas de dirt están equipadas con un solo freno. Las bicicletas SCOTT de este tipo sólo deben usarse en pistas cerradas al tráfico normal.

**¡ATENCIÓN!**

**!** No todas las bicicletas todo terreno SCOTT con el aspecto de una bicicleta de dirt o freeride son en realidad un aparato de deporte. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

**Ajuste de la altura del sillín**

En las bicicletas de dirt y freeride SCOTT puede que sean necesarios diferentes ajustes del sillín, dependiendo de la aplicación. La posición de sentado no se puede comparar con la de los otros tipos de bicicletas, ya que aquí se trata de conseguir un control y una movilidad máximos en su bicicleta SCOTT.

Si recorre muchos kilómetros con su bicicleta, la altura necesaria del sillín viene determinada por el pedaleo. Al pedalear, la parte anterior del pie debe estar por encima del centro del eje del pedal. En la posición más baja de la biela, cuando el pedal se encuentra a la máxima distancia del sillín, la pierna no debe estar extendida al máximo, ya que en esta postura no conseguirá pedalear con fluidez.



Usted podrá ajustar la altura de la tija de sillín. Los demás ajustes, que talvez conozca de su bicicleta SCOTT convencional, no se pueden realizar en bicicletas de dirt y freeride.

Si practica seriamente el dirt o el freeride se recomienda escoger una posición del sillín muy baja (d) y eventualmente inclinar el sillín hacia atrás. Esto aumenta su movilidad en la bicicleta bajo condiciones extremas.

Consulte con su entrenador, su club de ciclismo o su establecimiento especializado SCOTT para informarse sobre la posición de sentado adecuada. Las instrucciones sobre el ajuste del sillín las encuentra en el capítulo "Adaptar la bicicleta SCOTT al usuario".

**¡PELIGRO!**

**⚡** Las bicicletas de dirt y freeride SCOTT pueden desgastarse ya después de una temporada de modo que será preciso sustituir componentes esenciales o estructurales. Por eso, le recomendamos hacer que su establecimiento especializado SCOTT inspeccione su bicicleta de tipo dirt o freeride SCOTT por lo menos cada tres o cuatro meses.

**¡ATENCIÓN!**

**!** En general se recomienda posicionar el sillín más bajo de lo normal para realizar descensos por cuestas empinadas con las bicicletas de dirt o freeride SCOTT. Sin embargo el pedaleo con un sillín bajo durante mucho tiempo puede provocar problemas de rodilla.

**¡INDICACIÓN!**

**i** En el caso de tijas de sillín ajustables en altura, como, p. ej., el modelo Reverb de RockShox (e), el ajuste de la altura se regula presionando un botón (f) en el manillar. Lea las instrucciones de uso del fabricante, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

## ELEMENTOS DE SUSPENSIÓN DE UNA BICICLETA SCOTT

### GLOSARIO

#### Horquilla de suspensión

Tipo de horquilla **(a)** que absorbe los golpes e imperfecciones del terreno mediante componentes móviles. Los tipos más frecuentes son las horquillas telescópicas. Las barras fijas de la horquilla son los tubos delgados presionados o atornillados firmemente con la cabeza de la horquilla. Las botellas son los tubos inferiores, en que se sumergen las barras fijas.

#### Amortiguador

El amortiguador **(b)** es el elemento que reúne tanto la suspensión como la amortiguación de la parte trasera móvil de una bicicleta con suspensión integral (full suspension).

#### Dureza del elemento elástico

La fuerza que se necesita para que el muelle se contraiga una determinada distancia, medida en newton por milímetro (N/mm) o pound/inch (lbs/in). Una dureza superior significa más fuerza por distancia. En el caso de elementos de suspensión neumática, esto corresponde a una presión más elevada.

#### Precarga

En los sistemas de suspensión neumática más populares, la dureza y la precarga se ajustan regulando la presión del aire dentro de la horquilla **(c)**. Observe las recomendaciones del fabricante.

A los muelles de acero se les puede aplicar una precarga dentro de cierto margen. La suspensión responde entonces sólo al aplicarle una carga alta. Sin embargo, la dureza del muelle no cambia. Los ciclistas pesados no pueden compensar una dureza del muelle demasiado pequeña con una precarga superior.

#### Recorrido negativo – “sag”

Es el recorrido en que se contrae la parte trasera móvil de la bicicleta o la horquilla delantera al adoptar el ciclista la posición normal de pedaleo en la bicicleta parada. Se indica generalmente como valor porcentual del recorrido total.

#### Ajuste del recorrido – “travel adjust”

El recorrido se ajusta por lo general mediante un botón giratorio en la horquilla. En algunas horquillas, la reducción se activa sólo después de una fuerte compresión. En el caso de partes traseras con suspensión (“full suspension”) suelen destornillarse los segmentos que reciben el amortiguado, o bien deben soltarse o ajustarse unos tornillos.

#### Amortiguación de compresión “compression damping” (d)

Por lo general, un botón o una ruedecilla de ajuste de color azul. Decelera, o sea, frena la compresión. Evita que el amortiguador haga tope en caso de una serie de choques rápidos. En el caso de elementos de suspensión de alta calidad se diferencia entre amortiguación de compresión high speed (para choques fuertes = compresión rápida) y amortiguación de compresión low speed (para compresión lenta, p.ej., balanceo al ir de pie sobre los pedales).

#### Amortiguación de rebote “rebound damping” (e)

Por lo general, un botón o una ruedecilla de ajuste de color rojo. Decelera, o sea, frena el rebote. Evita que aumente la oscilación exagerada de la bicicleta.

#### Lockout (f)

Por lo general lleva una palanca en el elemento de suspensión o en el manillar. Dispositivo que sirve para bloquear la horquilla de suspensión o el amortiguador con el fin de evitar el balanceo de la bicicleta al ir sobre asfalto o suelo liso. No debe activarse en terreno accidentado.

#### Amortiguación de plataforma

Incrementa la amortiguación de compresión (low speed) y suprime el balanceo. A diferencia del sistema de lockout, no bloquea la suspensión por completo.



## SUSPENSIÓN DELANTERA

La mayor parte de las bicicletas todo terreno SCOTT **(a)** y Pedelects SCOTT **(b)** están equipadas con horquillas de suspensión. Este tipo de horquilla permite mejorar el control de la bicicleta SCOTT cuando vaya por tramos de calzada en mal estado, pues el neumático tiene mejor contacto con el suelo. Así se limitan notablemente las sollicitaciones (por impactos) a las que se ven expuestos la bicicleta y su conductor.

Las horquillas de suspensión se diferencian según la estructura de los elementos de la suspensión elástica y el tipo de amortiguación. La suspensión elástica la realiza normalmente un elemento neumático o, raras veces, un muelle de acero. La amortiguación se hace normalmente por aceite.

### ¡INDICACIÓN!

**i** Los fabricantes de horquillas de suspensión suelen facilitar instrucciones de uso junto con el producto. Léalas con la debida atención antes de realizar modificaciones en el ajuste de la horquilla o trabajos de mantenimiento. Las instrucciones del fabricante de la horquilla de suspensión se incluyen en este CD informativo SCOTT.

### ¡INDICACIÓN!

**i** Tenga también en cuenta el glosario sobre la suspensión al inicio de este capítulo.

### Ajuste de la dureza del elemento elástico

Para que la horquilla de suspensión funcione de manera óptima se debe ajustar según el peso del ciclista, su postura en el sillín y el uso que se haga de la bicicleta. Recomendamos encarecidamente dejar este trabajo de ajuste en manos de su establecimiento especializado SCOTT a la hora de la entrega.

En general hay que tener en cuenta que al sentarse en la bicicleta la horquilla de suspensión debe contraerse un poco – esto es lo que se conoce como recorrido negativo (“sag”) **(c)**. Al pasar sobre un agujero, el muelle se extiende y la horquilla de suspensión compensa la desigualdad del terreno. Si la presión del aire o la precarga del muelle son muy altas este efecto desaparece, pues la horquilla de suspensión ya se ha extendido completamente. De este modo se pierde en seguridad y comodidad cuando el neumático pierde por un momento el contacto con el suelo.

Por lo general, los conductores de bicicletas cross country y maratón escogen un recorrido negativo más corto que los que practican el freeride o downhill, que suelen ir por terreno accidentado. Al sentarse en las bicicletas cross-country y maratón SCOTT, la horquilla de suspensión deberá comprimirse un 15-25 % del recorrido total máximo, en bicicletas all mountain SCOTT, enduro SCOTT y freeride SCOTT un 25-35 %.

Para realizar la medición se puede usar el anillo de goma, que se encuentra por lo general en la barra más delgada de la horquilla de suspensión, la que se sumerge (barra fija). Si este anillo no existe, coloque una brida sujetacables en una de las barras fijas. Apriétela de modo que todavía pueda moverse, pero no se deslice sola.

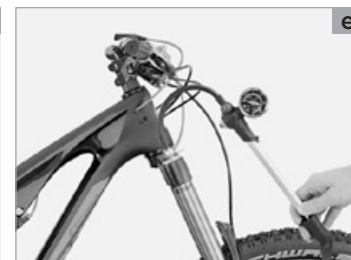
Use su ropa de montar en bicicleta (dado el caso, con mochila llena) y adopte la posición normal de marcha en su bicicleta. Recuéstese contra un objeto fijo (barandillas, pared, etc.) para evitar que se caiga. Pídale a alguien que empuje el anillo de goma o la brida sujetacables hacia abajo, contra la junta antipolvo, en la botella.

Bájese de su bicicleta SCOTT sin que la horquilla se comprima aún más. La distancia que resulta entre el anillo de goma/la brida sujetacables y la junta antipolvo es el recorrido negativo **(d)**. Compárela con el recorrido total (datos del fabricante) para determinar si hay que ajustar la suspensión más dura o más suave.

En caso de horquillas de suspensión de aire, el ajuste de la dureza se realiza mediante la presión de aire de la horquilla. La presión se debe ajustar antes del primer uso, usando una bomba especial de alta presión con indicador de presión **(e)** y, si fuera necesario, volverla a ajustarse después, de acuerdo al cambio del peso del ciclista o de la carga.

Anote los valores de ajuste adecuados y compruebe la presión de aire regularmente en el periodo posterior. Observe las recomendaciones del fabricante y no exceda nunca la presión de aire máxima de la horquilla de suspensión. Cada vez que modifique el ajuste realice sin falta una salida de prueba.

En la mayoría de las horquillas de suspensión con muelles de acero se puede precargar el muelle, en un rango limitado, mediante un botón giratorio situado arriba en la corona de la horquilla **(f)**. Si esto no es posible y no se puede ajustar el recorrido negativo deseado, tendrá que sustituir los muelles de acero por otros más suaves o duros. El cambio de los muelles se deberá dejar en manos del establecimiento especializado SCOTT. Use exclusivamente piezas de recambio compatibles e identificadas con la marca original. Su establecimiento especializado SCOTT le aconsejará con mucho gusto.



Cada vez que modifique el ajuste realice una salida de prueba pasando por diferentes tipos de terrenos **(a-c)**.

Compruebe posteriormente la posición del anillo de goma/la brida sujetacables. La distancia en relación a la junta antipolvo es el recorrido máximo que ha utilizado. Si el anillo de goma/la brida sujetables se ha desplazado sólo unos milímetros es porque el ajuste de la horquilla es muy duro. Reduzca la presión de aire o, en horquillas con muelle de acero, la precarga del muelle. Si este procedimiento no funciona, haga sustituir los muelles.

Si el anillo de goma/la brida sujetables se ha desplazado a lo largo de toda la barra fija **(d)** o se puede oír que la horquilla hace tope varias veces en tramos de carretera en mal estado es porque el ajuste de la suspensión elástica es demasiado suave. En el caso de horquillas de aire se tendrá que aumentar la presión. En horquillas con muelles de acero, haga cambiar los muelles en su establecimiento especializado SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Las horquillas de suspensión están diseñadas de manera que puedan o deban atenuar impactos. Si la horquilla es demasiado rígida o está bloqueada, los impactos actúan directamente sobre el cuadro que, en la mayoría de los casos, no está concebido para soportar esta carga. Por eso, en el caso de horquillas con sistema lockout, esta función no se debe activar en terreno accidentado sino únicamente en terreno liso (vías públicas, caminos rurales planos).

#### ¡ATENCIÓN!

**!** La horquilla de suspensión debe estar concebida o ajustada de manera que solamente haga tope en casos extremos. Un muelle demasiado suave (una presión de aire demasiado baja) produce fuertes impactos que se sienten, y suelen oírse claramente. Estos se deben a la contracción brusca y completa de la horquilla de suspensión. Si una horquilla de suspensión hace tope con frecuencia, ésta y el cuadro podrán sufrir daños con el tiempo.

#### ¡INDICACIÓN!

**i** En caso de preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT o siga las instrucciones de las instrucciones de uso del fabricante de la horquilla, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

#### ¡INDICACIÓN!

**i** Si ha encontrado el ajuste adecuado, anote la presión de aire óptima para controles posteriores.



## Ajuste de la amortiguación

La amortiguación se regula mediante válvulas en el interior del sistema amortiguador. El flujo del aceite por estas válvulas frena la velocidad con la que la horquilla de suspensión se extiende y se comprime y evita un “balanceo posterior” de la horquilla de suspensión tras el obstáculo. Así se puede optimizar la reacción de la horquilla de suspensión frente a los obstáculos.

En las horquillas de suspensión con **amortiguación de rebote** („rebound“) ajustable se puede regular la velocidad de rebote (más despacio o más rápido) con un botón de ajuste (por lo general roja) **(e)**. Si existe un segundo botón (por lo general azul), también se puede ajustar la velocidad de compresión del amortiguador (grado de compresión) y/o activar la función lockout.

Comience el ajuste con un grado de amortiguación completamente abierto (grado de rebote y compresión en “-“). Agarre el manillar con las dos manos y mantenga accionado el freno delantero. Apóyese con todo su peso sobre la horquilla de la rueda delantera y levántese inmediatamente después. La horquilla se extenderá casi con la misma velocidad que usted usó para comprimirla.

Después gire un sólo clic en el botón de ajuste rojo en dirección “+” **(f)**. Vuelva a presionar la horquilla con el freno delantero accionado y vuélvala a soltar repentinamente. Ya notará que el proceso de extensión es un poco más lento.

Vuelva a presionar y soltar la horquilla con la amortiguación de rebote cada vez más cerrada. Esto le dará una idea de cómo funciona la amortiguación de rebote.

Por lo general, el grado de rebote se ajusta de manera que la horquilla vuelva a extenderse ligeramente, algo frenado, mas no muy lentamente. Un rebote retardado, que termina muy lentamente, es señal definitiva de una amortiguación demasiado alta.

A continuación, pase por un obstáculo (p. ej., baje por el bordillo de la acera) y vaya cerrando, en pequeños pasos, la amortiguación de rebote (en dirección de “+“) hasta que la horquilla de suspensión, después de comprimirse y extenderse, no rebote más de una o dos veces. Siempre haga un recorrido de prueba fuera de la carretera después del ajuste.

En algunos casos, las horquillas de suspensión presentan también una **amortiguación de compresión** (“compression“). La amortiguación de compresión típica - o en algunas horquillas de suspensión, la amortiguación de compresión high speed - frena la compresión de la horquilla, cuando se pasa sobre un obstáculo con alta velocidad. Una alta velocidad de compresión podría provocar que la horquilla haga tope.



Una amortiguación más suave genera una buena respuesta de la horquilla, pero bajo ciertas circunstancias, permite que la horquilla de suspensión se contraiga muy fuertemente al pasar con rapidez por obstáculos. p. ej., escalones, o se balancee al ir de pie en los pedales. Una amortiguación excesiva provoca endurecimiento de la suspensión y reduce la comodidad de marcha.

Si ha ajustado correctamente el “sag” como se describe arriba y la horquilla funciona correctamente tras una salida de prueba, pero hace tope en situaciones extremas, podrá aumentar un poco la amortiguación de compresión **(a)**.

Realice el ajuste clic por clic, pues una amortiguación de compresión excesiva evita que la horquilla de suspensión use todo el recorrido del muelle. El ajuste de la amortiguación de compresión puede ser un proceso largo, que tiene que realizarse siempre en pequeños pasos.

Empiece el ajuste con el nivel más bajo de amortiguación, es decir, el botón/la ruedecilla de ajuste se debe haber girado completamente en dirección “-” **(b)**.

Siempre haga un recorrido de prueba fuera de la carretera después del ajuste.

Si no se siente capacitado para ajustar usted mismo la amortiguación o si tiene problemas durante el ajuste, acuda a su establecimiento especializado SCOTT u observe los consejos al respecto en las instrucciones de uso del fabricante de la horquilla de suspensión, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

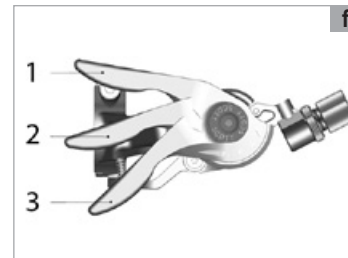
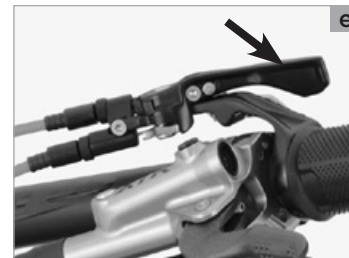
**⚡** No manipule tornillos sin estar seguro, esperando que se trate de dispositivos de ajuste. Se arriesga a soltar el mecanismo de fijación y provocar una caída. Por lo general todos los dispositivos de ajuste se deben manejar con los dedos y, en todas las marcas, estos dispositivos vienen con escalas o están marcados con “+” (para obtener una amortiguación más fuerte/una suspensión más dura) y “-” (c).

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Si la horquilla está muy amortiguada (grado de rebote), puede que ya no se extienda tras obstáculos que se suceden rápidamente. ¡Riesgo de caídas!

#### ¡PELIGRO!

**⚡** A la hora de montar un nuevo neumático en la rueda delantera, asegúrese de que no roce la corona de la horquilla cuando la horquilla se comprime por completo. Si es necesario, deje salir todo el aire de la horquilla de suspensión y empuje el manillar con fuerza hacia abajo para comprobarlo. La rueda delantera podría bloquearse. ¡Riesgo de caídas!



#### ¡ATENCIÓN!

**!** No utilice la bicicleta si la horquilla de suspensión hace tope. Tanto la horquilla como el cuadro podrían sufrir daños. Adapte siempre la dureza del elemento elástico al peso del ciclista, el equipaje y a las condiciones de marcha.

#### ¡INDICACIÓN!

**i** Consulte con su establecimiento especializado SCOTT o siga los consejos correspondientes en las instrucciones de uso del fabricante de la horquilla de suspensión, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

#### Lockout

Al ir cuesta arriba durante mucho tiempo, de pie sobre los pedales y empleando mucha fuerza, la horquilla de suspensión generalmente se balancea. En este caso es recomendable bloquear la amortiguación, si la horquilla de suspensión tiene un dispositivo de lockout **(d+e)**. Cuando se conduce (cuesta abajo) en terreno irregular es indispensable tener abierto el sistema lockout.

Muchas bicicletas hardtail SCOTT cuentan con una palanca de lockout en el manillar.

Algunas bicicleta SCOTT con suspensión integral (full suspension) están equipadas con el sistema TWINLOC. El sistema TWINLOC ofrece tres modos de ajuste **(f)**:

**1. Modo de escalada:** La suspensión está (casi) bloqueada. En este modo puede hacer viajes cómodos cuesta arriba por terreno firme, p. ej., vías asfaltadas, sin perder energía en la suspensión.

Las válvulas de seguridad garantizan que la suspensión funcione durante un corto tiempo si, en este modo, usted pasa accidentalmente por encima de obstáculos.

**2. Modo de tracción/de marcha:** La velocidad de compresión del amortiguador se ve reducida, lo que aumenta la dureza de la plataforma al pedalear. Esto evita el “balanceo” al ir cuesta arriba, con una tracción óptima de la rueda trasera.

En el modo de marcha se evita la basculación del amortiguador durante la marcha, cuando se va de pie sobre los pedales, mediante la integración de una plataforma para la amortiguación de compresión.

**3. Modo de descenso:** En este modo los dos elementos de suspensión (horquilla de suspensión y amortiguador) están abiertos. Es decir que se tiene a disposición todo el recorrido del elemento elástico.

**¡ATENCIÓN!**

**!** No active el dispositivo de lockout en terreno accidentado, sino únicamente en suelo liso (vías públicas, caminos rurales planos).

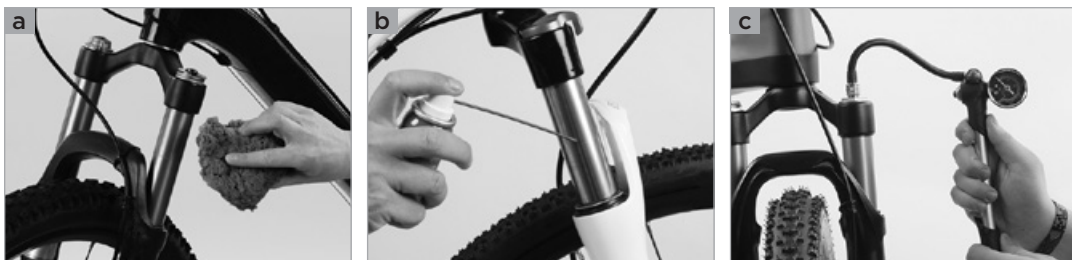
**Mantenimiento**

Las horquillas de suspensión son componentes sofisticados que requieren mantenimiento y cuidados regulares. Por tanto, muchos fabricantes han establecido centros de asistencia técnica que se encargan de la reparación de la horquilla de suspensión y de su revisión en los intervalos debidos, p. ej., anualmente, según el uso que haga de la misma.

En todo caso, conviene tener en cuenta ciertas pautas fundamentales de mantenimiento:

1. Mantenga limpias las superficies de deslizamiento de las barras fijas y las juntas antipolvo.
2. Si la horquilla de suspensión está sucia, límpiela con mucha agua y una esponja blanda **(a)** inmediatamente después del viaje.
3. Después de limpiar la bicicleta, pulverice algo de lubricante en spray **(b)**, autorizado por el fabricante, en las barras fijas de la horquilla de suspensión o aplique una capa muy fina de aceite hidráulico. Después, haga comprimir la horquilla varias veces y quite los restos del lubricante con un trapo limpio antes de la próxima salida.
4. Para la limpieza no use una limpiadora a vapor ni detergentes agresivos. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT para informarse sobre un producto de limpieza adecuado.
5. En horquillas con suspensión neumática debe controlar la presión periódicamente, ya que se pierde con el tiempo **(c)**.
6. Si tiene una horquilla con muelles de acero deberá limpiar regularmente los muelles y engrasarlos con grasa libre de resina y ácido, en intervalos regulares. Algunos fabricantes de horquillas ofrecen productos especiales para el cuidado. Observe sin falta las recomendaciones del fabricante. Esta tarea debe dejarse en manos del centro de asistencia técnica para las horquilla de suspensión.

Los elementos de suspensión son componentes sofisticados. Encargue los trabajos de mantenimiento y, en particular, el desmontaje de los elementos de suspensión a su establecimiento especializado SCOTT o el centro de asistencia técnica del fabricante de la horquilla de suspensión.

**¡ATENCIÓN!**

**!** La horquilla de suspensión está expuesta continuamente al bombardeo de agua y suciedad desde la rueda delantera. Límpiela con mucha agua y un trapo después de cada uso.

**¡INDICACIÓN!**

**i** Lleve su horquilla de suspensión, por lo menos una vez al año, a un centro de asistencia técnica del fabricante de la horquilla.

**¡INDICACIÓN!**

**i** Para más información sobre el ajuste y el mantenimiento visite las siguientes páginas:

[www.srsuntour-cycling.com](http://www.srsuntour-cycling.com)  
[www.ridefox.com](http://www.ridefox.com)  
[www.rockshox.com](http://www.rockshox.com)  
[www.rst.com.tw/en/](http://www.rst.com.tw/en/)

**SUSPENSIÓN TRASERA**

Las bicicletas SCOTT con suspensión integral llevan, además de una horquilla de suspensión, una parte trasera móvil **(d)** equipada con un amortiguador para su suspensión y amortiguación. El amortiguador permite mejorar el control de la bicicleta SCOTT cuando vaya por terreno accidentado o tramos de calzada en mal estado, pues el neumático tiene mejor contacto con el suelo. Así se limitan notablemente las sollicitaciones (por impactos) a las que se ven expuestos la bicicleta y su conductor.

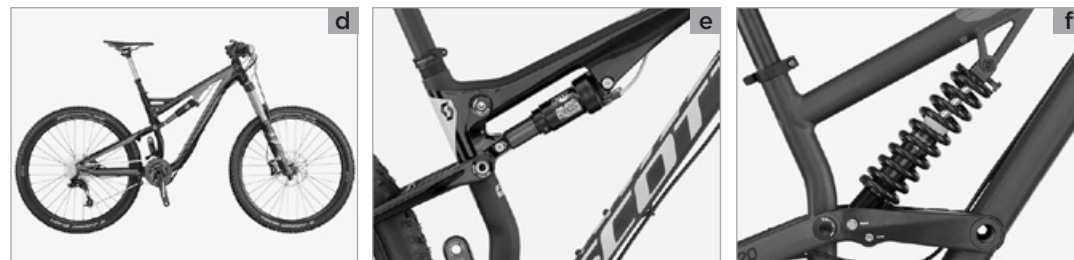
Los amortiguadores se diferencian según la estructura de los elementos de la suspensión elástica y el tipo de amortiguación. La suspensión elástica la realiza normalmente un elemento neumático **(e)** o, raras veces, un muelle de acero **(f)**. La amortiguación se hace normalmente por aceite. Dependiendo del sistema, hay uno o más ejes de pivote.

