

# SCOTT GENERAL INFO

---

ISO 4210:2014 / EN 15194

TRADUZIONE DELLE ISTRUZIONI PER L'USO  
ORIGINALI SCOTT  
PEDELEC MOUNTAIN BIKE





Prima della prima uscita leggere almeno le pagine 13-30!

Prima di ogni uscita eseguire i controlli descritti nelle pagine 31-34!

Osservare il capitolo "Uso consentito della bicicletta SCOTT", il piano di servizio SCOTT, il certificato della bicicletta SCOTT e il verbale di consegna SCOTT!

La bicicletta e la traduzione delle istruzioni per l'uso originali soddisfano i requisiti della norma ISO 4210:2014 Cicli - requisiti di sicurezza per biciclette e della norma europea EN 15194.



## TRADUZIONE DELLE ISTRUZIONI PER L'USO ORIGINALI SCOTT

Leggete la traduzione delle istruzioni per l'uso originali SCOTT e le istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT! Questa traduzione delle istruzioni per l'uso originali SCOTT forma, insieme alle istruzioni dei produttori dei componenti e alle istruzioni per l'uso del produttore del motore, un sistema di istruzioni.

Se nella presente traduzione delle istruzioni per l'uso originali SCOTT non sono reperibili le risposte che si stanno cercando, prima di eseguire impostazioni di qualsiasi tipo, rivolgersi al proprio rivenditore specializzato SCOTT.

### PERICOLO!

 **Registrate la vostra bicicletta SCOTT su [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) entro 10 giorni dall'acquisto. Grazie all'invio dei vostri dati saremo anche in grado di informarvi su eventuali misure da adottare per la vostra sicurezza.**

### ATTENZIONE!

 **Fare riferimento anche alle istruzioni dei produttori di componenti e alle istruzioni del produttore del motore disponibili in questo CD informativo SCOTT. Questa traduzione delle istruzioni per l'uso originali è disciplinata dalla normativa europea e dagli standard EN/ISO. Nel caso di fornitura della bicicletta SCOTT in paesi non europei, l'importatore può essere obbligato ad allegare istruzioni integrative.**

### IMPORTANTE!

 **Consultate il sito [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com)**

Note legali:  
V 5.0, gennaio 2015

I dettagli tecnici possono subire variazioni rispetto ai dati e alle immagini delle istruzioni per l'uso.

© È vietata la ristampa, la traduzione, la riproduzione o l'ulteriore uso commerciale, totale o parziale, anche in formato elettronico, senza autorizzazione scritta di Zedler - Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH.

© Testo, elaborazione, fotografia, realizzazione grafica  
Zedler - Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH [www.zedler.de](http://www.zedler.de)  
SCOTT-SPORTS SA [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com)

## MTB SCOTT



## PEDELEC SCOTT



## PEDELEC SCOTT



## Telaio:

- ① Tubo orizzontale
- ② Tubo obliquo
- ③ Piantone
- ④ Fodero orizzontale
- ⑤ Fodero verticale
- ⑥ Tubo di sterzo
- ⑦ Ammortizzatore

## Forcella ammortizzata:

- I Testa della forcella
- II Tubo portante
- III Fodero
- IV Forcellino

- A Motore
- B Batteria
- C Display e unità di comando

- 1 Sella
- 2 Reggisella
- 3 Chiusura del reggisella
- 4 Freno posteriore
- 5 Disco del freno
- 6 Deragliatore
- 7 Cassetta pignoni
- 8 Cambio
- 9 Catena
- 10 Moltiplica
- 11 Pedivella
- 12 Pedale

- 13 Attacco manubrio
- 14 Manubrio
- 15 Leva del freno
- 16 Leva del cambio
- 17 Serie sterzo
- 18 Freno anteriore
- 19 Disco del freno

## Ruota:

- 20 Bloccaggio rapido/perno passante
- 21 Raggio
- 22 Cerchio
- 23 Pneumatico
- 24 Mozzo