**¡INDICACIÓN!**

**i** Los fabricantes de los amortiguadores suelen facilitar instrucciones de uso junto con el producto. Lea estas instrucciones con la debida atención antes de realizar modificaciones en el ajuste del amortiguador o trabajos de mantenimiento. Las instrucciones del fabricante del amortiguador se incluyen en este CD informativo SCOTT.

**¡INDICACIÓN!**

**i** Tenga también en cuenta el glosario sobre la suspensión al inicio de este capítulo.



## Particularidades de la posición del sillín

Dependiendo del ajuste de la suspensión trasera puede que el extremo posterior del sillín se incline un poco hacia atrás, lo que deberá tener en cuenta a la hora de ajustar la inclinación del sillín. Si de ahí resultan problemas de sentado, baje ligeramente la punta del sillín con respecto a la posición normal.

En las modalidades de dirt, freeride y downhill se lleva el sillín bastante bajo e inclinado hacia atrás.

### ¡INDICACIÓN!

**i** En las bicicletas con suspensión total la distancia al suelo es muy superior a la de las bicicletas sin suspensión. Así que los pies no suelen llegar al suelo si la altura del sillín está ajustada correctamente. Al principio, ajuste el sillín en una posición más baja y practique el montar y desmontar.

## Ajuste de la dureza del elemento elástico

Para que la parte trasera funcione de manera óptima se debe ajustar el amortiguador según el peso del ciclista, la postura en el sillín y el uso que se haga de la bicicleta. Recomendamos encarecidamente dejar este trabajo de ajuste en manos de su establecimiento especializado SCOTT a la hora de la entrega.

En general hay que tener en cuenta que ya al sentarse en su bicicleta SCOTT la parte trasera de la bicicleta debe contraerse un poco – esto es lo que se conoce como recorrido negativo (“sag”) **(a)**. Al pasar sobre un agujero, el muelle se extiende y la parte trasera compensa la desigualdad del terreno. Si la presión del aire o la precarga del muelle son muy altas este efecto desaparece, pues la parte trasera ya está extendida completamente. De este modo se pierde en seguridad y comodidad cuando el neumático pierde por un momento el contacto con el suelo.

En general los conductores de bicicletas cross-country y maratón seleccionan un recorrido negativo más corto que los que practican el freeride o downhill, que suelen ir por terreno accidentado. Al sentarse en las bicicletas cross-country SCOTT y maratón SCOTT, la parte trasera deberá comprimirse un 10-20 % del recorrido total máximo, en bicicletas all mountain SCOTT, enduro y freeride SCOTT un 25-35 %.

Para realizar la medición se puede usar el anillo de goma **(b)**, que se encuentra por lo general en la barra más delgada de la horquilla de suspensión, que se sumerge (barra fija). Si este anillo no existe, coloque una brida sujetacables en una de las barras fijas. Apriétela de modo que todavía pueda moverse, pero no se deslice sola.

Use su ropa especial para montar en bicicleta (dado el caso, con mochila llena) y adopte la posición normal de marcha en su bicicleta. Recuéstese contra un objeto fijo (barandillas, pared, etc.) para evitar que se caiga. Pídale a alguien que empuje el anillo de goma o la brida sujetacables hacia abajo, contra la junta antipolvo, en la botella.

Bájese de su bicicleta SCOTT sin que la parte trasera se comprima más. La distancia que aparece entre el anillo de goma/la brida sujetacables y la junta antipolvo es el recorrido negativo **(c)**. Compárelo con el recorrido total (datos del fabricante) del amortiguador – no con lo de la parte trasera –, o mida como guía el área recta y lisa que se comprime **(c)**, para determinar si hay que ajustar la suspensión más dura o más suave.

En caso de amortiguadores con suspensión neumática, el ajuste de la dureza se realiza mediante la presión de aire del amortiguador **(d)**. La presión se debe ajustar antes del primer uso, usando una bomba especial de alta presión con indicador de presión y, si fuera necesario, volverla a ajustarse después, de acuerdo al cambio del peso del ciclista o de la carga.

Anote los valores de ajuste adecuados y compruebe la presión de aire regularmente en el periodo posterior. Observe las recomendaciones del fabricante y no exceda nunca la presión de aire máxima del amortiguador. Cada vez que modifique el ajuste realice sin falta una salida de prueba.

En la mayoría de los amortiguadores con muelles de acero se puede precargar el muelle, en un rango limitado, mediante un anillo de ajuste **(e)**. Si esto no es posible y no se puede ajustar el recorrido negativo deseado, tendrá que sustituir el muelle de acero por otro más suave o duro. El cambio del muelle se deberá dejar en manos del establecimiento especializado SCOTT.

Use exclusivamente piezas de recambio compatibles e identificadas con la marca original. Su establecimiento especializado SCOTT le aconsejará con mucho gusto.

La válvula debe estar siempre cubierta con el capuchón durante la marcha **(f)**.




Cada vez que modifique el ajuste realice una salida de prueba pasando por diferentes tipos de terreno. Compruebe posteriormente la posición del anillo de goma/la brida sujetables. La distancia en relación a la junta antipolvo es el recorrido máximo del amortiguador que ha utilizado.


Si el anillo de goma/la brida sujetables se ha desplazado sólo unos milímetros es porque el ajuste del amortiguador es muy duro **(a)**. Reduzca la presión o, en amortiguadores con muelle de acero, la precarga del muelle. Si este procedimiento no funciona, haga sustituir los muelles.

Si el anillo de goma/la brida sujetables se ha desplazado a lo largo de todo el tubo y se puede oír que la horquilla hace tope varias veces al conducir fuera de carretera o en tramos de carretera en mal estado es porque el ajuste de la suspensión elástica es demasiado suave **(b)**. En el caso de amortiguadores de aire se tendrá que aumentar la presión. En amortiguadores con muelles de acero, haga cambiar el muelle en su establecimiento especializado SCOTT.


#### ¡PELIGRO!

 En el caso de cuadros con suspensión integral, la parte trasera móvil está concebida de manera que pueda o deba atenuar impactos. Si el amortiguador es demasiado rígido o está bloqueado, los impactos actúan directamente sobre el cuadro que, en determinados puntos, no está concebido para soportar esta carga. Por eso, en el caso de amortiguadores con lockout, esta función se debe activar únicamente en terreno liso **(c)** (vías públicas, caminos rurales) y no en terreno accidentado **(d)**.

#### ¡ATENCIÓN!

 El amortiguador debe estar concebido o ajustado de manera que sólo haga tope en casos extremos. Un muelle demasiado suave (una presión de aire demasiado baja) produce fuertes impactos que se sienten y suelen oírse claramente. Estos se deben a la contracción brusca y completa del amortiguador. Si el amortiguador hace tope con frecuencia, éste y el cuadro podrían fallar con el tiempo.

#### ¡INDICACIÓN!

 Si tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT o siga las instrucciones de las instrucciones de uso del fabricante del amortiguador, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.




## Ajuste del chasis


Por lo general usted conduce con el recorrido máximo que le permite la parte trasera con suspensión integral. Esto proporciona un máximo placer de conducción y el mejor control de su bicicleta SCOTT.

Algunas bicicletas SCOTT permiten ajustar el chasis dependiendo del terreno **(e+f)**.


#### ¡INDICACIÓN!

 Algunas bicicletas SCOTT cuentan con un ángulo de dirección ajustable **(e)**, una longitud de las vainas ajustable y una altura del pedalier ajustable **(f)**. Por favor, consulte la documentación técnica que se recoge en este CD informativo SCOTT o en la página web de SCOTT [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) y pida información en su establecimiento especializado SCOTT sobre el ajuste adecuado para usted.

#### ¡ATENCIÓN!

 No conduzca con un recorrido reducido en terreno accidentado y sobre todo no en cuesta abajo.

#### ¡INDICACIÓN!

 Para obtener información sobre el ajuste del chasis consulte las instrucciones de uso específicas de su bicicleta SCOTT, que se incluyen en este CD-ROM informativo SCOTT.

## Ajuste de la amortiguación

La amortiguación se regula mediante válvulas en el interior del amortiguador. El flujo del aceite por estas válvulas frena la velocidad con la que el amortiguador se extiende y se comprime y evita un “balanceo posterior” de la parte trasera de la bicicleta tras un obstáculo. Así se puede optimizar la reacción del amortiguador frente a los obstáculos.



En amortiguadores con amortiguación de rebote ajustable (“rebound damping”) **(a+b)** se puede regular la velocidad de rebote (más despacio o más rápido) mediante un botón de ajuste (por lo general de color rojo).

Si existe un segundo botón (por lo general azul), también se puede ajustar la velocidad de compresión del amortiguador (grado de compresión) y activar la función lockout **(c)**.

Comience con un grado de amortiguación completamente abierto (grado de compresión y rebote en “-”) **(d)**. Agarre el sillín con las dos manos. Apóyese con todo su peso sobre el sillín y levántese inmediatamente después. El amortiguador deberá extenderse casi con la misma velocidad que usted usó para comprimirlo.

Después gire un sólo clic en el botón de ajuste rojo en dirección “+”. Vuelva a presionar el sillín hacia abajo y vuélvalo a soltar repentinamente. Ya notará que el proceso de extensión es un poco más lento.

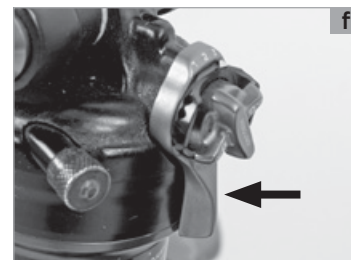
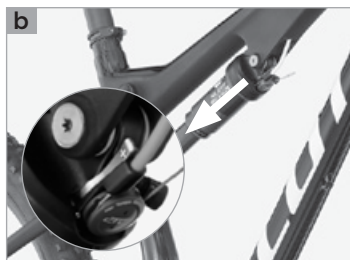
Vuelva a presionar y soltar con la amortiguación de rebote cada vez más cerrada. Esto le dará una idea de cómo funciona la amortiguación de rebote.

Por lo general, el grado de rebote se ajusta de manera que el amortiguador vuelva a extenderse ligeramente, algo frenado, mas no muy lentamente. Un rebote retardado, que termina muy lentamente, es señal definitiva de una amortiguación demasiado alta.

A continuación, pase por un obstáculo (p. ej., baje por el bordillo de la acera) y vaya cerrando, en pequeños pasos, la amortiguación de rebote (en dirección de “+”) hasta que la parte trasera de la bicicleta, después de comprimirse y extenderse, no rebote más de una o dos veces. Siempre haga un recorrido de prueba en terreno accidentado después del ajuste **(e)**.

Algunas veces, los amortiguadores cuentan también con una amortiguación de compresión **(f)**. La amortiguación de compresión típica - o en algunos amortiguadores la amortiguación de compresión high speed - frena la compresión, cuando se pasa sobre un obstáculo a alta velocidad. Una alta velocidad de compresión podría provocar que el amortiguador haga tope de inmediato.

Una amortiguación más suave genera una buena respuesta de la horquilla, pero bajo ciertas circunstancias, permite que el amortiguador se contraiga muy fuertemente al pasar con rapidez por obstáculos. p. ej., escalones, o se balancee al ir de pie en los pedales. Una amortiguación excesiva provoca el endurecimiento de la suspensión y reduce la comodidad de marcha.



Si ha ajustado correctamente el “sag” como se describe arriba y el amortiguador funciona correctamente tras una salida de prueba, pero todavía hace tope en situaciones extremas, podrá aumentar un poco la amortiguación de compresión.

Realice el ajuste clic por clic, pues una amortiguación de compresión excesiva evita que el amortiguador use todo el recorrido. El ajuste de la amortiguación de compresión puede ser un proceso largo, que tiene que realizarse en pasos pequeños.

Empiece el ajuste con el nivel más bajo de amortiguación, es decir, el botón/la ruedecilla de ajuste se debe haber girado completamente en dirección “-”. Siempre haga un recorrido de prueba fuera de la carretera después del ajuste **(e)**.

Si no se siente capacitado para ajustar usted mismo la amortiguación o si tiene problemas durante el ajuste, acuda a su establecimiento especializado SCOTT u observe los consejos al respecto en las instrucciones de uso del fabricante del amortiguador, que se incluyen este CD informativo SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

**⚡ Si el amortiguador está muy amortiguado (grado de rebote), puede que ya no se extienda rápidamente tras obstáculos sucesivos. ¡Riesgo de caídas!**

#### ¡PELIGRO!

**⚡ No manipule los tornillos con ninguna herramienta sin estar seguro, esperando que se trate de dispositivos de ajuste. Se arriesga a soltar el mecanismo de fijación y provocar una caída. Por lo general los dispositivos de ajuste se deben manejar con los dedos y, en todas las marcas, estos dispositivos vienen con escalas o están marcados con “+” (para obtener una amortiguación más fuerte/una suspensión más dura) y “-”.**


#### ¡PELIGRO!

**⚡ A la hora de montar un nuevo neumático en la rueda trasera, asegúrese de éste que no roce el cuadro cuando la parte trasera de la bicicleta se comprima por completo. Si es necesario, deje salir todo el aire del amortiguador y empuje el sillín con fuerza hacia abajo para comprobarlo. La rueda trasera podría bloquearse. ¡Riesgo de caídas!**

#### ¡ATENCIÓN!

**! No utilice la bicicleta si el amortiguador hace tope. Esto podría dañar el amortiguador mismo y el cuadro. Adapte siempre la dureza del elemento elástico al peso del ciclista y el equipaje y a las condiciones de marcha.**

**¡INDICACIÓN!**

 Consulte con su establecimiento especializado SCOTT o siga los consejos correspondientes en las instrucciones de uso del fabricante del amortiguador, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

**Lockout**

Al ir durante mucho tiempo cuesta arriba, de pie sobre los pedales y empleando mucha fuerza, la parte trasera de la bicicleta generalmente se balancea. En este caso es recomendable bloquear la amortiguación, si el amortiguador tiene un dispositivo de lockout **(a)**. Cuando se conduce (cuesta abajo) en terreno irregular es indispensable tener abierto el sistema lockout.

Muchas bicicletas hardtail SCOTT cuentan con una palanca de lockout en el manillar.

Algunas bicicleta SCOTT con suspensión integral (full suspension) están equipadas con el sistema TWINLOC. El sistema TWINLOC ofrece tres modos de ajuste **(b)**:

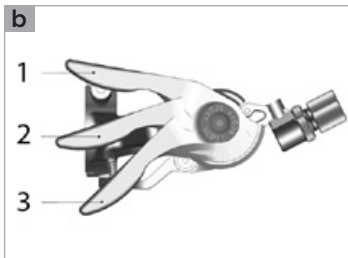
**1. Modo de escalada:** La suspensión está (casi) bloqueada. En este modo puede hacer viajes cómodos cuesta arriba por terreno firme, p. ej., vías asfaltadas, sin perder energía en la suspensión.


Las válvulas de seguridad garantizan que la suspensión funcione durante un corto tiempo si, en este modo, usted pasa accidentalmente por encima de obstáculos.

**2. Modo de tracción/de marcha:** En modo de tracción, el recorrido del amortiguador se reduce en un 80%, lo cual endurece las prestaciones de los elementos de suspensión neumática, acorta el recorrido negativo ("sag") y hace la geometría más inclinada. Esto evita el "balanceo" al ir cuesta arriba, con una tracción óptima de la rueda trasera.

En el modo de marcha se evita que el amortiguador bascule durante la marcha, cuando se va de pie sobre los pedales, mediante la integración de una plataforma para la amortiguación de la compresión.

**3. Modo de descenso:** En este modo los dos elementos de suspensión (horquilla de suspensión y amortiguador) están abiertos. Es decir que se tiene a disposición todo el recorrido del muelle.

**¡ATENCIÓN!**

 No active el dispositivo de lockout en terreno accidentado, sino únicamente en suelo liso (vías públicas, caminos rurales planos).

**Mantenimiento**

Los amortiguadores y las partes traseras **(c)** son componentes sofisticados que requieren mantenimiento y cuidados periódicos. Muchos fabricantes de amortiguadores han establecido centros de asistencia técnica que se encargan de la reparación del amortiguador y de su revisión en los intervalos debidos, p. ej., anualmente, según el uso que haga de la misma.

En todo caso, conviene tener en cuenta ciertas pautas fundamentales de mantenimiento:

1. Mantenga limpias las superficies de deslizamiento del vástago del pistón.
2. Limpie el amortiguador **(d)** y la parte trasera, especialmente las zonas de pivote, si están sucias, directamente después de un viaje con suficiente agua y una esponja blanda.
3. Después de limpiar la bicicleta SCOTT, pulverice algo de lubricante en spray, autorizado por el fabricante, en el vástago del pistón del amortiguador y las zonas de pivote **(e)** o aplique una capa muy fina de aceite hidráulico. Después, haga contraerse la parte trasera varias veces y quite los restos del lubricante con un trapo limpio antes de la próxima salida. Utilice lubricantes recomendados por el fabricante.
4. No use una limpiadora a vapor ni detergentes agresivos al realizar la limpieza. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT para informarse sobre un producto de limpieza adecuado.
5. En amortiguadores con muelles de acero **(f)** se deberán limpiar regularmente los muelles y el vástago del pistón subyacente y lubricar el mismo con lubricante en spray autorizado por el fabricante. Algunos fabricantes de amortiguadores ofrecen grasa especial para el cuidado. Observe sin falta las recomendaciones del fabricante. Esta tarea debe dejarse en manos del centro de asistencia técnica para el amortiguador.
6. En amortiguadores con suspensión neumática debe controlar periódicamente la presión, ya que puede disminuir con el tiempo.

7. Compruebe regularmente el apriete de todos los tornillos de la parte trasera de la bicicleta con una llave dinamométrica siguiendo las instrucciones que se indican en la parte trasera. Compruebe si las zonas de asiento de la parte trasera tienen holgura lateral o si el asiento del amortiguador tiene holgura vertical.

Para ello, levante la bicicleta por el sillín **(a)** e intente mover la rueda trasera de un lado para el otro. Pida eventualmente a otra persona que sujete la parte delantera del cuadro. Para comprobar la holgura del amortiguador, ponga la rueda trasera suavemente en el suelo y vuelva a levantarla un poco. Observe si se presentan ruidos de tableteo. Encargue a su establecimiento especializado SCOTT la eliminación inmediata de una eventual holgura.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Los elementos de suspensión son componentes sofisticados. Encargue los trabajos de mantenimiento y, en particular, el desmontaje de los elementos de suspensión a su establecimiento especializado SCOTT o el centro de asistencia técnica del fabricante del amortiguador.

#### ¡ATENCIÓN!

**!** El amortiguador está expuesto continuamente al bombardeo de agua y suciedad desde la rueda trasera. Límpielo con mucha agua después de cada uso con bastante agua y un trapo **(b)**.

#### ¡INDICACIÓN!

**i** Lleve su amortiguador de la suspensión trasera a un centro de asistencia técnica del fabricante, por lo menos una vez al año.

#### ¡INDICACIÓN!

**i** Para obtener más información sobre el ajuste y el mantenimiento visite las siguientes páginas:  
[www.ridefox.com](http://www.ridefox.com)  
[www.xfusionshox.com](http://www.xfusionshox.com)  
[www.sram.com/de/rockshox](http://www.sram.com/de/rockshox)  
[www.canecreek.com](http://www.canecreek.com)

#### ¡INDICACIÓN!

**i** Algunas bicicletas SCOTT cuentan con un ángulo de dirección ajustable, una longitud de las vainas ajustable y una altura del pedalier ajustable. Para obtener más información consulte la documentación técnica que se incluye en este CD informativo SCOTT o en la página web de SCOTT: [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) o contacte con su establecimiento especializado SCOTT.



## SISTEMA DE FRENOS

Los frenos **(c)** sirven para adaptar la velocidad de marcha a las condiciones del terreno y el tráfico. En caso de necesidad, deben ser capaces de detener la bicicleta SCOTT de la forma más rápida posible.

En tales frenazos, el peso tiende a desplazarse fuertemente hacia delante, aligerando la rueda trasera. De ahí que en suelo no resbaladizo aumenta el riesgo de que la rueda trasera se levante bruscamente **(d)** y provoque el vuelco de la bicicleta SCOTT y no que los neumáticos pierdan la adherencia al suelo. Este problema se plantea con mayor gravedad cuesta abajo. Por lo tanto, durante un frenazo, deberá intentar desplazar su peso hacia atrás y hacia abajo, tanto como le sea posible.

Accione ambos frenos a la vez **(e)** y recuerde que, debido a la transferencia de pesos, el freno delantero transmite fuerzas mucho mayores en suelo no resbaladizo.

Las condiciones son diferentes en un suelo con poco agarre, húmedo o sucio. Aquí la rueda delantera puede derrapar al frenar excesivamente con el freno delantero.

Antes del primer uso familiarícese con el manejo del sistema de frenos montado en su bicicleta. Por eso le recomendamos practicar el frenado en suelos diferentes y en un lugar sin tráfico.

En condiciones húmedas los frenos tardan en dar respuesta. En suelo mojado o resbaladizo debe frenar con cuidado porque las ruedas derrapan con facilidad. Por lo tanto, reduzca la velocidad de marcha.

En los distintos tipos de frenos pueden presentarse los siguientes problemas:

Con **frenos de llanta (f)**, el frenado largo o el rozamiento continuo de las zapatas en las llantas puede provocar el sobrecalentamiento de los frenos, lo que puede causar daños en la cámara o el desplazamiento del neumático en la llanta. Una pérdida brusca del aire podría ser la consecuencia.

En **frenos de disco (a)** los frenados de larga duración o el rozamiento continuo de las guarniciones de freno en las superficies de frenado pueden provocar el sobrecalentamiento del sistema, lo que puede resultar en la disminución de la fuerza de frenado e, incluso, el fallo total del freno. ¡Riesgo de accidentes!

En bajadas largas, acostúmbrase a frenar de forma breve **(b)** y firme al mismo tiempo, desbloqueando el freno regularmente entre frenado y frenado. En caso de dudas, pare un momento y deje enfriar los frenos.

#### ¡PELIGRO!

⚡ La asignación de las palancas de freno a los cuerpos de freno puede variar (p. ej., la palanca izquierda acciona el freno delantero). Consulte en su carné de propietario SCOTT y compruebe si puede accionar el freno delantero con la misma palanca de freno que usa habitualmente (a la derecha o a la izquierda). Si este no es el caso, haga adaptar la asignación de las palancas de freno antes del primer uso en su establecimiento especializado SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

⚡ Familiarícese cuidadosamente con los frenos. Practique frenados de urgencia en un lugar sin tráfico hasta que consiga controlar su bicicleta SCOTT con seguridad. Esto contribuirá a evitar accidentes.

#### ¡PELIGRO!

⚡ La humedad reduce la eficacia de los frenos, las ruedas derrapan con facilidad. Tenga en cuenta que la distancia de parada es mayor en caso de lluvia; por lo tanto, disminuya la velocidad de marcha y accione los frenos con cuidado.

#### ¡PELIGRO!

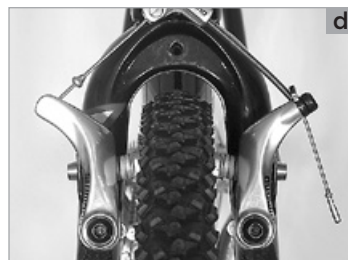
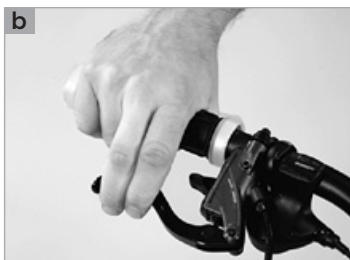
⚡ Es fundamental que las superficies de frenado y las zapatas o pastillas estén totalmente libres de cera, grasa y aceite. ¡Riesgo de accidentes!

#### ¡ATENCIÓN!

⚠ Use exclusivamente piezas de recambio compatibles e identificadas con la marca original **(c)**. Su establecimiento especializado SCOTT le aconsejará con mucho gusto.

#### ¡INDICACIÓN!

ℹ Lea en todo caso las instrucciones de los fabricantes de los frenos, que se incluyen en este CD informativo SCOTT, antes que empiece a ajustar los frenos, a mantenerlos o a realizar cualquier tipo de trabajo.



## FRENOS DE LLANTA

### Frenos en V y frenos cantilever

#### Funcionamiento y desgaste

Los frenos en V y los frenos cantilever **(d)** constan de dos levas, situadas a la izquierda y a la derecha de la llanta. Al accionar la palanca de freno, las levas se contraen mediante un cable y las zapatas rozan contra los flancos de las llantas.

Con el rozamiento las zapatas y llantas se desgastan, y este desgaste es mayor cuanto más frecuentes sean las salidas por terreno montañoso, por vías pantanosas o bajo la lluvia. Algunas llantas disponen de indicadores de desgaste (p. ej., ranuras o puntos). Cuando éstos ya no puedan verse, debe cambiar la llanta. Si la medida del flanco de la llanta queda por debajo de un límite crítico, la presión del neumático puede hacer reventar la llanta. La rueda puede bloquearse o la cámara puede reventar. ¡Riesgo de caídas!

#### Control del funcionamiento

Compruebe que las zapatas estén alineadas exactamente con las llantas y tengan el grosor suficiente. En general, basta fijarse en las ranuras labradas en las zapatas.

Si éstas están desgastadas o borradas **(e)**, es hora de cambiar las zapatas. Observe sin falta las indicaciones correspondientes de los fabricantes.

Acuda a su establecimiento especializado SCOTT después de desgastar el segundo juego de zapatas y haga revisar la llanta. Allí pueden comprobar el espesor de las paredes de la llanta con instrumentos especiales de medición.

Ambas zapatas deben tocar la llanta al mismo tiempo, haciendo contacto, primero, con la parte delantera. La parte trasera de las zapatas debe encontrarse a un milímetro de las superficies de frenado. Vistas desde arriba, las zapatas forman una V cerrada en la punta **(f)**. Esta disposición evita que las zapatas chirrien.

La palanca de freno debe guardar una reserva de recorrido, de modo que no llegue a tocar el manillar ni siquiera en caso de frenazo. Si este no es el caso, lea el siguiente capítulo “Sincronización y reajuste”.

Sólo cuando el freno cumpla todos estos requisitos estará correctamente ajustado.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Los cables de freno dañados que tengan, p. ej., alambres deshilachados se deben reemplazar inmediatamente. De lo contrario, puede que fallen los frenos y se produzca una caída.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** El centrado de las zapatas sobre las llantas es una tarea que requiere mucha habilidad manual. Encargue el cambio y la regulación de las zapatas a su establecimiento especializado SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Haga inspeccionar y medir las llantas con regularidad por un establecimiento especializado SCOTT.

### Sincronización y reajuste

Casi todos los frenos cuentan con un tornillo lateral en una o ambas de las levas, destinado a variar la precarga del muelle **(a)**. Gire lentamente este tornillo, observando cómo cambia la distancia de las zapatas respecto a la llanta.

Después, regule el muelle de forma que esta distancia sea igual en ambos lados, cuando el freno esté suelto y que, al frenar, las zapatas toquen la llanta al mismo tiempo.

La posición de la palanca de freno a partir de la cual el freno comienza a actuar (el llamado punto de presión) se puede adaptar al tamaño de la mano y a las necesidades del ciclista ajustando el cable **(b)**. Pero, la palanca de freno nunca se debe dejar tirar hasta el manillar.

Además, estando el freno suelto, las zapatas no deben acercarse demasiado a los flancos de la llanta; de otro modo, podrían rozar contra la llanta durante la marcha. Antes de realizar este ajuste, lea, por favor, las instrucciones en el capítulo “Ajuste de la apertura de las palancas de freno en bicicletas todo terreno SCOTT”.

Para reajustar el freno, suelte primero el anillo moleteado, situado arriba en el manillar, a la entrada del cable en el cuerpo de palanca del freno **(c)**. Después, desenrosque unas vueltas el tornillo tensor moleteado y ranurado arriba en la palanca. El recorrido en vacío de la palanca de freno se reduce. Mientras sujeta el tornillo tensor, vaya apretando el anillo moleteado contra el cuerpo de la palanca del freno para evitar que el tornillo tensor se suelte con el tiempo. La ranura del tornillo tensor no debe apuntar ni hacia delante ni hacia arriba, para que no se acumule agua y suciedad.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Tras el reajuste, es fundamental realizar una prueba de frenado con la bicicleta parada y asegurarse de que, al frenar con fuerza, las zapatas no toquen los neumáticos sino que hagan contacto con toda la superficie con los flancos de las llantas.

### FRENOS DE DISCO

#### Funcionamiento y desgaste

Los frenos de disco destacan por su notable eficacia de frenado. En suelo húmedo, los frenos de disco ofrecen una respuesta mucho más rápida que los de llanta y proporcionan la eficacia acostumbrada en poco tiempo. Además, no requieren mucho mantenimiento y no desgastan las llantas. Los frenos de disco constan de una pinza **(d)**, un disco **(e)**, una tubería (hidráulico) o cable (mecánico) así como la palanca de freno **(f)**. Al accionar la palanca de freno, los pistones del freno se contraen de forma hidráulica o mecánica y las zapatas rozan contra los flancos de las llanta.

Las pastillas y los discos se desgastan con el rozamiento. Este desgaste es mayor cuanto más frecuentes sean las salidas por terreno montañoso, por vías pantanosas o bajo la lluvia. Los métodos de control y los límites de desgaste de las pastillas y los discos varían según el fabricante y el modelo.



**¡PELIGRO!**

**⚡** Las pastillas nuevas requieren de un rodaje para que alcancen los niveles máximos de deceleración. Para ello, acelere su bicicleta SCOTT entre 30 y 50 veces hasta unos 30 km/h, y frene hasta detenerla por completo. El proceso de rodaje finaliza cuando la fuerza manual necesaria para frenar ya no disminuye.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Los frenos de disco se calientan durante su uso. Por lo tanto, evite tocar los discos inmediatamente después de parar la bicicleta, especialmente después de bajadas prolongadas.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Las pastillas y los discos de freno sucios pueden reducir notablemente la fuerza de frenado. Por eso, no deje que penetre aceite u otro tipo de líquido en el freno, p. ej., durante la limpieza de la bicicleta SCOTT o el engrase de la cadena. En ningún caso deberá limpiar las pastillas sucias. Estas deberán cambiarse por unas nuevas. Los discos de freno, en cambio, se pueden limpiar con un detergente especial para frenos o con agua caliente y detergente de uso corriente.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Ruidos inusitados (de rascado, de roce, etc.) durante el frenado o variaciones notables de la fuerza de frenado – sea que se aumente o disminuya – son indicios de que las pastillas están sucias o se han desgastado. Compruebe el estado de las pastillas y cámbielas si es necesario. De lo contrario podrían dañarse otros componentes, p. ej., el disco, o que se produzca el fallo total del freno con el subsiguiente riesgo de accidentes. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

**¡ATENCIÓN!**

**!** En bicicletas con frenos de disco, monte los fiadores de transporte (a) si transporta la bicicleta SCOTT con las ruedas desmontadas.

**Frenos de disco hidráulicos****Control del funcionamiento**

Compruebe periódicamente que no haya fugas en los latiguillos **(b)** y las conexiones mientras mantiene la palanca de freno accionada. Si nota que sale líquido de freno, acuda inmediatamente a su establecimiento especializado SCOTT. Una fuga puede dejar el freno inoperante. ¡Riesgo de accidentes!

**Desgaste y mantenimiento**

El desgaste de las pastillas de frenos de disco hidráulicos se compensa automáticamente. El recorrido de la palanca de freno no cambia.

Compruebe regularmente el desgaste de las pastillas **(c+d)** y tenga en cuenta las instrucciones de uso del fabricante del freno.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Las conexiones abiertas o las fugas en los latiguillos reducen notablemente la eficacia de frenado. Acuda de inmediato a su establecimiento especializado SCOTT cuando note fugas en el sistema o dobleces en los latiguillos.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Si su sistema de frenado funciona con líquido de freno DOT **(e)**, es preciso cambiar éste último en intervalos regulares siguiendo las instrucciones del fabricante.

**¡PELIGRO!**

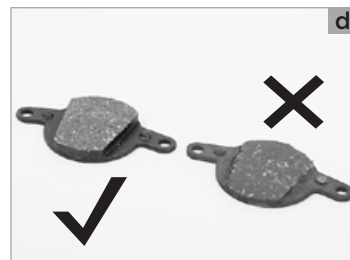
**⚡** No transporte su bicicleta SCOTT con el sillín y el manillar hacia abajo: los frenos pueden quedar inoperantes. Nunca los ponga boca arriba cuando los someta a reparación **(f)**.

**¡ATENCIÓN!**

**!** No abra los latiguillos del freno, ya que puede salir líquido de freno, que es perjudicial para la salud y corrosivo para la superficie lacada.

**¡ATENCIÓN!**

**!** Si los frenos están muy sucios pueden que se oigan chirridos.



**¡INDICACIÓN!**

**i** Transporte de su bicicleta SCOTT con las ruedas montadas: Al transportar las bicicletas SCOTT con frenos de disco hidráulicos, accione las palancas de freno y asegúrelas con un fuerte tensor de goma. Esto evita que entre aire en el sistema.

**¡INDICACIÓN!**

**i** Si transporta su bicicleta SCOTT con la rueda desmontada no olvide montar los fiadores de transporte. Al transportar las bicicletas SCOTT con frenos de disco hidráulicos, accione las palancas de freno y asegúrelas con un fuerte tensor de goma (a). Esto evita que entre aire en el sistema.

**¡INDICACIÓN!**

**i** Lea sin falta las instrucciones del fabricante del freno, que se incluyen en este CD informativo SCOTT, antes de desmontar la rueda o realizar trabajos de mantenimiento. Un uso incorrecto del freno puede provocar el fallo del sistema.

**Frenos de disco mecánicos****Control del funcionamiento**

En frenos de disco mecánicos, el desgaste de las pastillas incrementa el recorrido de la palanca de freno. Compruebe con regularidad si alcanza un punto duro definido antes de que la palanca toque el manillar. Compruebe que los cables siguen intactos.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Se recomienda cambiar de inmediato los cables de freno dañados (b), ya que en esta condición pueden romperse. ¡Riesgo de accidentes!

**Desgaste y mantenimiento**

En cierta medida se puede compensar el desgaste de las pastillas en la propia palanca de freno. Afloje el anillo de fijación del tornillo tensor, a través del cual el cable entra en la palanca de freno (c), y desenrosque el tornillo tensor hasta que obtenga un recorrido satisfactorio de la palanca de freno. Vuelva a apretar el anillo de fijación evitando que la ranura del tornillo tensor quede arriba o delante, puesto que así acumula más suciedad y humedad de lo normal.



Otra opción es reajustar el cable de la misma manera directamente en el freno. Después del reajuste, compruebe que el freno funcione correctamente y que las pastillas no rocen al soltar la palanca de freno y girar la rueda (d). Si realiza reajustes repetidos, la posición de la leva situada en la pinza de freno termina por cambiar. La eficacia de frenado disminuye y, en casos extremos, puede que el freno falle por completo. ¡Riesgo de accidentes!

En algunos modelos, la propia pinza de freno incorpora otros dispositivos de ajuste que, sin embargo, requieren habilidad manual. Lea sin falta las instrucciones del fabricante del freno, que se incluyen en este CD informativo SCOTT antes de realizar el ajuste del freno. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Si el freno se reajusta varias veces, únicamente en el cable del freno, es posible que se reduzca considerablemente la eficacia máxima de frenado.

**¡INDICACIÓN!**

**i** Lea sin falta las instrucciones del fabricante del freno, que se incluyen en este CD informativo SCOTT, antes de desmontar la rueda o realizar trabajos de mantenimiento. Un uso incorrecto del freno puede provocar el fallo del sistema.

**SISTEMA DE CAMBIO****EL CAMBIO EXTERNO**

El sistema de cambio (e+f) de la bicicleta SCOTT sirve para adaptar la relación de las marchas a los accidentes geográficos y a la velocidad de marcha deseada.

Con una marcha corta, en la que la cadena pasa sobre el plato pequeño delante y sobre un piñón grande detrás, usted consigue subir cuestas empinadas sin gastar en exceso sus fuerzas. En estos casos tendrá pedalear más rápido, o sea, con una mayor frecuencia. Cuesta abajo se cambia a un desarrollo elevado (plato grande delante, piñón pequeño detrás), de modo que basta un solo giro de la biela para recorrer muchos metros con una velocidad igualmente más alta.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Durante el proceso de cambio se debe seguir pedaleando ligeramente; pero se recomienda reducir notablemente la fuerza de pedaleo. Especialmente al cambiar de marcha adelante se deberá pedalear despacio y sin mucha fuerza.

**¡PELIGRO!**

**🔋** En bicicletas Pedelects SCOTT reduzca la frecuencia y fuerza de pedaleo un poco antes de cambiar de marcha. Esto hace que el accionamiento se interrumpa por un momento. Si sigue pedaleando sin pausa, puede que las altas fuerzas de la cadena provoquen el fallo de la misma.

**¡ATENCIÓN!**

**!** Practique a cambiar de marcha en un lugar sin tráfico hasta que domine el manejo de las palancas o mandos giratorios de su bicicleta SCOTT.

**¡INDICACIÓN!**

**📖** Las bicicletas Pedelect SCOTT sólo llevan un plato adelante (a). Por este motivo, la bicicleta no tiene un desviador delantero y en la parte izquierda del manillar tampoco va montada una palanca de cambio.

**¡INDICACIÓN!**

**📖** Lea sin falta las instrucciones de uso del fabricante del cambio, que se incluyen en este CD informativo SCOTT y familiarícese con el manejo del mismo.

**Funcionamiento y manejo**

Los cambios internos funcionan siempre según el siguiente principio:

Plato grande delante	- pedaleo duro	- mayor desarrollo
Plato pequeño delante	- pedaleo fácil	- menor desarrollo
Piñón grande atrás	- pedaleo fácil	- menor desarrollo
Piñón pequeño atrás	- pedaleo duro	- mayor desarrollo

Por lo general, los mandos de cambio están montados de la siguiente manera:

- Palanca de cambio derecha - piñones (atrás)
- Palanca de cambio izquierda - platos (delante)

Las bicicletas todo terreno modernas SCOTT tienen hasta 33 marchas; pero dado que algunas de ellas coinciden, sólo se pueden usar realmente entre 15 y 18 marchas. Se deben evitar las marchas en las que la cadena vaya muy cruzada, ya que esto supone una disminución del rendimiento y un notable aumento del desgaste.

Se considera como desfavorable, p. ej., un guiado de cadena en el que ésta vaya en el plato pequeño delante y, simultáneamente, en los dos o tres piñones externos (pequeños) atrás (b), o bien cuando engrana con el plato grande delante y en los piñones internos (grandes) de la rueda trasera (c).

El eje de pedalier (d) es el elemento de unión entre las bielas y el cuadro. Hay distintos tipos: a veces el eje propiamente dicho forma una única pieza con los rodamientos y otras veces está integrado en la biela derecha. Los rodamientos de bolas herméticos no requieren mantenimiento y se suministran sin holgura de fábrica. Sin embargo, hay que comprobar regularmente el apriete fijo del pedalier dentro de su caja en el cuadro.

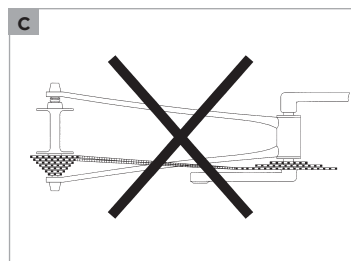
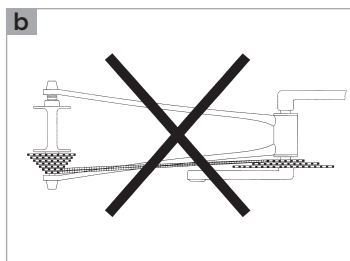
Del mismo modo, hay que comprobar regularmente que las bielas permanecen bien colocadas en el eje del pedalier propiamente dicho y que los rodamientos no tengan holgura. Si sacude fuertemente las bielas, no deberá sentirse holgura (e). De lo contrario, acuda inmediatamente a su establecimiento especializado SCOTT.

El proceso de cambio se inicia, dependiendo del sistema de cambio que lleve montado la bicicleta, accionando una palanca de cambio, una unidad freno/cambio o dando un leve giro de muñeca, si tiene un cambio de puño giratorio. Durante todo el proceso de cambio hay que seguir pedaleando; a la vez hay que reducir notablemente la fuerza de pedaleo.

A continuación se describen los modos de funcionamiento de los distintos tipos de mandos de cambio. Sin embargo, puede que su nueva bicicleta SCOTT esté equipada con otro sistema de cambio que no se describe en este manual.

En las palancas de cambio, la palanca grande (palanca de pulgar) (f) sirve, por regla general, para cambiar a los platos/piñones mayores.

Es decir que un cambio de marcha efectuado con el pulgar de la mano derecha provoca un desarrollo más suave. Los cambios son graduados y también se pueden accionar varias marchas de una vez. Accionando la palanca de pulgar izquierda se cambia a un desarrollo más duro.





La palanca pequeña, colocada delante del manillar a la vista del ciclista, y que se acciona con el índice (palanca de índice) **(a)**, hace pasar la cadena a los platos/piñones menores – es decir, a la derecha se cambia a las marchas más duras y a la izquierda a las marchas más fáciles.

#### ¡INDICACIÓN!

**i** Lea sin falta las instrucciones del fabricante del sistema de cambio que se recogen en este CD informativo SCOTT. Si fuera necesario, familiarícese con su nuevo cambio en un lugar sin tráfico. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

Los mandos de cambio de puño giratorio funcionan de otra forma **(b)**. Mientras que con un giro del puño giratorio derecho en dirección al conductor se cambia a un desarrollo más suave, esta misma acción en el lado izquierdo lleva a una marcha más dura, y viceversa. También aquí puede que el sentido de cambio esté invertido.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Lleve siempre pantalones ajustados o utilice cintas de sujeción **(c)** o algo semejante. Así evitará que su pantalón se enganche con la cadena o los platos. ¡Riesgo de caídas!

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Al cambiar de marcha bajo carga, es decir, mientras carga mucho los pedales, se corre el riesgo de que la cadena “patine”. En el desviador delantero puede que incluso la cadena se salga por completo de los platos, lo que puede provocar una caída. En todo caso, se acorta considerablemente la vida útil de la cadena.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Si hay holgura entre el eje pedalier y las bielas, puede que éstas últimas sufran daños. ¡Peligro de rotura!

#### ¡ATENCIÓN!

**!** Evite marchas que obligan a la cadena a ir muy cruzada. Esto conlleva un mayor desgaste.



#### ¡ATENCIÓN!

**!** Durante el cambio de marchas es importante seguir pedaleando de manera uniforme, sin forzar demasiado. No cambie las marchas bajo carga, sobre todo en el desviador delantero **(d)**, ya que esto acorta considerablemente la vida útil de la cadena. Además, puede ocurrir que la cadena se enganche entre la vaina y los platos (el llamado “chain-suck”).

#### Inspección y reajuste

El sistema de cambio ha sido ajustado por su establecimiento especializado SCOTT antes de la entrega de la bicicleta. Sin embargo, los cables tienden a dar de sí en los primeros kilómetros, con lo que los cambios de marcha resultan más imprecisos y la cadena hace ruidos (crujientes).

Una puesta a punto completa de los desviadores trasero **(e)** y delantero es trabajo exclusivo del técnico experimentado. Si quiere intentarlo usted mismo, lea también las instrucciones de uso del fabricante del cambio, que se incluyen en este CD informativo SCOTT. Si el sistema de cambio provoca problemas, solicite ayuda en su establecimiento especializado SCOTT.

#### ¡INDICACIÓN!

**i** Para mayor seguridad, lleve su bicicleta SCOTT recién comprada a su establecimiento especializado SCOTT para someterla a una primera revisión después de haber recorrido entre 100 a 300 km o después de 5 a 15 horas de uso, o sea, después de cuatro a seis semanas o, a más tardar, al cabo de tres meses.

#### Ajuste del desviador trasero

Reajuste la tensión del cable actuando sobre el tope ajustable del cable en la palanca de cambio **(f)** o sobre el tornillo de ajuste a través del cual el cable Bowden se articula al desviador trasero. Para ello, haga pasar la cadena al piñón más pequeño y desenrosque el tornillo respectivo dando medios giros sucesivos, hasta que el cable quede ligeramente tensado.

Tras cada tensado, compruebe si la cadena pasa sin problemas a los piñones superiores siguientes. Para ello, tendrá que girar las bielas a mano o montar en su bicicleta SCOTT y pasar las marchas.

Si la cadena sube a los piñones grandes con facilidad, queda por comprobar si engrana también con suavidad en los piñones pequeños. Si no es así, será necesario girar algo en sentido opuesto el tornillo de ajuste correspondiente. Puede que sean necesarias varias tentativas.

### ¡ATENCIÓN!

! Una puesta a punto completa de los desviadores trasero y delantero es trabajo exclusivo del técnico experimentado. Lea sin falta las instrucciones de uso del fabricante del cambio, que se recogen en este CD informativo SCOTT. Si el sistema de cambio provoca problemas, solicite la ayuda de su establecimiento especializado SCOTT.

### ¡INDICACIÓN!

i Será más fácil comprobar el funcionamiento del cambio, girando las bielas y pasando las marchas al mismo tiempo, si otra persona levanta la rueda trasera o si monta la bicicleta SCOTT en un soporte de montaje.

### Ajuste de los topes finales

Para evitar que el desviador trasero o la cadena se enreden entre los radios o que la cadena se salga del piñón más pequeño, el movimiento del desviador trasero se limita mediante unos tornillos de ajuste que hacen de topes finales (a). Su establecimiento especializado SCOTT se encarga de ajustar estos tornillos de ajuste; su posición no cambia con el uso normal de la bicicleta.

Si necesario, corrija la posición del desviador trasero actuando sobre estos tornillos de ajuste. Los desviadores traseros suelen llevar las letras “H”, de high gear (marcha larga), y “L”, de low gear (marcha corta). “High gear” equivale en este caso a la marcha dura, o sea, al piñón pequeño. Gire el tornillo de ajuste en sentido horario para dejar el desviador trasero más adentro, o en sentido opuesto para dejarlo más afuera.

Ahora cambie al piñón mayor (b) y compruebe si la polea guía del desviador trasero está bien centrada debajo de los dientes del piñón (c). Gire el tornillo de ajuste marcado con una “L” en sentido horario, hasta que el desviador trasero ya no se deje mover en dirección de los radios - ni accionando la palanca de cambio ni aplicando presión con la mano. Gire con cuidado la biela.



Este ajuste impide que la cadena se enrede en los piñones o radios y que el desviador trasero, o sea la jaula con las poleas guías, toque los radios - en los dos casos se podrían dañar los radios, el desviador trasero y el cuadro. En el peor caso ya no podrá seguir su camino.

### ¡PELIGRO!

⚡ Si su bicicleta SCOTT se ha volcado o el desviador trasero ha sufrido un golpe, es posible que éste último o su fijación, la llamada patilla de cambio, se hayan torcido. Peligro de fallo del material y una caída. Tras este tipo de incidentes, o cuando se monta otra rueda trasera, es importante controlar la zona de movimiento del desviador trasero y, si cabe, reajustar los tornillos de ajuste que hacen de topes finales.

### ¡ATENCIÓN!

! Después de ajustar el cambio, es indispensable hacer una salida de prueba en una zona sin tráfico.

### ¡ATENCIÓN!

! Haga controlar su bicicleta SCOTT por su establecimiento especializado SCOTT en intervalos regulares.

### Ajuste del desviador delantero

La zona en la que el desviador delantero (d) mantiene la cadena en el plato sin rozar es muy reducida. Como en el desviador trasero, la zona de movimiento se limita por unos tornillos de ajuste que hacen de topes finales (e), marcados con las letras “H” y “L”. Su establecimiento especializado SCOTT se encarga de ajustar estos tornillos de ajuste; su posición no cambia con el uso normal de la bicicleta.

En el desviador delantero, al igual que en el trasero, el cable puede dar de sí, lo que contribuye a reducir la precisión del cambio. Haga pasar la cadena al plato pequeño, y, si fuera necesario, tense el cable actuando sobre el tornillo, a través del cual el cable Bowden pasa por la palanca de cambio (f).

### ¡PELIGRO!

⚡ Tras una caída, compruebe que las placas de la jaula del desviador delantero permanecen paralelas a los platos y asegúrese de que no toquen el plato grande. En este caso, la cadena quedaría bloqueada. ¡Riesgo de accidentes!

**¡PELIGRO!**

**⚡** El ajuste del desviador delantero requiere de mucho cuidado. Si este ajuste no se realiza correctamente, puede que la cadena se salga, dejando la bicicleta repentinamente sin tracción. ¡Peligro de caídas!

**¡ATENCIÓN!**

**!** Después de ajustar el cambio, es indispensable hacer una salida de prueba en una zona sin tráfico (a).

**CADENA**

Para alargar la vida útil de la cadena y evitar que haga ruidos, lo decisivo no es la cantidad de lubricante que aplique, sino su buena distribución y la regularidad con que lo haga. Limpie de vez en cuando la suciedad y el aceite que se han pegado a la cadena con un trapo untado en aceite (b). No hay necesidad de usar desengrasantes especiales para cadenas; éstos son más bien nocivos.

Aplique el aceite, la grasa o la cera para cadenas en los eslabones pulidos (c). Para ello, gire la biela y aplique unas gotitas de lubricante a los rodillos del lado interior de la cadena. A continuación, dé varias vueltas a la cadena. Deje la bicicleta SCOTT en reposo durante unos minutos para que el lubricante pueda penetrar en la cadena. Ahora, retire el lubricante que sobre con un trapo para que no gotee durante la marcha y para evitar que se deposite suciedad en la cadena.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Asegúrese sin falta de que no entre lubricante en las superficies de frenado de las llantas (d), en los discos de freno (e) o en las zapatas (f) o pastillas de freno. Los frenos podrían fallar.

**¡INDICACIÓN!**

**i** Para preservar el medio ambiente, use exclusivamente lubricantes biodegradables, dado que, al rodar, siempre cae al suelo algo de lubricante de la cadena, sobre todo cuando llueve.



## MANTENIMIENTO DE LA CADENA

La cadena es uno de las piezas de desgaste de su bicicleta SCOTT, pero usted puede contribuir a alargar su vida útil. Lubrique la cadena con regularidad, sobre todo, después de viajar bajo la lluvia. Use marchas que supongan un guiado poco cruzado de la cadena (**a+b**) y mantenga, en la medida de lo posible, una cadencia de pedaleo elevada.

Las cadenas de bicicletas equipadas con cambio por cadena alcanzan el límite de desgaste después de recorrer entre 800 y 2.000 km o después de un período de uso de 50 a 125 horas. Una cadena muy estirada dificulta el cambio de las marchas, además de deteriorar mucho los piñones y platos. Sustituir estos componentes resulta costoso si lo compara con un simple cambio de cadena. Por lo tanto, no deje de comprobar con regularidad el estado de la cadena.

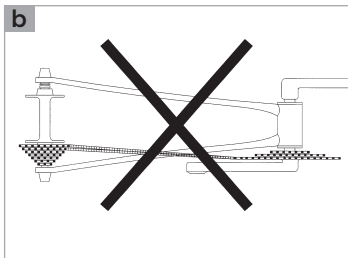
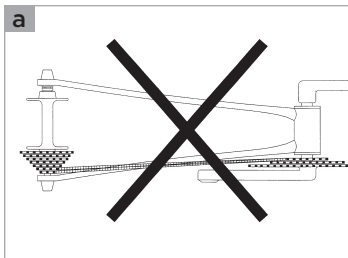
Su establecimiento especializado SCOTT cuenta con los aparatos de medición adecuados para un control del desgaste de la cadena (**c**). Se recomienda dejar la sustitución de la cadena en manos de un especialista, ya que para ello se necesitan herramientas especiales y hay que elegir la cadena que mejor se ajuste al tipo de cambio respectivo.