<b>NOTE SU QUESTA TRADUZIONE DELLE ISTRUZIONI PER L'USO ORIGINALI SCOTT</b> . . . . .	10
<b>SICUREZZA E COMPORTAMENTO</b> . . . . .	13
<b>USO CONSENTITO DELLA BICICLETTA SCOTT</b> . . . . .	17
<b>CONTROLLI PRIMA DELLA PRIMA USCITA</b> . . . . .	25
Ulteriori indicazioni "Controlli prima della prima uscita" con il Pedelec SCOTT . . . . .	28
<b>CONTROLLI PRIMA DI OGNI USCITA</b> . . . . .	31
Ulteriori indicazioni "Controlli prima di ogni uscita" con il Pedelec SCOTT . . . . .	33
<b>USO DEI BLOCCAGGI RAPIDI E DEI PERNI PASSANTI</b> . . . . .	35
<b>Bloccaggi rapidi sulla bicicletta SCOTT</b> . . . . .	35
Procedura per il fissaggio sicuro di un componente con bloccaggio rapido . . . . .	35
Sistema di bloccaggio rapido DT Swiss RWS . . . . .	37
<b>Perni passanti sulla bicicletta SCOTT</b> . . . . .	39
Il sistema DT Swiss RWS . . . . .	40
Maxle per RockShox RS-1 . . . . .	42
Bolted Thru axle (eccentrico) . . . . .	43
Fox E-Thru 15 QR . . . . .	44
<b>REGOLAZIONE DELLA BICICLETTA SCOTT IN BASE ALLE ESIGENZE DELL'UTILIZZATORE</b> . . . . .	46
<b>Regolazione dell'altezza di seduta</b> . . . . .	47
<b>Regolazione dell'altezza del manubrio</b> . . . . .	49
Attacchi manubrio per sistemi non filettati – Aheadset® . . . . .	51
Particolarità delle biciclette SCOTT con canotto della forcella in carbonio . . . . .	53
Impostazione della sella – distanza dal manubrio e inclinazione . . . . .	55
Spostamento e regolazione orizzontale della sella . . . . .	56
<b>Regolazione delle leve e delle appendici</b> . . . . .	59
Impostazione della distanza delle leve dei freni sulle mountain bike SCOTT . . . . .	59
Adattamento dell'inclinazione di manubrio e leve dei freni sulle mountain bike SCOTT . . . . .	60
Appendici . . . . .	62
<b>BICICLETTA SCOTT DA DIRT E FREERIDE</b> . . . . .	63
Regolazione dell'altezza della sella . . . . .	64

<b>SOSPENSIONE SULLE BICICLETTA SCOTT</b> . . . . .	66
<b>Glossario</b> . . . . .	66
<b>Front Suspension</b> . . . . .	68
Regolazione della durezza degli ammortizzatori . . . . .	68
Regolazione dell'ammortizzazione . . . . .	71
Lockout . . . . .	73
Manutenzione . . . . .	74
<b>Rear Suspension</b> . . . . .	75
Particolarità della posizione di seduta . . . . .	76
Regolazione della durezza degli ammortizzatori . . . . .	76
Regolazione della sospensione . . . . .	79
Regolazione dell'ammortizzazione . . . . .	79
Lockout . . . . .	82
Manutenzione . . . . .	83
<b>FRENI</b> . . . . .	85
<b>Freni a pattino</b> . . . . .	87
Freni a V (V-brake) e freni Cantilever . . . . .	87
<b>Freni a disco</b> . . . . .	89
Freni a disco idraulici . . . . .	91
Freni a disco meccanici . . . . .	92
<b>CAMBIO</b> . . . . .	93
<b>Cambio a catena</b> . . . . .	93
Funzionamento ed uso . . . . .	94
Verifica e regolazione . . . . .	97
Regolazione del cambio . . . . .	97
Regolazione del deragliatore . . . . .	99
<b>CATENA</b> . . . . .	101
<b>Cura della catena</b> . . . . .	102
<b>RUOTE E PNEUMATICI</b> . . . . .	103
<b>Informazioni su pneumatici, camere d'aria,     rim-tape e pressione di gonfiaggio</b> . . . . .	104
<b>Valvole</b> . . . . .	106
<b>Centratore del cerchio e tensione dei raggi</b> . . . . .	107