### ¡PELIGRO!

 Una cadena mal remachada o muy desgastada puede romperse y provocar una caída.

### ¡INDICACIÓN!

 Para cambiar la cadena, use exclusivamente piezas de recambio compatibles e identificadas con la marca original (**d**). Su establecimiento especializado SCOTT le aconsejará con mucho gusto.



## RUEDAS Y NEUMÁTICOS


La rueda está constituida por el buje, los radios y la llanta. En la llanta va montado el neumático, en el que se inserta la cámara (sistema más común), o los neumáticos plegables o neumáticos con aro rígido. Para proteger la cámara, que es muy delicada, se coloca o pega una cinta fondo de llanta (**e**) sobre las cabecillas de los radios y sobre el lecho de llanta, el cual suele tener ángulos cortantes.

Otro sistema de uso corriente está compuesto por neumáticos sin cámara (tubeless), que requieren llantas especiales sin agujeros y válvulas firmemente atornilladas. Además existen neumáticos tubulares (tubulars), que se pegan a llantas especiales.


Las ruedas están sometidas a esfuerzos intensos al soportar el peso del ciclista, el equipaje y las irregularidades de la calzada. Por más esmerada que sea la fabricación de las ruedas, que vienen centradas de fábrica, puede que los radios y las cabecillas se suelten un poco durante las primeras salidas. Ya después de 100 - 300 kilómetros de recorrido o de 5 a 15 horas de uso conviene dejar que su establecimiento especializado SCOTT revise o, si fuera necesario, corrija el centrado de las ruedas.

Tras este período de rodaje, deberá controlar con regularidad las ruedas, aunque raras veces se necesita volver a centrarlas (**f**).


### ¡PELIGRO!

 Unos neumáticos tubulares mal pegados pueden saltar de la llanta. ¡Riesgo de accidentes!

### ¡ATENCIÓN!

 El centrado (el retensado) de las ruedas es una tarea delicada, que conviene dejar en manos de un especialista de su establecimiento especializado SCOTT.

### ¡INDICACIÓN!

 Los neumáticos tubulares no se tratarán en adelante. Para obtener más información consulte las instrucciones del fabricante de la llanta y del fabricante del neumático, que se incluyen en este CD informativo SCOTT y consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

## A CERCA DE LOS NEUMÁTICOS, CÁMARAS, CINTA FONDO DE LLANTA, PRESIÓN DE INFLADO

Los neumáticos deben proporcionar adherencia y tracción, girar con facilidad y absorber pequeños choques de la calzada. La composición de la armazón interna del neumático (carcasa), la mezcla de goma, así como el tipo de dibujo determinan la resistencia a la rodadura y las capacidades de adherencia del neumático. En un establecimiento especializado SCOTT le ofrecerán varios tipos de neumáticos **(a)**.

A la hora de montar un neumático nuevo debe tener en cuenta el tipo y las dimensiones del neumático montado hasta ahora. Las dimensiones van grabadas en su flanco en dos unidades de medida. El valor más exacto es el normalizado en milímetros (ejemplo: las cifras 57-622 **(b)** indican una anchura de 57 mm en estado inflado y un diámetro (interno) del talón del neumático de 622 milímetros). La otra referencia de tamaño se expresa en pulgadas (p. ej., 29x2,25”).

Para que los neumáticos ofrezcan la justa medida entre suavidad y confort de marcha, es preciso inflarlos con la presión correcta **(c)**. Esto contribuye también a mejorar su resistencia frente a los pinchazos, ya que una presión de inflado insuficiente puede provocar un “snake-bite” (mordisco), es decir, el aplastamiento de la cámara al pasar sobre un bordillo afilado.

Normalmente, la presión de inflado recomendada por el fabricante se especifica ya sea en el flanco del neumático o en la etiqueta de tipo **(d)**. El límite inferior de la presión indicada supone comodidad máxima en cuanto a suspensión para ciclistas ligeros, ideal para rodar por suelo áspero. Con un aumento de presión, se minimiza la resistencia a la rodadura al ir por suelo plano, pero se reduce la comodidad. En efecto, las ruedas muy infladas se adecuan más para ciclistas pesados y viajes sobre asfalto liso. Por esto es importante ajustar la presión al peso del ciclista y sus hábitos de conducción.

Con frecuencia, la presión se expresa en la unidad inglesa psi (pounds per square inch). En la tabla **(e)** se recogen los valores más frecuentes con sus equivalentes.

Los neumáticos plegables y con aro rígido no quedan herméticos con la llanta sola. Para mantener la presión en el interior del neumático se inserta una cámara que se infla a través de una válvula.

Las llantas en las que se montan neumáticos plegables y de aro rígido requieren por lo general una cinta fondo de llanta de calidad, en toda la anchura del fondo de llanta. En el caso de frenos de llanta, esta cinta protege la cámara también contra el calor de frenado, que puede provocar un reventón

### ¡PELIGRO!

**⚡** Cambie los neumáticos desgastados, quebradizos o resquebrajados, ya que su estructura interna puede deteriorarse al penetrar humedad o suciedad. La cámara podría reventarse. ¡Riesgo de caídas!

### ¡PELIGRO!

**⚡** Si monta un neumático más ancho o más alto que el que viene montado de fábrica, es posible que su pie tope contra la rueda delantera al ir lentamente. Además observe la distancia entre la horquilla y el cuadro. ¡Riesgo de accidentes!

### ¡PELIGRO!

**⚡** Cuide de sus neumáticos. Mantenga siempre la presión de inflado prescrita **(f)** y compruébela en intervalos regulares, al menos, una vez a la semana. Si monta en bicicleta con una presión de inflado demasiado baja o demasiado alta, es posible que el neumático se salga de la llanta o se reviente.

### ¡PELIGRO!

**⚡** Los neumáticos plegables y con aro rígido que admiten una presión igual o superior a 5 bar deben montarse en llantas con perfil de gancho.

### ¡PELIGRO!

**⚡** Tenga en cuenta los valores de presión máximos de la llanta, los cuales dependen de la anchura de los neumáticos. Estos valores se encuentran en las instrucciones del fabricante de las llantas o las ruedas, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

### ¡PELIGRO!

**⚡** Tenga en cuenta que una Pedelec pesa más que una bicicleta tradicional y que, por tanto, puede que la presión de los neumáticos a que está acostumbrada sea insuficiente. Cuanto mayor sea la presión mejor será la estabilidad de manejo y la resistencia a los pinchazos. Los valores de presión mínima y máxima (en bar o en psi) se indican en los flancos de los neumáticos.



e		e	
psi	bar	psi	bar
10	0,7	40	2,8
15	1,0	45	3,1
20	1,4	50	3,4
25	1,7	55	3,8
30	2,1	60	4,1
35	2,4	65	4,5



## VÁLVULAS

En las bicicletas todo terreno SCOTT se usan dos tipos de válvulas:

1. La **válvula Sclaverand o Presta (a)** se ha impuesto en casi todos los tipos de bicicletas. Esta válvula está diseñada para soportar presiones muy elevadas.
2. La **válvula Schrader** o de **automóvil (b)** viene de los automóviles.

Todos estos tipos de válvula llevan una caperuza de plástico que los protege de la suciedad.

La **válvula Schrader** se puede inflar directamente con una bomba adecuada después de desenroscar la caperuza.

Antes de inflar neumáticos con **válvula Presta**, debe aflojar un poco la pequeña tuerca moleteada y presionarla un segundo hacia la válvula hasta que salga algo de aire. Compruebe que el cuerpo de la válvula está bien colocado en su vástago. Si este no es el caso, pueden producirse pérdidas de aire imperceptibles. Después del inflado, vuelva a apretar con la mano la tuerca de la válvula.

Las **válvulas de automóvil** y – mediante un adaptador – también las válvulas Presta se pueden inflar con el compresor de la gasolinera. Accione el compresor con breves impulsos, puesto que, de otro modo, existe el peligro de inflar el neumático en exceso y reventarlo.

Para dejar salir aire, presione brevemente hacia dentro la clavija central (e) de la válvula Schrader o la tuerca moleteada en válvulas Presta (c).

Con una bomba de mano le puede costar mucho generar suficiente presión. Resulta más fácil inflar el neumático con infladores de pie con manómetro (d).

## CENTRADO DE LAS LLANTAS, TENSADO DE LOS RADIOS

La tensión uniforme de los radios (e) es responsable de la rotación concéntrica de la rueda. La tensión de uno de los radios puede cambiar, p. ej., si se pasa con velocidad excesiva sobre un bordillo o si se suelta una cabecilla. Entonces, las fuerzas de tracción entran en desequilibrio. Incluso antes de que se perciba esa irregularidad por un balanceo, puede que la funcionalidad de su bicicleta SCOTT se haya visto afectada.

En las bicicletas equipadas con frenos de llanta, los flancos de las llantas son a la vez las superficies de frenado. Así que cualquier defecto de centrado de las llantas puede mermar la eficacia de frenado. Por eso conviene comprobar cada cierto tiempo el centrado de las llantas: levante la rueda y hágala girar con la mano. Observe la distancia entre la llanta y las zapatas. Si la distancia varía de un milímetro o más, conviene hacer recentrar la rueda en su establecimiento especializado SCOTT (f).

### ¡PELIGRO!

**⚡** Nunca monte en su bicicleta con las ruedas descentradas. En el caso de frenos de llanta, un alabeo extremo puede hacer que las zapatas presionen contra la llanta con fuerza excesiva. Esto suele provocar la parada inmediata de las ruedas y provocar una caída.

### ¡ATENCIÓN!

**!** Es imprescindible tensar inmediatamente los radios aflojados. De lo contrario, la carga aumenta considerablemente en esta zona para todos los demás componentes.

### ¡ATENCIÓN!

**!** El centrado (el retensado) de las ruedas es una tarea delicada, que conviene dejar en manos de un especialista de su establecimiento especializado SCOTT.



## SOLUCIONAR UN PINCHAZO

Un pinchazo es el percance más frecuente durante un viaje en bicicleta. Sin embargo, el hecho de pinchar no tiene por qué suponer el fin de la excursión si lleva consigo las herramientas necesarias y una cámara de recambio o un kit de reparación. Si las ruedas de su bicicleta se sujetan con cierres rápidos al cuadro y a la horquilla, bastará con llevar dos desmontables y una bomba **(a)**.

### ¡INDICACIÓN!

**i** Antes de desmontar una rueda, lea por favor los capítulos “Remontaje de la rueda” y “Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes”. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

### DESMONTAJE DE LA RUEDA

En bicicletas equipadas con **frenos de llanta mecánicos** (frenos cantilever o frenos en V), debe soltar primero el cable, liberándolo de la leva del freno **(b)**. Para ello, pase la mano por la llanta y junte las zapatas o las levas del freno. En esta posición resulta fácil desenganchar el casquillo, generalmente de forma tubular, del cable transversal, o la funda del cable (en el caso de frenos en V).

En el caso de **frenos de disco** (hidráulicos o mecánicos), trate de detectar primero en la mirilla la posición las pastillas **(c)**. Más tarde, esto le ayudará a comprobar si las pastillas aún están en su sitio después del desmontaje. Para más información consulte las instrucciones de uso del fabricante del freno, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

Antes de desmontar una rueda trasera con desviador conviene pasar atrás al piñón más pequeño. De esta forma, se aparta el desviador para que no estorbe durante el desmontaje. Abra el cierre rápido de la rueda tal y como se describe en el capítulo “Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes”.

Si no logra extraer la rueda delantera, puede que se deba a los mecanismos de retención, es decir, a unos salientes en las punteras. Debe aflojar un poco la tuerca del cierre rápido, con la que se ajusta la precarga, para poder desenganchar la rueda de las punteras y sus mecanismos de retención.

Para facilitar el desmontaje de la rueda trasera, desplace con la mano el desviador trasero un poco hacia atrás **(d)**. Levante un poco su bicicleta SCOTT y dé un pequeño golpe a la rueda para que se desprenda.

### ¡PELIGRO!

**⚡** Los discos de freno pueden calentarse mucho, déjelos enfriar antes de desmontar la rueda.

### ¡PELIGRO!

**⚡** Si ha comprado una bicicleta SCOTT con frenos de disco hidráulicos, nunca ponga la bicicleta bocabajo, es decir, con el manillar y el sillín hacia abajo. Los frenos podrían fallar.

### ¡ATENCIÓN!

**!** Si ha desmontado la rueda, no accione nunca la maneta del freno (de disco) y no olvide montar los fiadores de transporte al desmontar la rueda.

### ¡INDICACIÓN!

**i** Siga las instrucciones de uso de los fabricantes de los frenos y cambios, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

## NEUMÁTICOS PLEGABLES Y CON ARO RÍGIDO

### Desmontaje del neumático

Desatornille la caperuza de la válvula y la tuerca de fijación para vaciar todo el aire. Despegue los dos flancos del neumático del talón de la llanta, presionándolos en toda la circunferencia hacia el centro de la llanta. Esto le facilitará el desmontaje.

Introduzca un desmontable de plástico en el borde inferior del neumático a aproximadamente 5 centímetros de la válvula y saque el lateral del neumático haciendo palanca en el talón de la llanta **(e)**. Mantenga el desmontable en esta posición. Introduzca el segundo desmontable a unos 10 centímetros del primero, al otro lado de la válvula, entre la llanta y el neumático, y saque el lateral del neumático haciendo otra vez palanca en el talón de la llanta **(f)**.



Una vez extraída una parte del flanco del neumático, bastará ir desplazando progresivamente el desmontable a lo largo de la circunferencia para sacar lo que falte.

Ahora podrá sacar la cámara. Tenga cuidado de no enganchar la válvula en la llanta y de no dañar la cámara.

Si fuera necesario, saque también el otro flanco del neumático, lo que ahora resultará muy fácil.

Repáre la cámara de acuerdo con las instrucciones del fabricante de parches o sustitúyala por otra.


Cuando haya desmontado el neumático, aproveche para verificar la cinta fondo de llanta **(a)**. Compruebe que sigue colocada de manera uniforme, sin deterioros ni rasgaduras, recubriendo todas las cabecillas y orificios de los radios.

En las denominadas llantas de doble pared, es fundamental que la cinta cubra todo el fondo de la llanta, pero que no sea demasiado ancha para que no rebase los flancos de la llanta. Las llantas de doble pared sólo se pueden combinar con cintas de textil o plástico resistente. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.


#### ¡PELIGRO!

 Por motivos de seguridad deberá cambiar el neumático si un cuerpo extraño ha destruido su tejido.

#### ¡PELIGRO!

 Las cintas fondo de llanta defectuosas deben cambiarse inmediatamente.

#### ¡INDICACIÓN!

 Si pincha lejos de casa, infle la cámara, acérquela al oído y vaya girándola en esta posición hasta darle la vuelta completa - así podrá, en la mayoría de los casos, escuchar dónde está localizada la fuga. En casa puede sumergir la cámara en un cubo con agua y localizar el agujero por medio de las burbujas. Cuando haya encontrado el agujero, busque la parte que le corresponde en el neumático y examínela también. Muchas veces, el cuerpo extraño que originó el pinchazo todavía sigue clavado en el neumático. Si es así, retírelo porque podría provocar un nuevo pinchazo.



## Montaje del neumático

Al montar un neumático, tenga cuidado de no dejar entrar en su interior ningún cuerpo extraño, como suciedad o arena, y de no dañar la cámara.

Coloque la llanta con un talón en el neumático. Haga pasar un flanco del neumático con la ayuda de sus pulgares por encima del talón de la llanta a lo largo de toda la circunferencia. Por lo general, no se necesitan herramientas para esta operación.

Encaje la válvula de la cámara en el orificio de la llanta **(b)**. Aplique un poco de aire a la cámara, para abultarla un poco, antes de colocarla por completo en el interior del neumático. No debe doblarse.

Empiece el montaje final por el lado opuesto de la válvula. Haga pasar el neumático por encima del borde de la llanta, por toda su circunferencia, ayudándose de los pulgares.

Tenga cuidado de no aprisionar la cámara entre el neumático y la llanta y de no aplastarla. Empuje siempre la cámara con la mano hasta que acabe encajándose en el interior del neumático **(c)**.

Avance de igual manera en ambos lados, a lo largo del contorno. Cuando falte poco, hay que tirar el neumático con fuerza hacia abajo **(d)** para que la parte ya montada acabe encajándose en el fondo de la llanta. Esto le facilitará mucho el montaje en los últimos centímetros.

Antes de introducir el neumático por completo en la llanta, vuelva a verificar la posición de la cámara y haga pasar entonces el neumático por encima del borde de la llanta, empujándolo con la base del pulgar.

Si no acierta a encajarlo, tendrá que recurrir a los desmontables **(e)**. Asegúrese de que el extremo curvado de los desmontables apunte en dirección de la cámara para no dañarla.

Presione levemente la válvula hacia el interior del neumático **(f)** para no aprisionar la cámara con el aro del neumático. Asegúrese de que la válvula está recta. Si este no es el caso, no queda más remedio que desmontar un flanco del neumático y volver a alinear la cámara.



Para asegurarse de que la cámara no queda aplastada por el aro del neumático, mueva el neumático de un lado a otro, en toda la circunferencia de la rueda. Aproveche para comprobar que la cinta fondo de llanta no se haya desplazado.

Infle la cámara a la presión deseada. La presión máxima suele estar grabada en el flanco del neumático.

La colocación del neumático es correcta cuando la línea fina en el flanco del neumático **(a)**, situada ligeramente por encima de la llanta, discurre a igual distancia en toda la circunferencia. Si este no es el caso, deje salir el aire y vuelva a controlar. Regule ahora la presión de inflado a través de la válvula, partiendo de la presión máxima. Observe el margen de presión recomendado **(b)**.

## NEUMÁTICOS SIN CÁMARA (TUBELESS/UST)

### Desmontaje del neumático

Deje salir todo el aire del neumático sin cámara/UST **(c)**. Presione ahora uno de los flancos del neumático en toda la circunferencia hacia el centro de la llanta hasta que el talón del neumático quede alojado algo flojo en el fondo de la llanta. Levante ese flanco del neumático completamente por encima del flanco de la llanta, empezando por la parte opuesta a la válvula. No use un desmontable para evitar que se dañe la junta sensible del talón de la llanta. Solo cuando haya pasado todo el flanco del neumático sobre el talón de la llanta, podrá empujar, si es necesario, el otro flanco del neumático hacia el fondo de la llanta y quitarlo.

### Reparación

En caso de pinchazo podrá montar una cámara en un neumático sin cámara. Para ello, retire – si existe – el cuerpo extraño del neumático y quite la válvula de la llanta. Infle un poco la nueva cámara y colóquela en el neumático. El montaje se realiza de la siguiente manera:

Para neumáticos sin cámara existen parches de reparación especiales, que se colocan en el interior del neumático. Si es necesario, también puede utilizar parches de reparación normales. En todo caso, siga las instrucciones del fabricante del parche.



### ¡ATENCIÓN!

⚠ Un montaje incorrecto puede provocar disfunciones o daños del tubular. Siga sin falta las instrucciones del fabricante del componente, que se recogen en este CD informativo SCOTT

### Montaje del neumático

El neumático debe estar libre de lubricantes y suciedad en el interior y en el área del talón a la hora del montaje. No utilice desmontables. Para evitar daños, humedezca el talón del neumático en toda su circunferencia con agua jabonosa o pasta de montaje – o al menos con agua – y empuje el neumático con las manos en la llanta, como se describe en el caso de neumáticos plegables y de aro rígido.

Primero, levante completamente el talón del neumático sobre un borde de la llanta **(d)** y después el otro. Presione ambos talones del neumático en toda su circunferencia en el fondo de la llanta **(e)** y asegúrese de que la válvula especial esté centrada entre los talones del neumático.

Haga presión sobre el neumático desde arriba en toda su circunferencia.

Infle el neumático con un compresor o un cartucho de CO<sub>2</sub> **(f)** hasta alcanzar la presión máxima permitida, para que pueda asentarse en la llanta. La presión permitida se suele indicar en la pared lateral del neumático. Mientras que el neumático se asienta puede que se oigan fuertes chasquidos. ¡No se alarme!

La colocación del neumático es correcta cuando la línea fina en el flanco del neumático, situada ligeramente por encima de la llanta, discurre a igual distancia en toda la circunferencia. Regule ahora la presión de inflado a través de la válvula, partiendo de la presión máxima. Regule ahora la presión de inflado a través de la válvula, partiendo de la presión máxima. Observe el margen de presión recomendado.

### ¡PELIGRO!

⚡ Los neumáticos sin cámara sólo deben montarse en llantas UST/ruedas UST (Mavic y otros fabricantes).

### ¡INDICACIÓN!

ⓘ Además de los neumáticos sin cámara UST también existe la posibilidad de usar neumáticos plegables llenos de látex líquido sin cámara. Lea y observe por favor las instrucciones del proveedor.



## REMONTAJE DE LA RUEDA

El remontaje de la rueda se hace en orden inverso al desmontaje. Compruebe que la rueda encaje de manera precisa en las punteras **(a)**, bien centrada entre las barras de la horquilla o los tirantes traseros. Compruebe la colocación correcta del cierre rápido o del eje pasante **(b)**. Para más información consulte el capítulo “Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes”.

En el caso de **frenos en V** o **frenos cantilever**, reenganche el cable en la leva del freno. Para ello, sujete la llanta con una mano, al tiempo que junta las zapatas, o las levas del freno. En esta posición resulta fácil enganchar el casquillo, generalmente de forma tubular o el cable externo de los frenos en V **(c)**.

En caso de **frenos de disco**, compruebe antes de montar la rueda que las pastillas vayan colocadas exactamente en sus asientos en la pinza de freno. El mejor indicio de ello es que la holgura entre las pastillas es paralela **(d)** y los indicadores de desgaste se encuentran en su sitio. Asegúrese de colocar el disco de freno entre las pastillas.

### Todos los frenos:


Accione la palanca de freno (en frenos de disco varias veces), una vez que haya montado la rueda y cerrado el cierre rápido.

Levante la bicicleta SCOTT y haga girar la rueda: El disco de freno no debe rozar contra la pinza o las pastillas; la llanta no debe rozar contra las zapatas (en el caso de frenos de llanta).


### ¡PELIGRO!

 Si tiene frenos de llanta, reenganche el cable del freno inmediatamente después de montar la rueda.

### ¡PELIGRO!

 Antes de seguir camino compruebe que, tras el montaje, las superficies de frenado o, si los hubiera, los discos de freno siguen libres de grasa u otros lubricantes.

### ¡PELIGRO!

 Asegúrese de que las zapatas coincidan con las superficies de frenado. Compruebe que la rueda está bien sujeta. Es imprescindible hacer una prueba de frenado tal y como se describe en el capítulo “Pruebas a realizar antes de cada uso”.



## PRUEBAS A REALIZAR TRAS UNA CAÍDA

1. Compruebe que las ruedas siguen fijadas correctamente en las punteras u que las llantas permanecen centradas respecto al cuadro, o la horquilla.

Haga girar las ruedas observando la distancia entre las zapatas y los flancos de las llantas o entre el cuadro y los neumáticos. Si nota fuertes variaciones de esta distancia y se ve incapaz de centrar las ruedas allí mismo, habrá de abrir un poco los frenos con el mecanismo especial en el caso de frenos de llanta para que la llanta pase entre las zapatas sin rozar. Tenga en cuenta que tal vez ya no disponga de la plena eficacia de frenado.

Tanto en frenos de llanta como en frenos de disco, hay que hacer centrar las ruedas inmediatamente después de regresar a casa en su establecimiento especializado SCOTT.

Para obtener más información, consulte los capítulos “Sistema de frenos”, „Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes”, “Ruedas y neumáticos” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

2. Compruebe que el manillar y la potencia no se han desplazado, torcido ni empezado a romperse y siguen rectos. Asegúrese de que la potencia continúe bien apretada en la horquilla, intentando girar el manillar respecto a la rueda delantera **(e)**. Apóyese un momento sobre las palancas de freno **(f)** para comprobar la sujeción segura del manillar en la potencia.

Si fuera necesario, vuelva a alinear los componentes y apriete después con cuidado los tornillos hasta que los componentes queden bien fijos **(a)**. Los pares de apriete máximos permitidos se indican en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

Para obtener más información, consulte los capítulos “Adaptar la bicicleta SCOTT al usuario” y “Juego de dirección de la bicicleta SCOTT” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

3. Compruebe que la cadena sigue engranada en los platos y piñones. Si la bicicleta SCOTT ha caído del lado en el que se encuentra el cambio, compruebe el funcionamiento del mismo. Pídale a alguien que levante la bicicleta SCOTT por el sillín mientras va pasando cuidadosamente de una marcha a la otra. En particular, a la altura de las marchas cortas que obligan a la cadena a pasar en los piñones mayores, observe con especial atención la distancia que hay entre el desviador trasero y los radios **(b)**. Si el desviador trasero, las punteras o la patilla de cambio se han deformado, puede que el desviador trasero se enganche en los radios. El desviador trasero, la rueda trasera o el cuadro podrían sufrir daños.

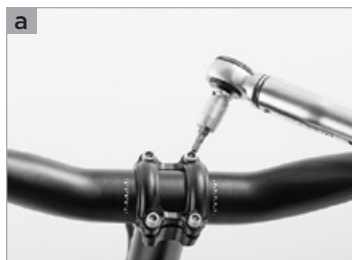
Compruebe el buen funcionamiento del desviador delantero **(c)**, porque si se ha desplazado, puede que la cadena se salga y la bicicleta SCOTT quede sin tracción. ¡Riesgo de caídas!

Para obtener más información consulte el capítulo “Sistema de cambio” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

4. Compruebe la posición del sillín mirando a lo largo del tubo superior **(d)** o en dirección a la caja de pedalier para asegurarse de que no se haya desplazado. Si fuera necesario, afloje la sujeción del sillín, ajuste la posición del mismo y vuelva a apretar la sujeción **(e)**.

Para más información, véase los capítulos “Adaptar la bicicleta SCOTT al usuario”, “Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes” así como las instrucciones adjuntas de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

5. Haga rebotar la bicicleta SCOTT contra el suelo a poca altura **(f)** y trate de identificar el origen de eventuales ruidos. Si fuera necesario, inspeccione los rodamientos y las uniones roscadas. Vuelva a apretarlos, si fuera necesario.



6. Termine dando un repaso final a toda la bicicleta SCOTT para detectar posibles deformaciones, decoloraciones o grietas.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Monte en su bicicleta SCOTT sólo si ésta ha superado perfectamente estas pruebas y regrese a casa por el camino más corto y extremando las precauciones. Evite acelerar y frenar de forma brusca y no se ponga de pie al pedalear. Si duda del buen funcionamiento de su bicicleta SCOTT, será mejor que le recojan con el coche para no correr riesgos.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Una vez en casa, es imprescindible volver a examinar minuciosamente la bicicleta SCOTT y reparar los componentes averiados. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT. Para obtener más información consulte el capítulo “El carbono, un material especial” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Las piezas deformadas, sobre todo las de aluminio, pueden romperse repentinamente. No las enderece, ya que después de este procedimiento sigue existiendo un inminente riesgo de rotura. Esto aplica sobre todo para la horquilla, el manillar, la potencia, las bielas, la tija de sillín y los pedales. En caso de duda, siempre será preferible sustituir estas piezas, puesto que su propia seguridad está en juego. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Si su bicicleta SCOTT lleva componentes de carbono es imprescindible llevarla a su establecimiento especializado SCOTT después de una caída o un percance similar. El carbono es un material extremadamente sólido que permite fabricar componentes ligeros de gran resistencia. Sin embargo, una propiedad del carbono es que, al ser sometido a esfuerzos excesivos, las fibras internas pueden dañarse sin que sean visibles deformaciones externas en los componentes, como es el caso de componentes de acero o de aluminio. Un componente dañado puede fallar repentinamente. ¡Riesgo de caídas!

#### ¡ATENCIÓN!

**!** Después de sufrir una caída o un vuelco con su bicicleta SCOTT compruebe siempre el funcionamiento del desviador trasero y, en especial, el tope final del mismo.

## INFORMACIÓN ADICIONAL SOBRE LAS "PRUEBAS A REALIZAR TRAS UNA CAÍDA" CON SU PEDELEC SCOTT

1. Examine la batería **(a+b)**. Intente quitar la batería de su soporte. Si la batería ya no está bien fija en su soporte o si se ha dañado, no deberá usar su Pedelec SCOTT o, en todo caso, no con la asistencia eléctrica activada. Si fuera necesario, desactive el motor y la batería por separado. Si la batería ha sufrido daños, pueden producirse cortocircuitos o puede interrumpirse de forma repentina la alimentación del motor de su Pedelec SCOTT.

Si la caja de la batería ha sufrido daños, puede que agua o humedad penetren al interior y provoquen cortocircuitos o descargas. La batería puede inflamarse o, incluso, estallar. En este caso, consulte inmediatamente con su establecimiento especializado SCOTT.

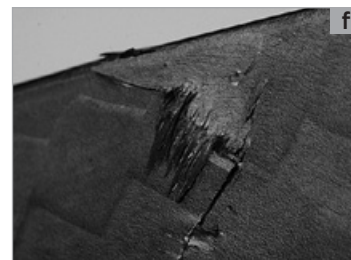
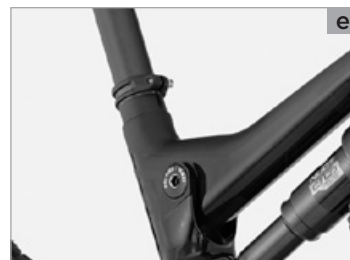
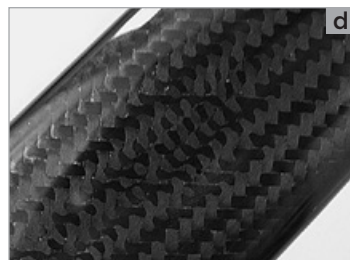
Para más información, vea las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

2. Compruebe que las indicaciones del ordenador de mando y la pantalla siguen correctas y completas **(c)**. Si en el ordenador de mando se visualiza un mensaje de error o una advertencia ya no deberá usar su Pedelec SCOTT. El sistema se apaga automáticamente al aparecer errores críticos. Al presentarse errores no críticos puede que el sistema siga funcionando.

No use su Pedelec SCOTT si en el ordenador de mando o en la pantalla se visualiza una advertencia. En este caso, consulte inmediatamente con su establecimiento especializado SCOTT.

Para más información, vea las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

3. Haga rebotar su Pedelec SCOTT contra el suelo a poca altura y trate de identificar el origen de eventuales ruidos. Inspeccione los rodamientos, los tornillos y la colocación correcta de la batería si fuera necesario.



## EL CARBONO, UN MATERIAL ESPECIAL

Para todos los productos fabricados con plástico reforzado con fibra de carbono, también llamado brevemente carbono o CFRP **(d)**, hay que tener en cuenta ciertas particularidades. El carbono es un material extremadamente sólido que permite fabricar componentes ligeros de gran resistencia.

Sin embargo, los componentes de carbono **(e)** no siempre se deforman de manera permanente o visible tras sufrir una sobrecarga, a pesar de que su estructura interna de fibras haya sufrido daños. Es posible que un componente de carbono cuya estructura ya está ligeramente dañada falle bruscamente durante el uso, sin previo aviso, lo que puede provocar una caída con consecuencias muy graves. Por eso le recomendamos que si se produce cualquier percance, p. ej., una caída, deje que su establecimiento especializado SCOTT revise el componente o, aún mejor, toda la bicicleta SCOTT.

Reemplace inmediatamente un componente dañado **(f)**. Adopte las medidas oportunas (p. ej., cortar el componente dañado con una sierra) para evitar que un tercero siga utilizándolo. Los cuadros de carbono dañados pueden ser reparados eventualmente. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

Los componentes de carbono nunca se deben exponer a altas temperaturas. Por eso nunca les aplique barniz o recubrimientos en polvo. Las altas temperaturas necesarias para ello podrían deteriorarlos. Nunca deje un componente de carbono en un automóvil expuesto a la radiación solar y no lo almacene cerca de una fuente de calor.

Además, el carbono es sensible a la presión. No sujete el cuadro SCOTT con un dispositivo de apriete inadecuado de un portabicicletas.

Como todas las piezas de construcción ligera, los componentes de carbono tienen una vida útil limitada. Por esta razón y para mayor seguridad le recomendamos reemplazar regularmente el manillar y la potencia según el uso que se haga de ellos (p. ej., cada tres años), aunque no se hayan expuesto a cargas excesivas (p. ej., durante un accidente).

Proteja su bicicleta SCOTT, particularmente el cuadro y los componentes de carbono, cuando la transporta en el espacio interior de su coche **(a)**. Para prevenir daños en el material sensible, protéjalo con mantas, elementos de plástico celular o algo similar. No coloque maletas sobre su bicicleta SCOTT cuando la transporte en un auto.

Estacione siempre con cuidado la bicicleta SCOTT, de modo que no se pueda volcar. Los cuadros y componentes de carbono pueden dañarse con sólo volcar la bicicleta y caer, p. ej., sobre un borde afilado.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Si los componentes de carbono de su bicicleta SCOTT producen ruidos o presentan daños visibles como entalladuras, grietas, abolladuras, decoloraciones, etc., no debe continuar utilizando su bicicleta SCOTT. Contacte inmediatamente con su establecimiento especializado SCOTT para que el componente dañado sea sometido a un examen minucioso.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Nunca combine un manillar de carbono con cuernos (bar ends), a menos que estén homologados específicamente para ello. No corte el manillar de carbono y no fije las palancas de freno y cambio más allá de lo indicado o necesario dentro del manillar. ¡Peligro de rotura!

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Es importante que las zonas de apriete no presenten restos de grasa si un componente de carbono va fijado en ellas. La grasa se deposita en la superficie de los componentes de carbono y reduce los coeficientes de fricción, lo que impide una sujeción segura dentro de los pares de apriete permitidos. En determinadas circunstancias, los componentes de carbono engrasados nunca se pueden volver a apretar con seguridad. En vez de grasa, use pasta de montaje especial para componentes de carbono **(b)**, que ofrecen varios fabricantes.

#### ¡ATENCIÓN!

**!** En el caso de tubos de cuadro de gran diámetro se corre el peligro de que sean aplastados con la mayoría de los clips de portabicicletas **(c)**. Por este motivo, también se corre el peligro de que los cuadros de carbono fallen repentinamente durante su uso posterior. Las tiendas de accesorios de coche venden portabicicletas especiales y adecuados. Infórmese allí sobre los productos disponibles o consulte con su establecimiento especializado SCOTT.



#### ¡ATENCIÓN!

**!** No sujete los cuadros o las tijas de sillín de carbono en un soporte de montaje, porque pueden dañarse. Monte primero una tija de sillín sólida (de aluminio) **(d)** y sujétela o utilice un soporte de montaje que agarre el cuadro por dentro, en tres puntos del triángulo, o que aloje la horquilla y la caja del pedalier.

#### ¡INDICACIÓN!

**i** Proteja los puntos críticos del cuadro de carbono, p. ej., la parte inferior del tubo inferior, con etiquetas autoadhesivas **(e)** contra daños provocados por cables abrasivos o la caída de piedras. Estas etiquetas se pueden adquirir en su establecimiento especializado SCOTT.

#### ¡INDICACIÓN!

**i** Los componentes de carbono son particularmente susceptibles a daños causados por una fuerza de apriete excesiva. La pasta de montaje para componentes de carbono genera una adherencia adicional entre dos superficies, lo que ayuda reducir el par de apriete necesario para la sujeción en hasta un 30%. Esto es especialmente útil en las áreas de apriete del manillar y la potencia, el tubo frontal y la potencia, la tija de sillín y el tubo del sillín - tres zonas de apriete en que una fuerza de apriete excesiva puede destruir los componentes, haciendo que estos fallen o se pierda la garantía. La pasta de montaje para componentes de carbono ayuda a reducir la fuerza de apriete previniendo así la destrucción de las fibras de carbono. Además se evitan los crujidos en las zonas de apriete.

## JUEGO DE DIRECCIÓN DE LA BICICLETA SCOTT

La horquilla va articulada al cuadro de forma giratoria mediante el juego de dirección **(f)**. Este componente debe girar con extrema facilidad para dar estabilidad a la bicicleta SCOTT y permitir el avance en línea recta. Los golpes causados por ondulaciones de la calzada ponen el juego de dirección a dura prueba. El juego de dirección puede aflojarse o desajustarse.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Si conduce con el juego de dirección aflojado, aumenta en exceso la carga que recae sobre la horquilla y el mismo juego de dirección. La horquilla puede romperse. ¡Riesgo de caídas!

**Inspección y reajuste**

Compruebe la holgura, colocando los dedos alrededor de la cazoleta superior del juego de dirección **(a)**. Apóyese con su tronco sobre el sillín y accione con la otra mano el freno de la rueda delantera, moviendo el manillar enérgicamente mediante un tira y empuje. Si la dirección ha cogido holgura, la cazoleta superior se desplaza respecto a la inferior dando leves sacudidas y se ve, además, una ranura entre las cazoletas.

Para comprobar la marcha suave del juego de dirección, levante el cuadro con una mano, hasta que la rueda delantera deje de tocar el suelo. La rueda delantera tiene que girar, sin atascarse, de un extremo a otro y viceversa. A la menor pulsación del manillar **(b)**, la horquilla debe moverse espontáneamente desde la posición central.

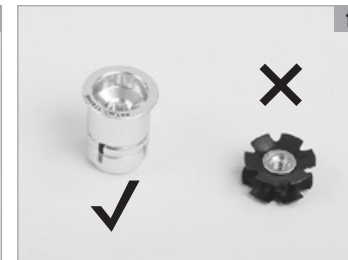
Si esta prueba no resulta exitosa, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

**¡PELIGRO!**

**⚡** El ajuste del juego de dirección requiere cierta experiencia. Por eso recomendamos dejar este trabajo en manos de un especialista de su establecimiento especializado SCOTT.

**JUEGO DE DIRECCIÓN SIN ROSCA TIPO AHEADSET®**

Este sistema de dirección se distingue por el hecho que la potencia no va enganchada dentro del cuello de la horquilla, sino que se sujeta por fuera, rodeando el cuello de la horquilla. Por esto, la potencia es una parte esencial del juego de dirección, ya que con ésta se determina el ajuste del juego de dirección. Por lo general, para ajustar el juego de dirección tipo Aheadset® sólo se necesitan una o dos llaves Allen así como una llave dinamométrica.



Afloje una o dos vueltas el (los) tornillo(s) de apriete lateral(es) de la potencia **(c)**. Reapriete algo el tornillo de ajuste hundido en la parte superior con una llave Allen, p. ej., un cuarto de vuelta **(d)**.

Ajuste la potencia de manera que el manillar forme un ángulo recto con la rueda delantera. Para ello, alinéela con el tubo superior y la rueda delantera. Vuelva a apretar los tornillos de apriete de la potencia. Use una llave dinamométrica y no sobrepase nunca los pares de apriete máximos. Estos valores se encuentran en el capítulo "Pares de apriete recomendados para su bicicleta SCOTT", en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes en este CD informativo SCOTT. Realice la comprobación de la holgura del juego de dirección descrita más arriba **(a)**. El juego de dirección no debe ir demasiado apretado porque se estropeará con rapidez.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Tenga en cuenta que al apretar demasiado los tornillos de apriete de la potencia podría aplastar el cuello de la horquilla. Sobre todo, los modelos que llevan un cuello de la horquilla de carbono son especialmente sensibles a la sobrecarga en el momento de fijar la potencia en el cuello de la horquilla. ¡Peligro de rotura! Asegúrese de que las zonas de apriete estén completamente libres de grasa, si va a fijar un componente de carbono. Si es necesario, aplique pasta de montaje para componentes de carbono en las zonas de apriete para optimizar la sujeción.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Compruebe la sujeción segura de la potencia colocando la rueda delantera entre sus piernas e intentando girar el manillar con respecto a la rueda **(e)**. Una potencia suelta puede provocar accidentes.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Nunca modifique el dispositivo de precarga que se encuentra en el interior del cuello de la horquilla. Nunca monte una araña en horquillas con tubo de carbono **(f)**.

**¡ATENCIÓN!**

**!** No apriete del todo el tornillo de ajuste superior, pues éste sólo sirve para ajustar la holgura.

**¡INDICACIÓN!**

**i** Hay muchas razones por las que el juego de dirección no se deja ajustar. Si no está totalmente seguro, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.


## USO DE LA BICICLETA PEDELEC SCOTT

Una bicicleta Pedelec SCOTT **(a+b)** se usa como una bicicleta SCOTT tradicional. Sin embargo, la experiencia excepcional de conducción sólo se produce al activar el sistema de accionamiento **(c)** y cuando el motor de 250 vatios con un alto par le ofrezca una mayor asistencia al aplicar más fuerza a los pedales.


Para el primer uso de la Pedelec, active el nivel más bajo de asistencia **(d)** y vaya familiarizándose poco a poco con el empuje adicional que le proporciona el motor. Vaya acercándose poco a poco al nivel más alto de asistencia, en un lugar sin tráfico.

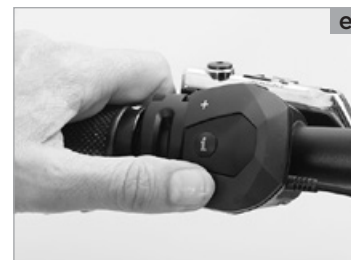
Practique situaciones típicas de conducción como el arranque y el frenado, el dar curvas cerradas e ir por carriles de bicicletas estrechos. Es precisamente en estas situaciones que las bicicletas Pedelec SCOTT se diferencian mucho de las bicicletas tradicionales SCOTT.

### ¡PELIGRO!

 **Accione la palanca del freno de la rueda trasera y deje de pedalear. La Pedelec se detiene. ¡Parada de emergencia! Para obtener el recorrido de parada más corto posible es necesario frenar poco a poco con las dos palancas de freno (véase el capítulo “Sistema de frenos”).**

### ¡PELIGRO!

 **Tenga en cuenta que los frenos de su Pedelec SCOTT son más potentes que el accionamiento. En caso de que se presenten problemas con el accionamiento (p. ej., aceleración demasiado fuerte al entrar en una curva) reduzca la velocidad de su Pedelec SCOTT accionando el freno con cuidado.**



## USO DE LA PEDELEC CON PEDALEO ASISTIDO

Por medio de los botones de la unidad de mando ubicados en la batería o el manillar se puede encender y apagar el sistema. Además se pueden seleccionar diferentes modos de asistencia en la unidad de mando del manillar **(e)**, se visualiza la capacidad restante de la batería y, dado el caso, se pueden seleccionar las diferentes funciones del velocímetro **(f)**.

Una vez encendido, el sistema se activa al pisar los pedales y pone a su disposición la asistencia del motor eléctrico. Unos sensores miden sus movimientos de pedaleo y regulan de manera completamente automática la asistencia eléctrica según el modo de asistencia que ha seleccionado. La intensidad del empuje adicional depende del modo de asistencia seleccionado, la velocidad y la fuerza de pedaleo.

La asistencia eléctrica se desactiva tras haber alcanzado una velocidad superior a los 25 km/h.

Tenga en cuenta que tal vez tenga que adaptarse a las nuevas condiciones de marcha: No monte en la Pedelec pisando con un pie en el pedal y tratando de pasar la otra pierna por encima del sillín – la Pedelec SCOTT se pondría en marcha repentinamente. ¡Riesgo de caídas!


Deje de pedalear antes de lo acostumbrado delante de curvas o doblamientos, ya que, de otro modo, puede que el motor dé un empuje adicional muy fuerte y la velocidad aumente demasiado. Reduzca la fuerza de pedaleo antes de cambiar de marcha.

Aunque tenga un motor muy potente, no ponga siempre una marcha grande. Cambie de marcha frecuentemente, como tal vez lo haga con una bicicleta SCOTT convencional, para aplicar sus propias fuerzas de pedaleo lo más eficazmente posible. La cadencia de pedaleo deberá ser siempre fluida, es decir con más de 60 vueltas de biela por minuto.


Cambie a una marcha inferior antes de parar.

Tenga en cuenta que los otros usuarios de la vía pública todavía no se han acostumbrado a las Pedelects y sus altas velocidades. Preste atención a eventuales errores de los otros usuarios de la vía pública. Tenga en cuenta que su velocidad de marcha es más alta que de costumbre. Conduzca, por tanto, con especial precaución y esté preparado para frenar al instante en situaciones poco claras o que puedan ser peligrosas.


### ¡PELIGRO!

 Antes de circular en la vía pública, haga unas salidas de prueba en un lugar sin tráfico para familiarizarse con las características de marcha de su Pedelec SCOTT y la velocidad y aceleración eventualmente más altas de lo acostumbrado. ¡Riesgo de accidentes! ¡Use siempre un casco!


### ¡PELIGRO!

 Siéntese en el sillín antes de poner el pie en el pedal, seleccione el nivel de asistencia más bajo y esté preparado para frenar inmediatamente durante el arranque. ¡Riesgo de caídas!


### ¡PELIGRO!

 Tenga en cuenta que por la tracción muy alta en la rueda trasera aumenta el riesgo de caídas en superficies resbaladizas, es decir, superficies húmedas, cubiertas de nieve o gravilla. El problema se plantea aún más al marcar curvas. ¡Riesgo de caídas!

### ¡PELIGRO!

 Tenga en cuenta que los automovilistas y los otros usuarios de la vía pública posiblemente no aprecian bien su velocidad. Por lo tanto, lleve siempre vestimenta llamativa de colores claros, conduzca siempre con especial cuidado y preste atención a los eventuales errores de los otros usuarios de la vía pública. ¡Riesgo de accidentes!

### ¡PELIGRO!

 Tenga en cuenta que los peatones no pueden oírle aun cuando se acerque a ellos a muy alta velocidad. Por lo tanto, deberá ir con especial precaución y consideración en carriles de bicicleta y caminos mixtos para ciclistas y peatones para evitar accidentes. No dude en accionar el timbre como señal de advertencia.



## CONSEJOS PARA VIAJES LARGOS


La distancia que puede recorrer asistido por el motor eléctrico depende de varios factores como las condiciones del trayecto, el peso del ciclista y equipaje, el grado de la fuerza propia aplicada, el nivel o modo de asistencia, el viento (contrario), los arranques frecuentes, la temperatura, las condiciones meteorológicas, la topografía, la presión de los neumáticos, etc.

El estado de carga de la batería se puede ver en el indicador de carga de la unidad de mando en el manillar **(a)** o, en ciertos casos, también en la batería misma **(b)**.

### ¡ATENCIÓN!

 Por regla general, las baterías utilizadas en las Pedelects SCOTT no tienen efecto memoria. Le recomendamos recargar la batería después de un largo viaje **(c)**. Evite la descarga total de la batería.

### ¡INDICACIÓN!

 Para más información, vea las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

Para aumentar el alcance, le recomendamos seleccionar un nivel de asistencia bajo (Eco) o no activar la asistencia en absoluto cuando pasa por superficies llanas o cuesta abajo, y sólo activar la asistencia máxima **(d)** (turbo) con viento en contra, en el caso de una carga adicional elevada o en subidas empinadas.

Además, Usted puede influir en el alcance

- controlando regularmente la presión de los neumáticos, es decir, una vez por semana con un manómetro **(e)**, y adaptándola si fuera necesario
- cambiando a tiempo a una marcha más suave delante de semáforos o cruces y, en general, antes de detenerse, y arrancando con una marcha pequeña
- cambiando regularmente las marchas tal y como acostumbra hacerlo con una bicicleta SCOTT sin accionamiento
- evitando usar continuamente marchas duras
- conduciendo siempre con precaución y fluidez para evitar paradas innecesarias
- reduciendo lo máximo posible la carga adicional, es decir, montar sin equipaje innecesario
- guardando la batería en casa cuando las temperaturas comienzan a bajar y, particularmente, cuando hace frío, y montándola en su Pedelec SCOTT sólo un poco antes del uso **(f)**
- protegiendo la Pedelec SCOTT de los rayos del sol



En caso que la capacidad de la batería no sea suficiente para llegar al destino de su viaje, podrá disfrutar de la ventaja decisiva del concepto híbrido de su Pedelec SCOTT: Puede usarla como una bicicleta tradicional SCOTT sin necesidad de activar la asistencia eléctrica - de este modo el alcance es ilimitado y casi no se ve afectado el comportamiento de marcha.

### ¡PELIGRO!

 En caso de que la batería se haya descargado durante una salida, no la recargue con un cargador de otro fabricante aun cuando éste disponga del mismo tipo de conector. ¡Peligro de explosión! Recargue siempre la batería con el cargador de serie (a).


### USO DE LA PEDELEC SIN PEDALEO ASISTIDO

También puede usar su Pedelec sin activar la asistencia eléctrica, es decir, usándola como una bicicleta SCOTT tradicional.

Sin embargo, si desea montar en su bicicleta sin batería, deberá tener en cuenta unos puntos importantes (b):

- Si desea conducir sin asistencia eléctrica podrá encender - siempre que tiene la batería montada - la unidad de mando del manillar o la pantalla de su Pedelec SCOTT para usar las funciones del ordenador de la bicicleta.
- Si ha desmontado la batería de la Pedelec SCOTT: Asegúrese de que no se ensucien o mojen las conexiones de la batería (c).

### ¡PELIGRO!

 Si el sistema de alumbrado de su Pedelec SCOTT (d) funciona con la batería, tenga en cuenta de que al manejar la bicicleta sin batería ya no dispondrá de este sistema. Entonces no podrá montar en bicicleta sin batería.



## PARTICULARIDADES SOBRE EL USO DE UNA PEDELEC SCOTT RÁPIDA (S-PEDELEC)

En el fondo, una S-Pedelec SCOTT no es otra cosa que una Pedelec SCOTT normal, aunque mucho más rápida. Así que por favor lea por completo el capítulo "Uso de la bicicleta Pedelec SCOTT" antes de leer este capítulo. Tenga en mente que todas las indicaciones y advertencias que se mencionan allí ganan aún más importancia si tiene una Pedelec SCOTT rápida. Practique el manejo de la S-Pedelec SCOTT, que es aún más rápida y potente que una Pedelec normal, y conduzca siempre con especial precaución.

A diferencia de las Pedelecs SCOTT normales, las S-Pedelecs SCOTT se consideran como vehículos de motor (ciclomotores). Esto trae consigo una serie de disposiciones, según las cuales las S-Pedelecs SCOTT se deben equipar con los siguientes elementos:

- Además de los componentes típicos de una bicicleta se deberá montar un espejo retrovisor (e).
- La S-Pedelec SCOTT necesita un seguro de responsabilidad civil, una homologación nacional o una homologación de tipo UE y debe llevar la marca de seguro (f). Igual que los ciclomotores, las S-Pedelecs SCOTT requieren matriculación y licencia de circulación. A este respecto, consulte con la oficina competente.
- Los conductores de S-Pedelecs SCOTT están obligados a usar un casco homologado o certificado
- Los neumáticos de la bicicleta, igual que los de los coches, deben tener una profundidad mínima de perfil de 1 mm. Si los neumáticos se han desgastado hasta este límite, deberá sustituirlos por unos idénticos, de lo contrario se anula la homologación.

Las Pedelecs rápidas SCOTT


- no se pueden en usar carriles bici, pistas bici y sendas ciclables
- se pueden usar senderos marcados con el signo "libre para ciclomotores (hasta 45 km/h),
- no tienen permitido transitar por vías peatonales, aunque esté permitido para bicicletas,
- no se pueden usar en vías prohibidas para el tráfico de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores,
- sólo podrán ir por vías públicas y así como en terreno de propiedad privada mientras que el dueño lo permita.