<b>FORATURA DI UNO PNEUMATICO</b> . . . . .	108
Come smontare la ruota . . . . .	108
Pneumatici rigidi e pneumatici pieghevoli . . . . .	109
Smontaggio degli pneumatici . . . . .	109
Montaggio degli pneumatici . . . . .	111
Pneumatici senza camera d'aria (pneumatici tubeless) . . . . .	112
Smontaggio degli pneumatici . . . . .	112
Riparazione . . . . .	112
Montaggio degli pneumatici . . . . .	113
Come rimontare la ruota . . . . .	114
<b>CONTROLLI DOPO UNA CADUTA</b> . . . . .	115
Ulteriori indicazioni "Controlli dopo una caduta" con il Pedelec SCOTT . . . . .	118
<b>CARBONIO - UN MATERIALE PARTICOLARE</b> . . . . .	119
<b>SERIE STERZO DELLA BICICLETTA SCOTT</b> . . . . .	121
Serie sterzo senza filettatura - Aheadset® . . . . .	122
<b>INDICAZIONI PER PEDALARE CON IL PEDELEC SCOTT</b> . . . . .	124
Pedalare con il motore . . . . .	125
Consigli per lunghe uscite . . . . .	127
Pedalata senza il motore . . . . .	128
<b>INFORMAZIONI INTERESSANTI PER LA GUIDA DEI PEDELEC SCOTT VELOCI (S-PEDELEC)</b> . . . . .	128
<b>INDICAZIONI PER UN CORRETTO UTILIZZO DELLA BATTERIA</b> . . . . .	131
<b>IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE DELLA BICICLETTA SCOTT</b> . . . . .	135
Impianto di illuminazione alimentato a pila o pila ricaricabile . . . . .	135
Caso speciale: Pedelec . . . . .	135
<b>INFORMAZIONI INTERESSANTI SULLA BICICLETTA SCOTT</b> . . . . .	136
Caschi e occhiali . . . . .	136
Abbigliamento . . . . .	137
Pedali e scarpette . . . . .	138
<b>Accessori</b> . . . . .	140
Appendici (Barends) . . . . .	140
Lucchetti . . . . .	141
Kit riparazione bicicletta . . . . .	141
Computer . . . . .	141
Cavalletto . . . . .	141
Parafanghi . . . . .	141

<b>TRASPORTO DI BAGAGLI</b> . . . . .	142
<b>TRASPORTO DI BAMBINI</b> . . . . .	143
<b>TRASPORTARE LA BICICLETTA SCOTT O IL PEDELEC SCOTT</b> . . . . .	143
In macchina . . . . .	143
Con i mezzi pubblici . . . . .	145
In aereo . . . . .	146
<b>Particolarità per il trasporto del Pedelec SCOTT</b> . . . . .	147
In macchina . . . . .	147
In treno / con mezzi di trasporto pubblici . . . . .	148
In aereo . . . . .	149
<b>AVVERTENZE GENERALI SU CURA E ISPEZIONI</b> . . . . .	149
Manutenzione e ispezioni della bicicletta o Pedelec SCOTT . . . . .	149
Pulizia e cura della bicicletta SCOTT o del Pedelec SCOTT . . . . .	151
Custodia della bicicletta SCOTT o del Pedelec SCOTT . . . . .	153
Particolarità per la manutenzione dei Pedelec SCOTT veloci (S-Pedelec) . . . . .	154
<b>PROGRAMMA DI ASSISTENZA TECNICA E MANUTENZIONE SCOTT</b> . . . . .	156
<b>COPPIE DI SERRAGGIO CONSIGLIATE PER LA BICICLETTA SCOTT</b> . . . . .	158
Coppie di serraggio consigliate per freni a disco della vostra bicicletta SCOTT . . . . .	160
<b>DISPOSIZIONI DI LEGGE SULLA CIRCOLAZIONE STRADALE</b> . . . . .	161
<b>RESPONSABILITÀ SU DIFETTI DI FABBRICAZIONE E GARANZIA</b> . . . . .	162
Avvertenze per le parti soggette a usura . . . . .	163
<b>GARANZIA PER LE BICICLETTE SCOTT</b> . . . . .	164
 <b>SCOTT</b> PIANO DI SERVIZIO . . . . .	166
 <b>SCOTT</b> CERTIFICATO DELLA BICICLETTA . . . . .	172
 <b>SCOTT</b> VERBALE DI CONSEGNA . . . . .	173