Para obtener más información sobre la utilización de vías, consulte por favor, consulte con la Jefatura de Tráfico de su localidad.


#### ¡PELIGRO!

 No está permitido montar remolques para niños ni sillas para niños en las bicicletas S-Pedelecs SCOTT.


#### ¡PELIGRO!

 Consulte con su establecimiento especializado SCOTT sobre los cascos SCOTT adecuados (a) para usar con las S-Pedelecs SCOTT.


#### ¡PELIGRO!

 Accione la palanca del freno de la rueda trasera (b) y deje de pedalear. La Pedelec se detiene. ¡Parada de emergencia! Para obtener el recorrido de parada más corto posible es necesario frenar poco a poco con las dos palancas de freno (véase el capítulo “Sistema de frenos”).


#### ¡PELIGRO!

 Por su propia seguridad le recomendamos encender siempre la luz (c) y llevar vestimenta llamativa de colores claros así como un casco bien ajustado cuando monte en S-Pedelec.


#### ¡PELIGRO!

 Si es necesario sustituir un componente, use siempre piezas de recambio originales. Si monta piezas de desgaste de otros fabricantes, p. ej., zapatas o neumáticos de otro tamaño que los montados originariamente, puede que afecte negativamente la seguridad de su bicicleta Pedelec SCOTT o S-Pedelec SCOTT. ¡Riesgo de accidentes! En el caso de bicicletas S-Pedelecs SCOTT, la homologación pierde su validez si se montan piezas de recambio diferentes a las originales.

#### ¡ATENCIÓN!

 Tenga en cuenta que los frenos de su S-Pedelec SCOTT son más potentes que el accionamiento. En el caso que se presenten problemas con el accionamiento (p. ej., aceleración demasiado fuerte al entrar en una curva) reduzca la velocidad de su S-Pedelec SCOTT accionando el freno con cuidado.

#### ¡INDICACIÓN!

 Las disposiciones legales sobre las Pedelecs y las Pedelecs rápidas se someten constantemente a revisión. Siga las noticias de la prensa diaria para saber si se han realizado modificaciones al marco legal.




## INDICACIONES PARA EL MANEJO CORRECTO DE LA BATERÍA

Desmonte la batería (d) si no usa su Pedelec SCOTT durante un tiempo prolongado (p. ej., en invierno). Guarde la batería en un lugar seco a temperaturas de entre 5 y 20 grados centígrados. El estado de carga deberá ser del 50 al 70 % de la capacidad total de carga. Compruebe el estado de carga de la batería (e) si no la ha usado durante más de dos meses y, si fuera necesario, recárguela hasta el 50 %, es decir, hasta que se ilumine la mitad de los diodos emisores de luz.


Limpie la caja de la batería con un trapo seco o, a lo sumo, ligeramente húmedo. En ningún caso deberá usar una limpiadora de alta presión para limpiar la batería o sumergir la batería en el agua, ya podría entrar agua en el interior de la misma y producirse un cortocircuito.

Para obtener más información sobre el manejo correcto de la batería consulte las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.


#### ¡PELIGRO!

 Para cargar la batería, use únicamente el cargador suministrado junto con el producto (f). No use un cargador de otro fabricante, tampoco en el caso que los conectores del cargador se dejen conectar a la batería. De otro modo puede que la batería se caliente mucho, se inflame o estalle.

#### ¡PELIGRO!

 Asegúrese de guardar la batería y el cargador fuera del alcance de los niños.


**¡PELIGRO!**

 Le recomendamos cargar la batería de día y sólo en lugares secos que estén equipados con un avisador de humos o incendios, y no en su dormitorio. Durante la carga coloque la batería en una placa grande y no inflamable (a) hecha de, p. ej., de cerámica o cristal. No tarde en desconectar la batería, una vez esté cargada.


**¡PELIGRO!**

 Observe que la batería y el cargador no se humedezcan o se mojen durante el proceso de carga, así se evitarán descargas eléctricas o cortocircuitos.

**¡PELIGRO!**

 No use en ningún caso una batería o un cargador defectuosos. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.


**¡PELIGRO!**

 No exponga la batería ni el cargador a la radiación solar directa al cargar la batería.


**¡PELIGRO!**

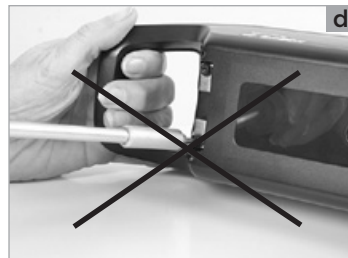
 No use el cargador suministrado con su Pedelec SCOTT para cargar otros aparatos eléctricos.


**¡PELIGRO!**

 No está permitido usar un chorro de vapor, una limpiadora de alta presión o una manguera de agua para limpiar la Pedelec, ya que al usar estos métodos existe el riesgo de que penetre agua en el equipo eléctrico o el motor y que éstos sufran daños. Los componentes del sistema de accionamiento se pueden limpiar con un trapo suave y un producto de limpieza neutro de uso corriente o con agua, siempre que sólo se humedezcan pero no se mojen excesivamente. La batería no debe mojarse ni sumergirse en el agua. ¡Peligro de explosión!


**¡PELIGRO!**

 Asegúrese de que la batería no esté dañada, es decir que no presente grietas, esté rota o presente decoloraciones en los contactos (b+c). Si este es el caso, no siga usando la batería. Lleve la batería dañada inmediatamente a su establecimiento especializado SCOTT.

**¡PELIGRO!**

 Nunca abra, despiece o perforo la batería (d). ¡Peligro de explosión!


**¡PELIGRO!**

 Asegúrese de que la batería no esté expuesta a golpes mecánicos.


**¡PELIGRO!**

 Asegúrese de no exponer la batería al fuego o al calor. ¡Peligro de explosión!


**¡PELIGRO!**

 La batería se deben proteger contras los cortocircuitos. Por eso guarde la batería en un lugar seguro donde no corra el riesgo de cortocircuitarse (p. ej., al entrar en contacto con un objeto de metal o con otra batería). No almacene la batería en un lugar poco seguro (p.ej., en una caja o en un cajón) o que entre en contacto con otros materiales conductores, ya que podría cortocircuitarse. Además, no coloque otros objetos (p. ej., prendas de vestir) en el lugar de almacenamiento.


**¡PELIGRO!**

 Las baterías sólo se pueden usar en las Pedelec SCOTT para las que están destinadas.

**¡ATENCIÓN!**

 Si quita la batería del soporte para recargarla (e) (y su Pedelec SCOTT queda al aire libre durante la carga), le recomendamos cubrir los conectores p. ej., con una bolsa de plástico para protegerlos contra la lluvia, la humedad y la suciedad (f). En caso de que las conexiones de la batería se han ensuciado, límpielas con un paño o trapo seco.


**¡ATENCIÓN!**

 Asegúrese de que la batería no se descargue por completo (la llamada descarga total). Esto ocurre a menudo cuando la batería se ha descargado por completo durante el uso y, a continuación, la Pedelec SCOTT se almacena durante unos días. La descarga total dañará la batería de su Pedelec SCOTT de forma permanente. Una batería que ha sufrido una descarga total sólo se puede volver a cargar en casos excepcionales usando cargadores especiales. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT.


**¡ATENCIÓN!**

 A la hora de sustituir la batería o el cargador (o piezas de ellos), utilice únicamente piezas de recambio originales. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT.


**¡ATENCIÓN!**

 Recargue la batería a una temperatura ambiente de 20 grados centígrados aproximadamente. Así que caliente un poco la batería antes de cargarla, p. ej., después de una salida en el frío.

**¡ATENCIÓN!**

 ¡No elimine la batería con la basura doméstica (a)! La batería debe eliminarse de acuerdo con la reglamentación vigente sobre eliminación de baterías, la cual estipula que el vendedor de una nueva batería debe recibir la batería vieja y eliminarla de forma adecuada. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.


**¡ATENCIÓN!**

 Desmonte la batería de la Pedelec SCOTT (b) si no la usa durante un tiempo prolongado. Manténgala limpia y seca, y guárdela en un estado de carga de 50 al 60 % (c).

**¡ATENCIÓN!**

 No cargue la batería durante mucho tiempo si no la va a necesitar.

**¡INDICACIÓN!**

 La baterías de iones de litio no tienen efecto memoria; puede cargarlas en todo momento sin que la capacidad de carga se vea afectada.

**¡INDICACIÓN!**

 Tenga también en cuenta las indicaciones que figuran eventualmente en las etiquetas autoadhesivas en la batería o el cargador.

Para obtener más información sobre el manejo correcto de la batería consulte las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

**SISTEMA DE ALUMBRADO EN SU BICICLETA SCOTT**

Para montar en bicicleta por vías públicas es obligatorio usar un sistema de alumbrado que funcione correctamente (véase el capítulo “Requisitos legales para circular en la vía pública”).

**SISTEMA DE ALUMBRADO POR BATERÍA Y ACUMULADOR**

El uso de luces delanteras y traseras operadas por batería o acumulador (d) varía de país en país. Infórmese sobre la reglamentación local y siga las disposiciones para circular en las vías públicas vigentes en su país.

Consulte con su establecimiento especializado SCOTT para obtener información sobre las luces alimentadas por baterías o acumuladores adecuadas.

Para obtener más información consulte el capítulo “Requisitos legales para circular en la vía pública”.

**EL CASO ESPECIAL DE LAS PEDELEC**

En algunos países está permitido que el alumbrado de la Pedelec SCOTT sea alimentado por la batería (e+f). Incluso si el motor ya no funciona porque se ha agotado la batería, la electricidad restante es suficiente para operar el sistema de alumbrado. No está permitido conducir sin batería.



**¡PELIGRO!**

**⚡** Recuerde que un alumbrado incompleto o inoperante no sólo es contrario a la ley, sino que también pone en peligro su vida. Los ciclistas que no llevan iluminación de noche pasan fácilmente desapercibidos en medio del tráfico y se arriesgan a sufrir graves accidentes.

**¡ATENCIÓN!**

**!** Las luces operadas por acumulador no tienen efecto memoria. Le recomendamos recargar regularmente los acumuladores de las lámparas, especialmente después de un largo viaje.

**¡INDICACIÓN!**

**i** Lea con atención las instrucciones de uso de los fabricantes de los sistemas de alumbrado, que se incluyen en este CD informativo SCOTT o en la página web y siga las instrucciones que se indican allí. Si necesita más información sobre el sistema de alumbrado consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

**ACERCA DE LA BICICLETA SCOTT****CASCOS Y GAFAS**

Le recomendamos encarecidamente que su niño lleve un casco **(a+b)**. En su establecimiento especializado SCOTT podrá elegir entre modelos de diferentes tamaños.

Asegúrese de que el casco cumpla con la norma de ensayo DIN EN 1078 (dependiendo del país). Los cascos para bicicletas se adecuan únicamente para montar en bicicleta. Siga atentamente las indicaciones del fabricante.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Nunca monte en bicicleta sin casco y gafas. Sin embargo, ni el casco más seguro lo protegerá adecuadamente si no es del tamaño adecuado o si las correas no están bien ajustadas o cerradas.



Además de un casco y la vestimenta apropiada, es muy aconsejable llevar gafas protectoras cuando salga con la bicicleta SCOTT. Éstas le protegerán contra el sol y el viento así como contra los mosquitos u otros cuerpos extraños que podrían entrar en sus ojos limitando el campo visual. Una perturbación de la visión durante un breve periodo de tiempo es peligrosa y puede ser motivo de accidentes.

Unas buenas gafas de bicicleta **(c)** deben ir bien ajustadas para que el viento lateral no entre en sus ojos. Existe una gran variedad de modelos, p. ej., gafas sin color y protección UV que pueden llevarse al oscurecer y de noche o gafas con alta protección UV, que debería usar en días con fuerte radiación solar.

Su establecimiento especializado SCOTT ofrece una gran variedad de gafas y le asesorará con mucho gusto.

**VESTIMENTA**

Para ir cómodamente en bicicleta, le recomendamos llevar pantalón de ciclista **(d)**. Estos pantalones ceñidos vienen dotados en la parte trasera con una pieza acolchada, que no tiene costuras ni forma pliegues. Por esta razón, los pantalones de ciclista se usan sin ropa interior.

Para regular la transpiración, le recomendamos llevar camisetas **(e+f)** de material sintético. Las fibras de este material no absorben el sudor sino que lo transportan de la piel a la superficie textil, evitando así la sensación de frío que provoca el viento fresco. Para viajes largos, le recomendamos llevar además una protección adecuada contra la lluvia. Su establecimiento especializado SCOTT le ayudará con gusto a la hora de escoger el equipo.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Nunca monte en bicicleta con pantalón o falda anchos que puedan engancharse en los radios, la cadena o los platos. Use cintas o pinzas para pantalones si fuera necesario.

**¡PELIGRO!**

**⚡** Lleve ropa de colores llamativos y claros para que lo puedan ver bien los demás usuarios de la vía pública.

## PEDALES Y ZAPATILLAS

Los zapatos para montar en bicicleta **(a)** deben ser de material robusto y ofrecer suficiente adherencia. Además, deben tener una suela lo suficientemente rígida para que el pedal no traspase. Evite usar zapatos demasiado anchos en la zona del talón porque impiden adoptar la postura natural del pie y, al pedalear rozaría contra la biela o los tirantes traseros. Esto podrá acabar provocándole dolores de rodilla. Su establecimiento especializado SCOTT ofrece una gran variedad de zapatillas y le asesorará con mucho gusto.

Deberá usar zapatillas especiales, sobre todo, cuando su bicicleta SCOTT está equipada con pedales automáticos. Estas zapatillas llevan pequeñas calas (en inglés "cleats") integradas en la suela, que garantizan un asiento fijo en el pedal y ofrecen, dependiendo del modelo respectivo, a la vez cierta comodidad al caminar.

La ventaja principal de los pedales automáticos **(b+c)** radica en que impiden que el pie resbale al pedalear rápidamente. Gracias a su fijación, el pedal se puede empujar o tirar, lo que facilita un pedaleo fluido y mejora considerablemente la transmisión de fuerzas en comparación con pedales abiertos.

Normalmente se comienza por enganchar el pedal con la punta de la cala (la biela se encuentra en su posición más baja) y se pisa después en el cuerpo de pedal, que está en posición horizontal. Por regla general, cuando la zapatilla encaja, esto se siente claramente y se escucha un clic.

La fuerza de desenganche de los pedales automáticos se ajusta con una llave Allen **(d)**. Al principio, ajuste los pedales de modo que se suelten con facilidad. Cuando tenga más experiencia puede ajustarlos con más dureza.

Los crujidos o chirridos que se presenten se pueden eliminar normalmente aplicando un poco de grasa en los puntos de contacto. Tales ruidos al igual que una posición inestable en el pedal también pueden ser indicio de que las calas se han desgastado. Examine las calas periódicamente.

### ¡PELIGRO!

- ⚡ Asegúrese de que los tornillos de fijación de las calas estén siempre bien apretados. Si van sueltos, le será casi imposible bajarse de la bicicleta.  
¡Riesgo de caídas!



### ¡PELIGRO!

- ⚡ Practique a recoger, enganchar y desenganchar los pedales, primero con la bicicleta parada, antes de profundizar la técnica en un lugar sin tráfico.

### ¡PELIGRO!

- ⚡ Salga a rodar sólo con un sistema de pedales cuyo enganche y desenganche funcione con facilidad **(e)**. Si los pedales presentan anomalías funcionales o si las calas están muy desgastadas, las zapatillas pueden salirse espontáneamente de los pedales. En algunos casos cuesta trabajo o no se puede desenganchar el pie. En ambos casos existe riesgo de caídas.

### ¡PELIGRO!

- ⚡ Mantenga los pedales y las suelas de las zapatillas libres de suciedad y cuerpos extraños y engrase regularmente con aceite el mecanismo de enganche.

### ¡PELIGRO!

- ⚡ Con algunas zapatillas con calas (cleats) no se puede andar muy bien. Ya que las calas a veces son más altas que la suela proporcionan poca adherencia incluso en superficies no resbaladizas. Tenga especial cuidado.

### ¡PELIGRO!

- ⚡ Ciertos tipos de pedales para bicicletas todo terreno, los llamados pedales de plataforma **(f)**, están concebidos para asegurar el máximo agarre posible de las zapatillas, p. ej., para la práctica del dirtbiking o el freeride). Por eso están dotados con bordillos afilados o con pins para atornillar. Dado que durante la marcha existe la posibilidad de lesionarse con ellos, le recomendamos llevar vestimenta de protección apropiada (p. ej., protectores de rodillas o de tibia).

### ¡INDICACIÓN!

- ℹ Solicite asesoría en su establecimiento especializado SCOTT sobre los diversos tipos de zapatillas y pedales. Hay modelos para usos diversos.

### ¡INDICACIÓN!

- ℹ Lea las instrucciones de uso del fabricante de los pedales, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

## ACCESORIOS

Ha adquirido una bicicleta SCOTT que seguramente le procurará mucho placer. Dependiendo del uso que piense hacer de la bicicleta SCOTT, debería tener en cuenta unos consejos y procurarse los accesorios necesarios. Su establecimiento especializado SCOTT le ofrece una gran variedad de accesorios útiles que contribuyen a aumentar su seguridad y comodidad.

En su bicicleta SCOTT puede montar diversos accesorios, que deben cumplir las normas de matriculación de vehículos y los requisitos de las normas europeas EN/ISO. Todos los accesorios que monte deberán ser compatibles con la bicicleta SCOTT. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

### ¡PELIGRO!

**⚡** Los accesorios inadecuados pueden afectar las características de marcha de la bicicleta SCOTT y provocar un accidente. Antes de montar los accesorios, consulte con su establecimiento especializado SCOTT y observe sin falta las indicaciones para el uso conforme a lo prescrito de la bicicleta SCOTT.

### ¡PELIGRO!

**⚡** El montaje de accesorios que no sean originales, tales como guardabarros, portaequipajes, etc. puede afectar al funcionamiento de su bicicleta SCOTT. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT antes de montar cualquier accesorio en su bicicleta.

### ¡ATENCIÓN!

**!** Antes de adquirir timbres o dispositivos de alumbrado adicionales, infórmese si están permitidos y homologados, es decir, autorizados en términos de seguridad vial (a). Las lámparas a batería/acumulador deben llevar el distintivo de la serpiente y la letra K.

### Acoples (Barends)

Lo manillares rectos se pueden equipar con cuernos (b), también llamados barends. Algunos manillares de pared fina (especialmente de aluminio o carbono) necesitan tapones adicionales u otras piezas especiales que evitan el aplastamiento o la destrucción de la manillar. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT a la hora de montar estos componentes.



## Antirrobos

No olvide llevar un candado en U (c) o de cadena de alta calidad. Sólo si sujeta su bicicleta SCOTT a un objeto fijo podrá prevenir el robo de forma eficaz.

## Kit de averías

Los accesorios más importantes para culminar con éxito su excursión en bicicleta son una bomba de aire y una pequeña bolsa de herramientas. Esta deberá incluir dos desmontables de plástico, las llaves Allen más habituales, una cámara, un kit de reparación, un trapo y algo de dinero (d). Así estará preparado para cualquier avería. Lleve también un teléfono móvil cuando salga de excursión en bicicleta.

## Ordenador

Los velocímetros electrónicos calculan la velocidad de marcha y la velocidad media, la distancia recorrida y total (diaria y anual), así como el tiempo empleado. Los modelos de gama alta llegan a indicar la velocidad máxima alcanzada, el desnivel, la cadencia de pedaleo y (con una correa pectoral especial) hasta la frecuencia de su pulso.

En la actualidad existen sistemas GPS y dispositivos especiales de medición para el entrenamiento óptimo, que son compatibles con su bicicleta SCOTT.

## Pata de apoyo

Las patas de apoyo de bicicletas (e) deben evitar que éstas se caigan al aparcarlas. La pata de apoyo debe seleccionarse de acuerdo al uso que se haga de ella. Sólo en muy pocas bicicletas todo terreno SCOTT se puede montar una pata de apoyo.

En su establecimiento especializado SCOTT le asesorarán con mucho gusto sobre el tipo de pata más adecuado. Deje el montaje de la pata en manos de su establecimiento especializado SCOTT.

## Guardabarros

Si desea equipar su bicicleta SCOTT con guardabarros (f) solicite asesoría en su establecimiento especializado SCOTT. Existen modelos intercambiables, o sea de montaje rápido, y modelos fijos que, en cierta medida, ofrecen mayor protección frente a la humedad y la suciedad.

Los guardabarros adicionales fijos suelen ser de plástico y se sujetan a la posición correcta con ayuda de varillas. La longitud de las varillas se considera óptima, cuando el borde inferior del guardabarros corre a unos 15 mm de forma anular paralelo al neumático. Asegúrese de que ni el freno delantero ni el manillar se vean afectados.

En el caso de una bicicleta SCOTT con suspensión, tenga en cuenta que los guardabarros no deben chocar contra el neumático, incluso cuando la rueda trasera se comprima completamente.

Por razones de seguridad, es obligatorio montar dispositivos de rotura en las varillas de la rueda delantera. Éstos evitan que cuerpos extraños arrastrados por el neumático bloqueen la rueda delantera. El dispositivo anti-rotura libera la varilla previniendo de esta forma un posible accidente. El elemento de unión se puede volver a encajar fácilmente.

#### ¡PELIGRO!

 En todo caso, debe cambiar guardabarros dañados. ¡Riesgo de accidentes!

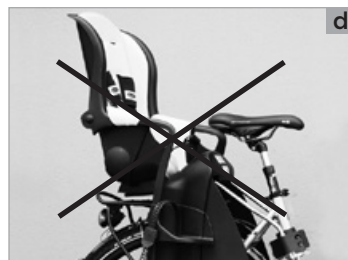
## TRANSPORTE DE EQUIPAJES

No está permitido montar portaequipajes **(a)** en las bicicletas todo terreno SCOTT. Tenga en cuenta que SCOTT no asume ninguna responsabilidad o garantía por el uso de portaequipajes. SCOTT recomienda llevar su equipaje en una mochila especial para ciclistas **(b)**. Su establecimiento especializado SCOTT le aconsejará con mucho gusto.


Excepción: Si estas bicicletas cuentan con un mecanismo de fijación de portaequipajes en los tirantes traseros superiores y en las punteras, está permitido el montaje de un portaequipajes adecuado. Dado el caso, consulte con antelación con su establecimiento especializado SCOTT. Tenga en cuenta que SCOTT no asume ninguna responsabilidad o garantía por el uso de remolques, portaequipajes y sillas para niños.

#### ¡PELIGRO!

 En el caso dado, ajuste la horquilla de suspensión y la presión de inflado al peso adicional.



#### ¡PELIGRO!

 El equipaje tiende a afectar el comportamiento de marcha de la bicicleta SCOTT y alarga la distancia de frenado. Por eso le recomendamos practicar el manejo de una bicicleta SCOTT cargada en un lugar sin tráfico.

## TRANSPORTE DE NIÑOS

No está permitido montar remolques (para niños **(c)**), sillas para niños **(d)** y dispositivos de arrastre para bicicletas para niños **(e)** en las bicicletas todo terreno SCOTT. Tenga en cuenta que SCOTT no asume ninguna responsabilidad o garantía por el uso de remolques, sillas para niños o dispositivos de arrastre para bicicletas para niños.

Consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

## TRANSPORTE DE LA BICICLETA SCOTT Y PEDELEC SCOTT

### EN COCHE

Casi todas las tiendas de accesorios de coche y las marcas de automóviles ofrecen sistemas que permiten transportar la bicicleta sin necesidad de desmontarla.

Las bicicletas suelen colocarse en un carril sobre el techo del vehículo y se sujetan con un clip que agarra el tubo superior o inferior. Al usar estos clips, el cuadro puede sufrir daños irreparables. Esto vale particularmente para los cuadros de aluminio de alta calidad con paredes delgadas y los cuadros de carbono. En el caso de componentes de carbono, puede que, debido a las propiedades específicas de este material, un daño grave pase desapercibido, el cual podrá provocar un accidente imprevisto y grave durante el uso posterior de la bicicleta. Las tiendas de accesorios de coche venden modelos especiales y adecuados.

A diferencia de los portabicicletas instalados en el techo **(f)**, los portabicicletas traseros, cada vez más en boga, cuentan con la principal ventaja de que no hay que levantar tanto la bicicleta para transportarla. Asegúrese de que el sistema de portabicicletas escogido no dañe la horquilla y el cuadro. ¡Peligro de rotura!



A la hora de comprar un portabicicletas, asegúrese de que cumpla con las normas de seguridad de su país (p. ej., la marca EN/GS).

Lea las instrucciones de uso del portabicicletas y no sobrepase la carga útil permitida ni la velocidad máxima recomendada u obligatoria. Dado el caso, tenga en cuenta la carga vertical admisible del enganche del remolque.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Asegúrese de que no queden objetos en la bicicleta SCOTT (herramientas, bolsas, velocímetros etc.) que podrían soltarse. ¡Riesgo de accidentes!

#### ¡PELIGRO!

**⚡** No use un portabicicletas que obligue a transportar la bicicleta SCOTT al revés, o sea, con el manillar y el sillín hacia abajo. Este modo de fijación tiende a sobrecargar el manillar, la potencia, el sillín y la tija de sillín durante el transporte. No use un portabicicletas que se sujete a las bielas. ¡Peligro de rotura!

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Compruebe la fijación segura de su bicicleta SCOTT antes de iniciar el viaje y también con regularidad durante el mismo. Si la bicicleta SCOTT se suelta del portabicicletas, puede que corran peligro los otros usuarios de la vía pública.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** No coloque la bicicleta SCOTT o sus componentes en el interior del coche sin usar un sistema de fijación. Los componentes que se mueven incontroladamente pueden poner en peligro su seguridad.