## NOTE SU QUESTA TRADUZIONE DELLE ISTRUZIONI PER L'USO ORIGINALI SCOTT

Nelle prime pagine di questa traduzione delle istruzioni per l'uso originali SCOTT sono raffigurati esempi di tipiche biciclette mountain bike SCOTT e di due tipici Pedelec SCOTT. Una di queste biciclette SCOTT corrisponde alla bicicletta SCOTT acquistata. Il mercato offre oggi molti tipi differenti di biciclette che nello specifico sono state progettate e quindi equipaggiate per soddisfare esigenze diverse. La traduzione delle istruzioni per l'uso originali SCOTT riguarda le seguenti tipologie di bicicletta:

Mountain bike **(a-d)**

Pedelec, EPAC (anche: E-Bike) **(e+f)**

S-Pedelec

Questa traduzione delle istruzioni per l'uso originali SCOTT non sono valide per biciclette diverse dal tipo illustrato. Le presenti istruzioni non sono da intendersi come guida per assemblare o riparare una bicicletta SCOTT né per mettere in condizioni di marcia biciclette SCOTT parzialmente montate.

Quelle che nella norma europea EN 15194 vengono indicate come biciclette EPAC con pedalata assistita, in questa traduzione delle istruzioni per l'uso originali SCOTT vengono denominate Pedelec. Troverete una descrizione più dettagliata dei diversi tipi di EPAC nel capitolo "Usò consentito della bicicletta SCOTT".

In questa traduzione delle istruzioni per l'uso originali SCOTT viene utilizzato sempre il termine generale "bicicletta" anche per indicare le mountain bike e i Pedelec.



Prestare particolare attenzione ai seguenti simboli:

### PERICOLO!

 Questo simbolo indica un possibile pericolo per la vita e la salute in caso di mancata esecuzione delle operazioni descritte o nel caso in cui non vengano presi i provvedimenti richiesti.

### ATTENZIONE!

 Questo simbolo indica un comportamento sbagliato che può causare danni a cose o all'ambiente.

### IMPORTANTE!

 Questo simbolo fornisce informazioni su come usare il prodotto o rimanda alla relativa sezione della traduzione delle istruzioni per l'uso originali SCOTT alla quale è necessario prestare particolare attenzione.

I seguenti simboli appaiono sempre quando si fa riferimento alle caratteristiche peculiari dei Pedelec. Se avete acquistato un Pedelec SCOTT leggete con molta attenzione queste indicazioni e avvertenze. Leggere sempre anche le avvertenze generali contenute in questa traduzione delle istruzioni per l'uso originali.

### PERICOLO!

 Questo simbolo indica un possibile pericolo per la vita e la salute in caso di mancata esecuzione delle operazioni descritte o nel caso in cui non vengano presi i provvedimenti richiesti per utilizzare il vostro Pedelec SCOTT. Leggere sempre anche le avvertenze generali contenute in questa traduzione delle istruzioni per l'uso originali SCOTT.