#### ¡ATENCIÓN!

**!** En el caso de tubos del cuadro con diámetro grande, se corre el peligro de aplastar los mismos con unos clips inadecuados. Nunca sujete cuadros de carbono con dispositivos de apriete (a).

#### ¡ATENCIÓN!

**!** Tenga cuidado de no tapar los sistemas de alumbrado y la matrícula de su coche. En ciertos casos, es obligatorio llevar un segundo espejo retrovisor exterior.

#### ¡ATENCIÓN!

**!** Tenga en cuenta la mayor altura de su vehículo. Mida la altura total de su vehículo, y coloque un aviso bien visible en el tablero de instrumentos o el volante.

#### ¡INDICACIÓN!

**i** Transporte de su bicicleta SCOTT con las ruedas montadas: Al transportar las bicicletas SCOTT con frenos de disco hidráulicos, accione las palancas de freno y asegúrelas con un fuerte tensor de goma. Esto evita que entre aire en el sistema.

#### ¡INDICACIÓN!

**i** Si transporta su bicicleta SCOTT con las ruedas desmontadas no olvide montar los fiadores de transporte (b). Accione las palancas de freno y asegúrelas con un fuerte tensor de goma (c) si transporta una bicicleta SCOTT con frenos de disco hidráulicos (d). Esto evita que entre aire en el sistema.

#### ¡ATENCIÓN!

**!** Tenga en cuenta que debido al peso extra de las Pedelects, hay menos espacio disponible de lo previsto en el portabicicletas.

## EN TRANSPORTE PÚBLICO

Las reglas para el transporte de bicicletas SCOTT (e+f) en sistemas de transporte público urbano varía de ciudad en ciudad. En algunas ciudades existen periodos restringidos, durante los cuales no podrá llevar su bicicleta SCOTT o, en todo caso, no sin comprar un billete. Infórmese con antelación sobre las condiciones de transporte.

Para el transporte en tren de bicicletas y Pedelects existen reglas especiales en cada país. Antes de salir de viaje, infórmese sobre las condiciones de transporte.

#### ¡INDICACIÓN!

**i** Para facilitar la subida y bajada del tren, le recomendamos quitar las bolsas y bultos pesados de la bicicleta.



**¡INDICACIÓN!**

**i** Tenga en cuenta que la compañía de trenes alemana le permite normalmente a cada usuario transportar sólo una bicicleta.

**¡INDICACIÓN!**

**i** Infórmese con antelación sobre las condiciones de transporte y observe las prescripciones y normas sobre el transporte de bicicletas en los países que atraviesa durante su viaje.

**EN AVIÓN**

Si desea llevar su bicicleta SCOTT en avión colóquela en una maleta especial para bicicletas **(a)** o en una caja de cartón para bicicletas **(b)**, que se puede adquirir en su establecimiento especializado SCOTT. Las bolsas para bicicletas no suelen proteger la bicicleta SCOTT de modo satisfactorio.

Embale las ruedas (particularmente las de carbono) en bolsas especiales para ruedas **(c)** para que estén protegidas dentro de la maleta o de la caja de cartón. Lleve las herramientas necesarias para el montaje, una llave dinamométrica con las puntas respectivas y estas instrucciones de uso para poder montar la bicicleta SCOTT en el lugar de destino y dejarla lista para su uso.

**¡INDICACIÓN!**

**i** Transporte de su bicicleta SCOTT con las ruedas montadas: Al transportar las bicicletas SCOTT con frenos de disco hidráulicos, accione las palancas de freno y asegúrelas con un fuerte tensor de goma. Esto evita que entre aire en el sistema.

**¡INDICACIÓN!**

**i** Si transporta su bicicleta SCOTT con las ruedas desmontadas no olvide montar los fiadores de transporte. Al transportar las bicicletas SCOTT con frenos de disco hidráulicos, accione las palancas de freno y asegúrelas con un fuerte tensor de goma. Esto evita que entre aire en el sistema.

**PARTICULARIDADES SOBRE EL TRANSPORTE DE SU PEDELEC SCOTT****En coche**

Al igual que las bicicletas SCOTT convencionales, las bicicletas Pedelec SCOTT también se pueden transportar en coche. Asegúrese siempre que su bicicleta Pedelec SCOTT esté bien fija, tanto dentro del coche como fuera del coche, y compruebe regularmente la fijación. Además, le recomendamos desmontar siempre la batería de su bicicleta Pedelec SCOTT **(d)** antes de transportar su Pedelec SCOTT en el portabicicletas del coche. Para evitar daños durante el transporte, guarde la batería en el embalaje original **(e)**, y, dado el caso, la pantalla desmontable, en el interior del coche. La batería debe estar fijada. ¡Material peligroso!

Proteja las conexiones de la batería durante el viaje, p. ej., con una bolsa de plástico **(f)** para protegerlos contra la lluvia, la humedad y la suciedad.


**¡ATENCIÓN!**

**i** El reparto de los pesos de una Pedelec se diferencia mucho del de las bicicletas sin accionamiento, ya que la Pedelec pesa mucho más que una bicicleta sin accionamiento. De modo que es más difícil aparcar, empujar, levantar y transportar una Pedelec SCOTT. Esto también lo deberá tener en mente si quiere cargar la Pedelec en un coche o transportarla en un sistema de portabicicletas.


**¡ATENCIÓN!**

**i** Antes de transportar más de una Pedelec en un portabicicletas ubicado en el techo del coche o en un portabicicletas trasero, infórmese sobre la carga total permitida para el portabicicletas respectivo y cuál es la carga vertical del enganche de remolque. En todo caso, tenga en cuenta que una Pedelec pesa más que una bicicleta sin accionamiento, de modo que, en vez de poder transportar tres bicicletas sin accionamiento, puede que sólo esté permitido el transporte de una o dos Pedelecs.

**¡ATENCIÓN!**

 Antes de transportar la Pedelec en el exterior o el interior del coche, desmonte todas las piezas móviles o sueltas, sobre todo, la batería y, si es posible, retire la unidad de mando (a) y el ordenador de la bicicleta (b) del manillar. Si quiere transportar su Pedelec SCOTT con la batería desmontada (c) en un portabicicletas, no deje de proteger las conexiones contra la humedad y suciedad, p. ej., con una bolsa de plástico (d).

**¡INDICACIÓN!**

 Infórmese, si fuera necesario, sobre las prescripciones y normas sobre del transporte de bicicletas y Pedelec en los países que atraviesa durante su viaje en coche. Existen diferencias, p. ej., con respecto a la marcación.

**¡INDICACIÓN!**

 Para más información, vea las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

**En tren/transporte público**

Al igual que las bicicletas tradicionales, también las Pedelec SCOTT se pueden transportar en sistemas de transporte público.


**¡INDICACIÓN!**

 Si la batería de su Pedelec SCOTT está montada en el tubo inferior o el portaequipajes, puede quitarla para facilitar el subir y bajar del tren (e).

**¡INDICACIÓN!**

 Tenga en cuenta que la compañía de trenes alemana le permite normalmente a cada usuario transportar sólo una bicicleta.


**¡INDICACIÓN!**

 Infórmese con antelación sobre las condiciones de transporte y observe a las prescripciones y normas sobre el transporte de bicicletas Pedelec en los países que atraviesa durante su viaje.

**En avión**

Si quiere transportar su Pedelec SCOTT en avión o enviarla mediante una agencia de transportes, tendrá que observar las prescripciones relativas al embalaje y a la marcación de las baterías, que se consideran como mercancía peligrosa. Consulte a tiempo con la compañía aérea, un experto para mercancías peligrosas o la agencia de transportes.

**¡INDICACIÓN!**

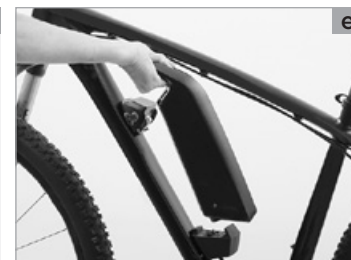
 Consulte a tiempo a la compañía aérea con la que quiere viajar para saber si es posible el transporte de su Pedelec SCOTT y, si este es el caso, cuáles son las condiciones.

**INSTRUCCIONES GENERALES SOBRE MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN****MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN DE SU BICICLETA Y PEDELEC SCOTT**

Su establecimiento especializado SCOTT le entrega su bicicleta SCOTT lista para ser usada. No obstante, deberá cuidar regularmente su bicicleta SCOTT (f) y someterla a revisiones periódicas en su establecimiento especializado SCOTT. Es la única forma de garantizar el funcionamiento duradero de todos los componentes.

Debe plantearse la primera revisión después de haber recorrido entre 100 y 300 kilómetros o después de 5 a 15 horas de uso, después de un período de cuatro a seis semanas o a más tardar después de tres meses. Es necesario revisar y mantener la bicicleta SCOTT, ya que durante el “rodaje” de la misma, los radios se asientan o el cambio se desajusta. Este proceso es inevitable. Por eso no deje de concertar una cita con su establecimiento especializado SCOTT para que le hagan la revisión de su nueva bicicleta SCOTT. Esta primera revisión es decisiva para el funcionamiento y la vida útil de su bicicleta SCOTT.

El motor, la batería, los elementos de mando y la pantalla no requieren mayor mantenimiento, excepto la carga regular necesaria de la batería.



Tras el periodo de rodaje, deje que su establecimiento especializado SCOTT dé un repaso a su bicicleta SCOTT en intervalos regulares, es decir, conforme al plan de mantenimiento e inspecciones SCOTT. Si usa con frecuencia la bicicleta por carreteras en mal estado o terrenos accidentados, los intervalos de revisión del plan de mantenimiento e inspecciones SCOTT se acortarán. El invierno es el momento ideal para la revisión anual, ya que en esta estación su establecimiento especializado SCOTT tiene mucho tiempo para usted y su bicicleta SCOTT.

Las revisiones regulares y el cambio oportuno de piezas de desgaste, p. ej., la cadena, las zapatas o los cables de freno y cambio, forman parte del uso conforme a lo prescrito de su bicicleta SCOTT. Esto garantiza el funcionamiento duradero y fiable de los componentes, y, en consecuencia, influye en la responsabilidad por los daños ocasionados para productos defectuosos y la garantía.

Para obtener más información, consulte el capítulo “Plan de mantenimiento e inspecciones SCOTT” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Las revisiones y reparaciones son trabajos para un especialista de su establecimiento especializado SCOTT. Los componentes de su bicicleta SCOTT pueden fallar si no se realizan las inspecciones o se han efectuado incorrectamente. ¡Riesgo de accidentes! Si a pesar de todo quiere intentarlo usted mismo, sólo realice trabajos para los que disponga de los conocimientos necesarios y las herramientas adecuadas, p. ej., una llave dinamométrica (a).

#### ¡PELIGRO!

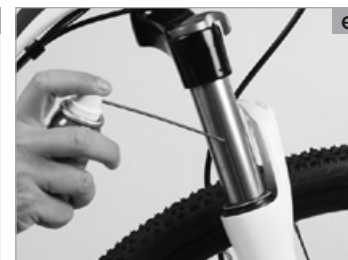
**⚡** Si es necesario sustituir un componente, use siempre piezas de recambio originales. Si monta piezas de desgaste de otros fabricantes, p. ej., zapatas o pastillas, o neumáticos de otro tamaño, puede que se reduzca la seguridad al montar en su bicicleta SCOTT. ¡Riesgo de accidentes!

#### ¡PELIGRO!

**⚡** Extraiga la batería y la pantalla antes de realizar trabajos en su bicicleta Pedelec SCOTT (p. ej., trabajos de inspección, reparaciones, montaje, mantenimiento y trabajos en el accionamiento). La activación accidental del sistema de accionamiento puede provocar lesiones.

#### ¡ATENCIÓN!

**⚠** Si la batería ha alcanzado el fin de su vida útil, no deberá eliminarla con la basura doméstica. Entregue la batería en el establecimiento donde compra la nueva batería. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT.



## LIMPIEZA Y CUIDADO DE SU BICICLETA SCOTT Y PEDELEC SCOTT

La transpiración seca, la suciedad y la sal que se ha pegado durante el uso invernal provocan daños su bicicleta SCOTT. Por eso le recomendamos limpiar regularmente todos los componentes.

No limpie la bicicleta con una limpiadora a vapor: El chorro de agua a alta presión es agresivo, capaz de atravesar los retenes y meterse en los rodamientos. El agua tiende a diluir el lubricante, haciendo que aumente el rozamiento. A la larga, acabarán deteriorándose las pistas de los rodamientos y el centrado de los mismos. Además, puede que se desprendan las etiquetas adhesivas del cuadro. En las Pedelecs puede dañarse el sistema electrónico.

Mucho más adecuado es el lavado de la bicicleta con una manguera o un cubo de agua y una esponja o brocha grande. Además, el lavado a mano le permitirá detectar a tiempo deterioros de la pintura, piezas desgastadas u otros defectos.

Una vez terminada la limpieza y el secado de la bicicleta, queda por comprobar el estado de la cadena y reengrasarla (b) (véase el capítulo “Cadena” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT).


Seque las superficies de deslizamiento de la horquilla de suspensión (c) y del amortiguador (d) y rocíelas con un spray especial autorizado por el fabricante (e).

Use productos de limpieza y conservación (f) adecuados para el cuadro.


#### ¡PELIGRO!

**⚡** No permita que productos de limpieza o aceite para cadenas contaminen las zapatas o pastillas, los discos de freno y las superficies de frenado de las llantas. Los frenos podrían fallar. No aplique grasa o aceite en las zonas de apriete de carbono, p. ej., en el manillar, la potencia, la tija de sillín y el tubo vertical. En determinadas circunstancias, los componentes de carbono engrasados nunca se pueden volver a apretar con seguridad.


**¡PELIGRO!**

 Extraiga la batería y la pantalla antes de realizar trabajos en su bicicleta Pedelec SCOTT (p. ej., trabajos de inspección, reparaciones, montaje, mantenimiento y trabajos en el accionamiento). La activación accidental del sistema de accionamiento puede provocar lesiones.


**¡PELIGRO!**

 Aproveche el momento de la limpieza para detectar grietas, arañazos, deformaciones o decoloraciones del material. Haga sustituir de inmediato las piezas averiadas y retoque defectos de la pintura. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.


**¡ATENCIÓN!**

 No limpie su bicicleta SCOTT con un chorro de agua muy potente o un chorro de vapor, y si lo hace no lo aplique a corta distancia. Además evite apuntar a los rodamientos.


**¡ATENCIÓN!**

 Elimine las manchas de aceite o grasa rebeldes de las superficies lacadas o de carbono con un detergente a base de petróleo. No use desengrasantes que contengan acetona, cloruro metílico o sustancias similares ni productos de limpieza que contengan disolventes, no sean neutros o estén hechos a base de sustancias químicas. Estos productos pueden dañar la superficie.

**¡ATENCIÓN!**

 Tenga en cuenta que el accionamiento adicional de su bicicleta Pedelec SCOTT aumenta en cierta medida el proceso normal de desgaste. Esto aplica sobre todo para los frenos y los neumáticos y, en el caso de Pedelec con motor central.


**¡ATENCIÓN!**

 Si la batería ha alcanzado el fin de su vida útil, no deberá eliminarla con la basura doméstica (a). Entregue la batería en el establecimiento donde compra la nueva batería. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

**¡ATENCIÓN!**

 Tenga en cuenta que para garantizar la cobertura de seguros en el caso de la S-Pedelec SCOTT, sólo le está permitido cambiar determinados componentes de la misma. Utilice exclusivamente piezas de recambio originales.

**¡ATENCIÓN!**

 No está permitido usar un chorro de vapor, una limpiadora de alta presión o una manguera de agua para limpiar la bicicleta, ya que al usar estos métodos existe el riesgo de que penetre agua en el sistema electrónico o el motor y los dañe. Los componentes del sistema de accionamiento se pueden limpiar con un trapo suave y un producto de limpieza neutro de uso corriente o con agua, siempre que sólo se humecten ligeramente – ino deben mojarse excesivamente! La batería no debe sumergirse en el agua.

**¡INDICACIÓN!**

 Para más información, vea las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento que se incluyen en este CD informativo SCOTT.


**CONSERVACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE SU BICICLETA SCOTT Y PEDELEC SCOTT**

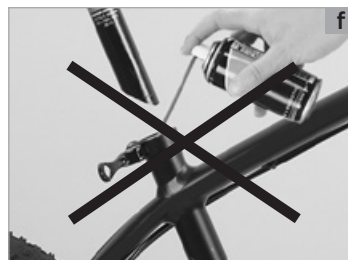
Si su bicicleta SCOTT recibe cuidados regulares durante la temporada, una parada por corto tiempo no hace necesarias medidas especiales, excepto las de protección antirrobo. Se recomienda guardar la bicicleta en un lugar seco y bien ventilado.

Para períodos de parada prolongados de su bicicleta SCOTT, p. ej., durante los meses invernales, conviene tener en cuenta lo siguiente: las cámaras pierden paulatinamente aire en caso de un período de desuso prolongado. Si la bicicleta SCOTT queda apoyada durante mucho tiempo sobre unos neumáticos desinflados se acabará dañando la estructura de los mismos. Por eso es preferible colgar las ruedas o la bicicleta SCOTT entera (b), o comprobar a intervalos regulares la presión de las ruedas (c). Limpie la bicicleta SCOTT y protéjala contra la corrosión (d). Su establecimiento especializado SCOTT ofrece productos de limpieza especiales, como, p. ej., cera en spray.


Desmonte la tija de sillín (e) y deje secar la humedad que pueda haber penetrado en el tubo vertical. Aplique pasta para componentes de carbono a una tija de sillín de carbono (f) y grasa adecuada al tubo vertical de metal, pero no en el caso de un cuadro de carbono. Ponga la cadena en el plato pequeño delante y en el piñón más pequeño atrás. Así, los cables y muelles quedarán destensados.

**¡INDICACIÓN!**

 En invierno no suele haber mucha espera en los establecimientos especializados SCOTT. Además, muchos de estos establecimientos especializados SCOTT ofrecen precios promocionales para la revisión anual. Aproveche el tiempo de parada para hacer la revisión periódica de su bicicleta SCOTT.



**¡INDICACIÓN!**

 Para obtener más información sobre el almacenamiento y conservación de su bicicleta Pedelec SCOTT consulte el capítulo “Indicaciones para el manejo correcto de la batería” y las instrucciones del fabricante del sistema de accionamiento, que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

**PARTICULARIDADES SOBRE EL MANTENIMIENTO DE LAS BICICLETAS PEDELEC SCOTT RÁPIDAS (S-PEDELECS)**

Tenga en cuenta que para garantizar la cobertura del seguros y no perder la homologación de las bicicletas S-Pedelec SCOTT, sólo le está permitido cambiar determinados componentes de la misma. Solo podrá usar piezas de recambio para las que exista un dictamen pericial sobre la autorización para el uso en bicicletas S-Pedelec SCOTT. Otra opción es someterla a una inspección por parte de la ITV. Lo mejor es usar únicamente piezas de recambio originales.

Los componentes que no se deben cambiar, o sólo después de un ensayo de tipo, p. ej., realizado por la ITV, son los siguientes: el cuadro, la horquilla, la unidad de accionamiento **(a)**, la batería **(b)**, los neumáticos, las llantas, el sistema de frenos, el faro delantero y la luz trasera, la pata de apoyo, el manillar, la potencia, la unidad de mando/la pantalla **(c)** y el soporte de la matrícula.

Los componentes listados a continuación se pueden cambiar también sin ensayo de tipo: los pedales (deben ser provistos de reflectantes), los guardabarros (con cantos redondeados en el guardabarros delantero), el portaequipajes, el sillín y los puños de goma del manillar, los componentes del cambio (a condición de que el desarrollo más grande no cambie), la tija de sillín, la cadena, el juego de dirección, la cámara, el buje así como el timbre y el espejo retrovisor (al cambiarlos por modelos de la misma calidad).

**¡ATENCIÓN!**

 En el caso de bicicletas S-Pedelecs SCOTT, la homologación pierde su validez si se montan piezas de recambio diferentes a las originales.



## PLAN DE MANTENIMIENTO E INSPECCIONES SCOTT

Tras el periodo de rodaje se debe dar un repaso a su bicicleta SCOTT en intervalos regulares. Los tiempos recogidos en la tabla son orientativos para ciclistas que recorren entre 1.000 y 2.000 km al año, lo que equivale a unas 50 a 100 horas de uso.

Si usa con frecuencia la bicicleta para recorrer caminos en mal estado, los intervalos de revisión del plan de mantenimiento e inspecciones SCOTT se acortarán, debido al uso fuerte que le da a la misma.

Componente	Acción	Antes de cada uso	Mensual	Anual	Otros intervalos
Alumbrado	Comprobar el funcionamiento	▪			
Neumáticos	Comprobar la presión de inflado y el estado del dibujo y las paredes laterales	▪	▪		
Frenos (de llanta)	Comprobar el recorrido de la palanca de freno, el grosor de las zapatas y la posición respecto a la llanta; prueba de frenado con la bicicleta parada	▪			
Frenos (de llanta hidráulicos)	Comprobar el recorrido de la palanca de freno, el grosor de las zapatas y la posición respecto a la llanta; prueba de frenado con la bicicleta parada	▪			
Frenos (de tambor/ de rodillo)	Comprobar el recorrido de la palanca de freno, prueba de frenado con la bicicleta parada	▪			
Frenos, zapatas, cables de freno (llanta)	Limpiar		▪		
Frenos: cables/ zapatas o pastillas	Comprobación visual		▪		
Frenos (de disco)	Recorrido de la palanca de freno, el grosor de pastillas, la estanqueidad Prueba de frenado con la bicicleta parada, sustituir el líquido de freno (en caso de líquido DOT)	▪		○	
Horquilla de suspensión	Comprobar los tornillos, apretarlos en su caso Servicio grande (cambiar el aceite)			○	
Llantas (frenos de llanta)	Comprobar el grosor de las paredes, cambiarlas en su caso			○	○ A más tardar después del 2º par de zapatas
Horquilla (rígida)	Comprobar o sustituir en su caso			○	○ Por lo menos cada 2 años
Eje pedalier	Comprobar holgura rodamientos Desmontar y reengrasar (cazoletas)		▪	○	
Cadena	Comprobar; engrasar en su caso Comprobar el desgaste; Cambio por cadena sustituir en su caso	▪			○ A partir de 1.000 km o 50 horas de uso

Componente	Acción	Antes de cada uso	Mensual	Anual	Otros intervalos
Tija de sillín telescópica	Mantener			▪	
Biela	Comprobar y reapretar		▪		
Pintura/ anodizado/carbono	Conservar				▪ Por lo menos cada seis meses
Ruedas/radios	Comprobar el centrado y la tensión Centrar y/o retensar		▪		○ Si fuera necesario
Manillar y potencia	Comprobar, en su caso cambiar (aluminio y carbono)				○ A más tardar cada 2 años
Juego de dirección	Comprobar holgura rodamientos Reengrasar		▪	○	
Superficies metálicas	Conservar (excepción: flancos de llanta si tiene frenos de llanta, discos de freno)				▪ Por lo menos cada seis meses
Bujes	Comprobar holgura rodamientos Reengrasar		▪	○	
Pedales (todos)	Comprobar holgura rodamientos		▪		
Pedales (automáticos)	Limpiar, lubricar el mecanismo de enganche		▪		
Tija de sillín/ potencia	Comprobar los tornillos Desmontar y volver a engrasar carbono: pasta de montaje nueva (¡no grasa!)		▪	○	
Desviador trasero/delantero	Limpiar, lubricar		▪		
Cierres rápidos/ Ejes pasantes	Controlar el alojamiento	▪			
Tornillos y tuercas (cambios internos de buje, guardabarros, etc.)	Comprobar; reapretar en su caso		▪		
Válvulas	Controlar colocación	▪			
Cables (cambio/frenos)	Desmontar y engrasar			○	

Los controles marcados con ▪ puede realizarlos cualquier persona, siempre que se tenga cierta habilidad manual, algo de experiencia y las herramientas adecuadas, tales como una llave dinamométrica. Si detecta fallos durante las revisiones, no dude en adoptar inmediatamente las medidas oportunas. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

Los trabajos señalizados con ○ deben dejarse en manos de un especialista de su establecimiento especializado SCOTT.

### ¡INDICACIÓN!

**i** Para mayor seguridad, lleve su bicicleta SCOTT recién comprada a su establecimiento especializado SCOTT para someterla a una primera revisión, después de haber recorrido entre 100 a 300 km o después de 5 a 15 horas de uso, o sea, después de cuatro a seis semanas o, a más tardar, al cabo de tres meses.

## PARES DE APRIETE RECOMENDADOS PARA SU BICICLETA SCOTT

Para garantizar la seguridad de funcionamiento de su bicicleta SCOTT es fundamental apretar cuidadosamente los tornillos de los componentes y controlar su apriete cada cierto tiempo. Una llave dinamométrica resulta lo más apropiado para ello, porque emite ruidos o salta al alcanzar el par de apriete marcado. Vaya acercándose poco a poco al par máximo de apriete prescrito (medios newton-metros) y compruebe una y otra vez el apriete satisfactorio del componente. Nunca sobrepase el par de apriete máximo indicado por el fabricante.

Si se desconocen los valores por falta de indicaciones relativas al componente, empiece por 2 Nm. Siga los valores indicados y observe los valores que aparecen en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes que se incluyen en este CD informativo SCOTT.

Componente	Tornillos	Shimano <sup>1</sup> (Nm)	SRAM/Avid <sup>2</sup> (Nm)	Tektro <sup>3</sup> (Nm)	TRP <sup>4</sup> (Nm)
Desviador trasero	Fijación (cuadro/patilla de cambio)	8 - 10	8 - 10		
	Tornillo de apriete del cable	5 - 7	4 - 5		
	Poleas guías	3 - 4			
Desviador delantero	Fijación al cuadro	5 - 7	5 - 7		
	Tornillo de apriete del cable	5 - 7	5		
Palanca de cambio	Fijación al manillar	5	2,5 - 4		
	Tapas de orificio	0,3 - 0,5			
Palanca de freno	Fijación al manillar	6 - 8	5 - 7	6 - 8	
Buje	Palanca del cierre rápido	5 - 7,5			
	Contratuercas de ajuste de los rodamientos en bujes con cierre rápido	10 - 25			
	Anillo retén del cassette	29 - 49	40		
Buje de cambio interno	Tuerca de eje	30 - 45			
Biela	Fijación de la biela (cuadrado sin grasa)	35 - 50			
	Fijación de la biela (Shimano Octalink)	35 - 50			
	Fijación de la biela (Shimano Hollowtech II)	12 - 15			
	Fijación de la biela (Isis)		31 - 34		
	Fijación de la biela (Giga X Pipe)		48 - 54		
	Fijación del plato	8 - 11	12 - 14 (acero) 8 - 9 (alu)		
Eje pedalier de cartucho sellado	Caja (cuadrado)	49 - 69			
	Caja (Shimano Hollowtech II, SRAM Giga X Pipe)	35 - 50	34 - 41		
	Shimano Octalink	50 - 70			

Componente	Tornillos	Shimano <sup>1</sup> (Nm)	SRAM/Avid <sup>2</sup> (Nm)	Tektro <sup>3</sup> (Nm)	TRP <sup>4</sup> (Nm)
Pedal	Eje del pedal	35			
Zapatilla	Cala ("cleat")	5 - 6			
	Taco ("Spike")	4			
Freno (Freno en V)	Tornillo de apriete del cable	6 - 8	6 - 8	6 - 8	6 - 8
	Tornillo de apriete del cable	6 - 8	6 - 8	6 - 8	6 - 8
	Fijación de la zapata	1 - 2			
	Pivotes de montaje horquilla/cuadro			8 - 10	

<sup>1</sup> [www.shimano.com](http://www.shimano.com) <sup>2</sup> [www.sram.com](http://www.sram.com) <sup>3</sup> [www.tekro.com](http://www.tekro.com) <sup>4</sup> [www.trpbrakes.com](http://www.trpbrakes.com)

Estos valores son valores orientativos de los fabricantes de componentes mencionados arriba. Observe los valores indicados en las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en este CD informativo SCOTT. Estos valores no son aplicables a componentes de otros fabricantes.

### ¡INDICACIÓN!

**i** Debido a un amplio mercado de partes, no es posible predecir qué producto será instalado por un tercero como repuesto o como parte nueva. Por lo tanto, no asumimos responsabilidad alguna respecto a la compatibilidad, los pares de apriete, etc., de tales modificaciones o montajes adicionales. La persona que monta o modifica la bicicleta SCOTT deberá garantizar que esto se realiza de acuerdo al estado de la ciencia y la tecnología.

### ¡INDICACIÓN!

**i** Algunos de los pares de apriete se indican en los componentes mismos. Use una llave dinamométrica y no sobrepase nunca los pares de apriete máximos. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.



## PARES DE APRIETE RECOMENDADOS PARA FRENOS DE DISCO DE SU BICICLETA SCOTT

Componente	Shimano <sup>1</sup> (Nm)	Avid <sup>2</sup> (Nm)	Tektro <sup>3</sup> (Nm)	TRP <sup>4</sup> (Nm)
Fijación de la pinza de freno al cuadro/la horquilla	6 - 8	9 - 10 (adaptador IS) 8 - 10 (pinza de freno)	6 - 8	6 - 8
Fijación palanca de freno al manillar - Fijación de un tornillo	6 - 8	Discrete Clamp Bolt/ Hinge Clamp Bolt/ XLoc Hinge Clamp Bolt: 5 - 6 Pinch Clamp Bolt: 2,8 - 3,4 Split Clamp Bolts/ Match Maker Bolts: 3 - 4	5 - 7	
- Fijación de dos tornillos		4 - 5		
Tuercas de racor de la tubería en la palanca y tubería normal en la pinza de freno	5 - 7	5		
Empalme de la tubería en la pinza del freno (tubería Disc tube)	5 - 7			
Tapa del depósito	0,3 - 0,5			
Tornillo de purga Pinza de freno	4 - 6		4 - 6	
Tornillo de purga palancas de freno			2 - 4	
Fijación del disco de freno (6 agujeros)	4	6,2	4 - 6	6 - 8
Fijación del disco de freno (Centerlock)	40			
Tornillo de fijación en la pinza del freno			3 - 5	
Apriete del cable en la pinza de freno				4 - 6

<sup>1</sup> [www.shimano.com](http://www.shimano.com) <sup>2</sup> [www.sram.com](http://www.sram.com) <sup>3</sup> [www.tekro.com](http://www.tekro.com) <sup>4</sup> [www.trpbrakes.com](http://www.trpbrakes.com)

Estos valores son valores orientativos de los fabricantes de componentes mencionados arriba. Observe los valores indicados en las instrucciones de los fabricantes de los componentes, que se incluyen en el CD informativo SCOTT adjunto. Estos valores no son aplicables a componentes de otros fabricantes.

### ¡INDICACIÓN!

**i** Debido a un amplio mercado de partes, no es posible predecir qué producto será instalado por un tercero como repuesto o como parte nueva. Por lo tanto, no asumimos responsabilidad alguna respecto a la compatibilidad, los pares de apriete, etc., de tales modificaciones o montajes adicionales. La persona que monta o modifica la bicicleta SCOTT deberá garantizar que esto se realiza de acuerdo al estado de la ciencia y la tecnología.

### ¡INDICACIÓN!

**i** Algunos de los pares de apriete se indican en los componentes mismos. Use una llave dinamométrica y no sobrepase nunca los pares de apriete máximos. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

## REQUISITOS LEGALES PARA CIRCULAR EN LA VÍA PÚBLICA

### En España

De acuerdo con el Código de Circulación, su bicicleta debe estar equipada con los siguientes dispositivos:

#### 1. Sistema de alumbrado **(d)**, reflector trasero, reflectantes **(e)**

- faro delantero con luz blanca
- luz trasera con luz roja
- reflector trasero, rojo
- reflectantes laterales amarillos (opcionales)
- reflectantes de pedal (opcionales)

#### 2. Señales de mano

No se mencionan.

#### 3. Transporte de niños

Se puede transportar un niño en una silla adecuada. Sin embargo, el ciclista debe tener por lo menos 18 años.

#### 4. Remolques

Los remolques sólo se permiten para el transporte de cargas, pero no para el transporte de niños. Los remolques sólo se pueden usar de día.

#### 5. Casco

Los ciclistas deben llevar casco al circular en vías interurbanas **(f)**.

#### 6. Chaleco reflectante

De noche, los ciclistas deben llevar un chaleco reflectante al circular en vías interurbanas.

#### 7. Otras cosas

En España se debe usar el carril para bicicletas, aun cuando se encuentre en mal estado.

### ¡INDICACIÓN!

**i** Para mayor información, visite:  
[www.dgt.es](http://www.dgt.es) (Ministerio de transporte)  
[www.cjsoto.com/cicloturismo/salidas/normaciclista.html](http://www.cjsoto.com/cicloturismo/salidas/normaciclista.html)



## RESPONSABILIDAD POR VICIOS Y GARANTÍA DEL FABRICANTE

Su bicicleta SCOTT **(a-c)** ha sido fabricada con sumo cuidado y su establecimiento SCOTT especializado se la ha entregado ya completamente montada.

Durante los dos primeros años siguientes a la adquisición usted podrá acogerse a todos los derechos que se derivan de la Ley de Responsabilidad por los Daños causados por Productos Defectuosos (antes garantía legal). Si constata defectos, su establecimiento especializado SCOTT es el lugar a contactar.

Para facilitar la tramitación de su reclamación será necesario presentar su recibo de compra, el carné de propietario SCOTT, el protocolo de entrega SCOTT y los protocolos de inspección sellados. Conserve estos documentos en un lugar seguro.

Con el objeto de prolongar la vida útil de su bicicleta SCOTT es imprescindible usar la bicicleta exclusivamente de acuerdo al uso previsto (véase el capítulo "Uso conforme a lo prescrito de su bicicleta SCOTT" y el carné de propietario SCOTT). Observe las indicaciones relativas al peso que se indican en el carné de propietario SCOTT. Asimismo, hay que atenerse rigurosamente a las instrucciones de montaje de los fabricantes (especialmente los pares de apriete de los tornillos) y respetar los intervalos de mantenimiento prescritos.

Realice las inspecciones y trabajos listados en este manual y las demás instrucciones adjuntas (véase el capítulo "Plan de mantenimiento e inspecciones SCOTT") y tenga en cuenta la necesidad de sustituir ciertos componentes esenciales de seguridad, tales como manillar, frenos, etc., cuando haga falta.

### ¡PELIGRO!

 Tenga en cuenta que los accesorios pueden influir notablemente sobre las características de la bicicleta SCOTT. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

### ¡INDICACIÓN!

 Esta reglamentación concierne únicamente a los estados que ratificaron el proyecto de ley de la UE, p. ej., la República Federal de Alemania. Infórme-se sobre las disposiciones vigentes en su país.



## INFORMACIÓN SOBRE LAS PIEZAS DE DESGASTE

Por la naturaleza de su función, algunos componentes de su bicicleta SCOTT están sujetos a desgaste. El grado del desgaste depende del mantenimiento y del uso que le dé a su bicicleta SCOTT (kilometraje, viajes bajo la lluvia, suciedad, sal, etc.). Las bicicletas SCOTT que se exponen siempre o con frecuencia a las influencias meteorológicas se desgastan más rápido de lo normal.

El cuidado y mantenimiento regulares **(d)** aumentan la vida útil de la bicicleta. No obstante, habrá que cambiar los componentes listados abajo cuando hayan alcanzado su límite de desgaste:

La cadena **(e)**

Las zapatas o pastillas **(f)**

El líquido de freno (DOT)

Los discos de freno

Los cables de freno

La fundas de los cables de freno

Las juntas de los elementos de suspensión

Los flancos de las llantas frenos de llanta

Las bombillas/LED

Los puños de goma

El aceite hidráulico

Los platos

Protección de las vainas

Rodamientos en bujes, articulaciones etc.

La cinta de manillar

Las lámparas

Los neumáticos

Los piñones

La funda del sillín/el sillín

Las poleas


Los cables de cambio

Las fundas de los cables de cambio


Las cámaras

Los lubricantes

### ¡ATENCIÓN!

 Registre su bicicleta SCOTT en la página [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com). Sólo de esta manera podrá disfrutar de la garantía ampliada.

### ¡PELIGRO!

 Registre su bicicleta SCOTT en la página [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) dentro de los 10 días siguientes a la fecha de compra. Sus datos también pueden ayudar a preservar su seguridad, pues le mantendremos informado sobre las medidas correspondientes, si fuera necesario.

## GARANTÍA PARA BICICLETAS SCOTT

**¿Qué cubre la garantía?** SCOTT ofrece una garantía por la compra de una bicicleta completamente montada por SCOTT o un distribuidor autorizado SCOTT, identificada con la marca SCOTT (producto), la cual cubre los defectos de material y fabricación, en caso de transferencia de riesgos, del cuadro, la parte trasera y la horquilla (si es una horquilla SCOTT).

**¿Por cuánto tiempo se concede la garantía?** Esta garantía voluntaria del fabricante se concede por un período de 5 años para el cuadro y la parte trasera y de 2 años para la horquilla a partir de la fecha de compra, siempre y cuando su bicicleta SCOTT haya sido registrada dentro de los 10 días siguientes a la compra. Esta garantía sólo es válida para el comprador original. Si el producto es vendido por el comprador original a otra persona la garantía mencionada perderá su validez.

La garantía limitada a 5 años para el cuadro y la parte trasera sólo se concede si la bicicleta se ha sometido a un mantenimiento anual, conforme a lo indicado en las instrucciones de mantenimiento adjuntas. La realización del servicio de mantenimiento anual deberá ser confirmado con sello y firma. Si no se ha realizado dicho mantenimiento, el período de garantía de 5 años para la parte trasera y el cuadro se reduce a 3 años. Los costes de inspección y mantenimiento correrán a cargo del propietario del producto.

Para los modelos Gambler, Voltage Fr y Volt-X el período de garantía se limita a 2 años.

Para los productos reparados o reemplazados se concederá garantía durante el período de garantía restante, conforme a las condiciones de garantía originales y en la medida en que la ley lo permita.

Con esta garantía, SCOTT otorga la garantía voluntaria del fabricante, de aplicación en todo el mundo. En la medida que la ley lo permita y a menos que un plazo de garantía más corto haya sido estipulado por la ley, las garantías legales se limitan a un período máximo de 5 o 2 años, a partir de la fecha de compra y al comprador original del producto.

**¿Qué cubre la garantía SCOTT?** SCOTT reemplazará el producto defectuoso por uno de tipo y calidad similares o reembolsará el precio de compra (presentado el recibo de compra), según su criterio. El cliente correrá con los costes del reemplazo de componentes no defectuosos. En tal caso, nos pondremos en contacto con usted, antes de sustituir los componentes no defectuosos, a fin de obtener su consentimiento.

**¿Qué no cubre la garantía?** Esta garantía no cubre los defectos del producto que se hayan producido después de la transferencia de riesgos. Esta garantía no se aplica a productos que hayan sido prestados o dados en alquiler. Esta garantía no aplica a la compra de bicicletas no completamente montadas. Esta garantía no cubre las piezas de desgaste, que hayan sufrido daños debido a un uso o desgaste normal (la lista completa de todos las piezas de desgaste aparecen en la instrucciones de uso).

La garantía tampoco cubre los daños causados por accidente, negligencia, uso inadecuada o incorrecto, decoloración causada por la luz solar, casos de fuerza mayor, montaje incorrecto, inobservancia de las instrucciones de mantenimiento recomendadas, falta de mantenimiento o mantenimiento defectuoso o reparación por alguien que no sea un distribuidor especializado SCOTT, el uso de componentes no compatibles con el producto y las modificación del producto. Todos los productos se entregan con unas instrucciones de uso. Por favor siga las instrucciones de uso o aquellas que se indican en el producto mismo. Los daños colaterales o indirectos, en la medida permitida por la ley, no los cubre esta garantía.

**¿Cómo reclamar la garantía?** En caso de una reclamación de garantía deberá notificar el defecto a SCOTT durante el periodo de la garantía y entregar el producto, a su cargo, para su revisión. Por favor, póngase en contacto con el establecimiento especializado SCOTT o el servicio al cliente SCOTT o el distribuidor nacional SCOTT (búsqueda de distribuidor: [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com)). Todos los productos devueltos deberán ir acompañados del recibo de compra emitido por un distribuidor autorizado SCOTT, sin el cual no se podrá reclamar la garantía. En el caso de reemplazo o reembolso del precio de compra, el producto devuelto pasará a ser propiedad de SCOTT.

Al final de estas instrucciones de uso encontrará el protocolo de entrega, que tras la aceptación y firma del consumidor final, se entregará en forma de copia al distribuidor SCOTT. Este protocolo de entrega se debe presentar obligatoriamente junto con la pieza defectuosa en caso de un reclamo de garantía. Este se considera una prueba de compra, sin el cual no se podrá aceptar la reclamación.

**¿Cuál es la influencia de los derechos de la garantía legal sobre esta garantía?** Con la presente garantía, SCOTT concede una garantía voluntaria del fabricante, las reclamaciones adicionales de orden nacional no se ven afectadas.

### Recomendación

Recomendamos encarecidamente buscar únicamente los servicios de un distribuidor autorizado SCOTT a la hora de llevar a cabo las inspecciones anuales y reparaciones, ya que un mantenimiento o reparación inadecuados o incorrectos anularán esta garantía. El coste de los trabajos de mantenimiento será asumido por el consumidor.

SCOTT Bike Warranty Periods					
	Year 1	Year 2	Year 3	Year 4	Year 5
SCOTT Bikes					
Gambler, Voltage FR, Volt-X					
Regular Warranty Period					
Option for prolongation according to maintenance intervals shown in manuals attached to bikes					

# SCOTT PLAN DE MANTENIMIENTO E INSPECCIONES

**1ª inspección** – A más tardar después de haber recorrido 100 a 300 kilómetros o tras 5 a 15 horas de uso o tres meses a partir de la fecha de compra

N.º de pedido: .....

Kilómetros recorridos: .....

o Se han llevado a cabo todos los trabajos de mantenimiento necesarios (véase el plan de mantenimiento e inspecciones); piezas cambiadas o reparadas:

.....  
.....  
.....

Realizado el:	Sello y firma del distribuidor SCOTT:
---------------	---------------------------------------

**2ª inspección** – A más tardar después de haber recorrido 2.000 kilómetros o tras 100 horas de uso o después de un año

N.º de pedido: .....

Kilómetros recorridos: .....

o Se han llevado a cabo todos los trabajos de mantenimiento necesarios (véase el plan de mantenimiento e inspecciones); piezas cambiadas o reparadas:

.....  
.....  
.....

Realizado el:	Sello y firma del distribuidor SCOTT:
---------------	---------------------------------------

**3ª inspección** – A más tardar después de haber recorrido 4.000 kilómetros o tras 200 horas de uso o después de dos años

N.º de pedido: .....

Kilómetros recorridos: .....

o Se han llevado a cabo todos los trabajos de mantenimiento necesarios (véase el plan de mantenimiento e inspecciones); piezas cambiadas o reparadas:

.....  
.....  
.....

Realizado el:	Sello y firma del distribuidor SCOTT:
---------------	---------------------------------------

**4ª inspección** – A más tardar después de haber recorrido 6.000 kilómetros o tras 300 horas de uso o después de tres años

N.º de pedido: .....

Kilómetros recorridos: .....

o Se han llevado a cabo todos los trabajos de mantenimiento necesarios (véase el plan de mantenimiento e inspecciones); piezas cambiadas o reparadas:

.....  
.....  
.....

Realizado el:	Sello y firma del distribuidor SCOTT:
---------------	---------------------------------------

**5ª inspección** – A más tardar después de haber recorrido 8.000 kilómetros o tras 400 horas de uso o después de cuatro años

N.º de pedido: .....

Kilómetros recorridos: .....

o Se han llevado a cabo todos los trabajos de mantenimiento necesarios (véase el plan de mantenimiento e inspecciones); piezas cambiadas o reparadas:

.....  
 .....  
 .....

Realizado el:	Sello y firma del distribuidor SCOTT:
---------------	---------------------------------------

**6ª inspección** – A más tardar después de haber recorrido 10.000 kilómetros o tras 500 horas de uso o después de cinco años

N.º de pedido: .....

Kilómetros recorridos: .....

o Se han llevado a cabo todos los trabajos de mantenimiento necesarios (véase el plan de mantenimiento e inspecciones); piezas cambiadas o reparadas:

.....  
 .....  
 .....

Realizado el:	Sello y firma del distribuidor SCOTT:
---------------	---------------------------------------

**7ª inspección** – A más tardar después de haber recorrido 12.000 kilómetros o tras 600 horas de uso o después de seis años

N.º de pedido: .....

Kilómetros recorridos: .....

o Se han llevado a cabo todos los trabajos de mantenimiento necesarios (véase el plan de mantenimiento e inspecciones); piezas cambiadas o reparadas:

.....  
 .....  
 .....

Realizado el:	Sello y firma del distribuidor SCOTT:
---------------	---------------------------------------

**8ª inspección** – A más tardar después de haber recorrido 14.000 kilómetros o tras 700 horas de uso o después de siete años

N.º de pedido: .....

Kilómetros recorridos: .....

o Se han llevado a cabo todos los trabajos de mantenimiento necesarios (véase el plan de mantenimiento e inspecciones); piezas cambiadas o reparadas:

.....  
 .....  
 .....

Realizado el:	Sello y firma del distribuidor SCOTT:
---------------	---------------------------------------

**9ª inspección** – A más tardar después de haber recorrido 16.000 kilómetros o tras 800 horas de uso o después de ocho años

N.º de pedido: .....

Kilómetros recorridos: .....

o Se han llevado a cabo todos los trabajos de mantenimiento necesarios (véase el plan de mantenimiento e inspecciones); piezas cambiadas o reparadas:

.....

.....

.....

Realizado el:	Sello y firma del distribuidor SCOTT:
---------------	---------------------------------------

**10ª inspección** – A más tardar después de haber recorrido 18.000 kilómetros o tras 900 horas de uso o después de nueve años

N.º de pedido: .....

Kilómetros recorridos: .....

o Se han llevado a cabo todos los trabajos de mantenimiento necesarios (véase el plan de mantenimiento e inspecciones); piezas cambiadas o reparadas:

.....

.....

.....

Realizado el:	Sello y firma del distribuidor SCOTT:
---------------	---------------------------------------

**11ª inspección** – A más tardar después de haber recorrido 20.000 kilómetros o tras 1.000 horas de uso o después de diez años

N.º de pedido: .....

Kilómetros recorridos: .....

o Se han llevado a cabo todos los trabajos de mantenimiento necesarios (véase el plan de mantenimiento e inspecciones); piezas cambiadas o reparadas:

.....

.....

.....

Realizado el:	Sello y firma del distribuidor SCOTT:
---------------	---------------------------------------

**12ª inspección** – A más tardar después de haber recorrido 22.000 kilómetros o tras 1.100 horas de uso o después de once años

N.º de pedido: .....

Kilómetros recorridos: .....

o Se han llevado a cabo todos los trabajos de mantenimiento necesarios (véase el plan de mantenimiento e inspecciones); piezas cambiadas o reparadas:

.....

.....

.....

Realizado el:	Sello y firma del distribuidor SCOTT:
---------------	---------------------------------------

## SCOTT CARNÉ DE PROPIETARIO

Modelo \_\_\_\_\_

N.º del cuadro \_\_\_\_\_

Color \_\_\_\_\_

### Suspensión delantera/Suspensión trasera

- Fabricante \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

- Modelo \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

- Número de serie \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

Forma/tamaño de cuadro \_\_\_\_\_

Tamaño de los neumáticos \_\_\_\_\_

Particularidades/accesorios \_\_\_\_\_

### ¡PELIGRO!

**⚡** Registre su bicicleta SCOTT en la página [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) dentro de los 10 días siguientes a la fecha de compra. Sus datos también pueden ayudar a preservar su seguridad, pues le mantendremos informado sobre las medidas correspondientes, si fuera necesario.

## USO CONFORME A LO PRESCRITO

### Uso conforme

Categoría 0  Categoría 3

Categoría 1  Categoría 4

Categoría 2  Categoría 5

### Peso total permitido

Bicicleta SCOTT, ciclista, equipaje \_\_\_\_\_ kg

Portaequipajes/carga permitida  no  sí \_\_\_\_\_ kg

Silla para niños permitida no

Remolque permitido no

**Palanca del freno** Palanca derecha Palanca izquierda

**Asignación de los frenos**  Freno de la rueda delantera  Freno de la rueda delantera

Freno de la rueda trasera  Freno de la rueda trasera

### ¡PELIGRO!

**⚡** Lea por lo menos los capítulos “Pruebas a realizar antes del primer uso” y “Pruebas a realizar antes de cada uso”.

Sello y firma del distribuidor SCOTT \_\_\_\_\_

## SCOTT PROTOCOLO DE ENTREGA

La entrega al cliente de la bicicleta SCOTT descrita arriba tuvo lugar una vez realizado el montaje final, en estado listo para el uso y tras haberse realizado una prueba y un control de funcionamiento de los puntos que aparecen a continuación (los trabajos adicionales necesarios aparecen entre paréntesis).

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Alumbrado   | <input type="checkbox"/> Pedales (ajuste de la fuerza de desenganche, si es el caso)  |
| <input type="checkbox"/> Frenos delantero y trasero  | <input type="checkbox"/> Sillín/Tija de sillín (ajuste al cliente de la altura y posición del sillín con llave dinamométrica) |
| <input type="checkbox"/> Suspensión delantera (ajuste al cliente)                                      | <input type="checkbox"/> Sistema de cambio (ajuste de los topes finales)  |
| <input type="checkbox"/> Suspensión trasera (ajuste al cliente)  | <input type="checkbox"/> Tornillos de componentes (control, llave dinamométrica)  |
| <input type="checkbox"/> Ruedas (centrado/tensión de los radios/presión de inflado)                    | <input type="checkbox"/> Se realizó una salida de prueba  |
| <input type="checkbox"/> Manillar/potencia (posición/control de los tornillos con llave dinamométrica) | <input type="checkbox"/> Otros trabajos realizados  |

### Distribuidor SCOTT

Nombre y apellido \_\_\_\_\_

Calle \_\_\_\_\_

Lugar \_\_\_\_\_

Tel. \_\_\_\_\_

Fax \_\_\_\_\_

E-mail \_\_\_\_\_

Fecha de entrega, sello, firma del distribuidor SCOTT \_\_\_\_\_

El cliente confirma con su firma que ha recibido la bicicleta SCOTT en buenas condiciones con los documentos adjuntos indicados abajo y ha sido informado sobre el funcionamiento de la bicicleta SCOTT.

### Instrucciones adicionales en este CD informativo SCOTT

Sistema de frenos, tija de sillín Vario, sistema de pedales, suspensión delantera/trasera, tija de sillín, potencia, sistema de cambio, instrucciones de uso adicionales del accionamiento “E-Bike/Pedelec”

### Cliente

Apellido, Nombre \_\_\_\_\_

Calle \_\_\_\_\_

CP/Lugar \_\_\_\_\_

Tel., Fax \_\_\_\_\_

E-mail \_\_\_\_\_

Lugar, fecha, firma \_\_\_\_\_



[www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com)

---

All rights reserved © 2015 SCOTT Sports SA  
SCOTT Sports SA | 17 Route du Crochet | 1762 Givisiez | Switzerland

Distribution: SSG (Europe) Distribution Center SA  
P.E.D Zone C1, Rue Du Kiell 60 | 6790 Aubange | Belgium