### ATTENZIONE!

 Questo simbolo indica un comportamento sbagliato quando si usa il Pedelec SCOTT che può causare danni a cose o all'ambiente. Leggere sempre anche le avvertenze generali contenute in questa traduzione delle istruzioni per l'uso originali SCOTT.

**IMPORTANTE!**

 Questo simbolo fornisce informazioni su come usare il Pedelec SCOTT o rimanda alla relativa sezione della traduzione delle istruzioni per l'uso originali alla quale è necessario prestare particolare attenzione. Leggere sempre anche le avvertenze generali contenute in questa traduzione delle istruzioni per l'uso originali.

Le possibili conseguenze che sono state indicate sopra non vengono sempre ripetute nella traduzione delle istruzioni per l'uso originali SCOTT laddove appaiono questi simboli.

**Questa traduzione delle istruzioni per l'uso originali SCOTT e questo CD informativo SCOTT soddisfano i requisiti della norma ISO 4210:2014 per le biciclette mountain bike e della norma EN 15194 per i Pedelec.**

Fare riferimento anche alle istruzioni dei produttori di componenti e alle istruzioni del produttore del motore disponibili in questo CD informativo SCOTT.

**SICUREZZA E COMPORTAMENTO**

Gentili clienti SCOTT,

congratulations per aver acquistato una nuova bicicletta SCOTT. Avete acquistato una bicicletta che sarà sicuramente all'altezza delle vostre aspettative di qualità, funzione e caratteristiche di guida. Sarete ancora più soddisfatti della vostra nuova bicicletta SCOTT, sia se siete principianti che amatori, perché i nostri telai sono fabbricati su misura e i componenti sono adattati in base alle esigenze individuali dell'utilizzatore!

Per potervi garantire la massima sicurezza quando usate questo prodotto, vi invitiamo a leggere con attenzione la presente traduzione delle istruzioni per l'uso originali SCOTT.

Con l'acquisto di questa bicicletta SCOTT **(a-d)** avete scelto un prodotto di qualità. La vostra nuova bicicletta SCOTT è stata realizzata con parti sviluppate e prodotte con precisione e know-how. La bicicletta è stata montata dal vostro rivenditore specializzato SCOTT che ne ha anche verificato il regolare funzionamento. Non vi resta che montare in sella e pedalare in tutta sicurezza.

In questa traduzione delle istruzioni per l'uso originali SCOTT troverete raccolta una serie di consigli sull'uso della bicicletta SCOTT nonché informazioni interessanti sulle sue caratteristiche costruttive, sulla cura e sulla manutenzione. Vi invitiamo a leggere con attenzione questa traduzione delle istruzioni per l'uso originali SCOTT, anche se siete ciclisti esperti. Negli ultimi anni la tecnica di costruzione delle biciclette ha fatto grandi progressi **(e+f)**.

Prima di uscire per la prima volta con la nuova bicicletta SCOTT vi consigliamo di leggere almeno il capitolo "Controlli prima della prima uscita". Prima di mettervi in sella alla vostra bicicletta SCOTT eseguite sempre la prova di funzionamento descritta nel capitolo "Controlli prima di ogni uscita", ed il divertimento e la sicurezza saranno garantiti.



Anche un manuale grande come un'enciclopedia non potrebbe contenere tutte le possibili combinazioni di modelli di bicicletta e componenti. Pertanto l'attenzione di questa traduzione delle istruzioni per l'uso originali SCOTT è incentrata sulla bicicletta o Pedelec SCOTT da voi acquistata e sui componenti comuni. Esso contiene le indicazioni e le avvertenze più rilevanti per utilizzare il vostro nuovo bicicletta SCOTT.

Nell'eseguire le operazioni di manutenzione e di riparazione **(a)** descritte in modo esaustivo vi invitiamo a tenere sempre presente che le istruzioni e le indicazioni valgono esclusivamente per questa bicicletta SCOTT.

I consigli qui riportati non sono applicabili ad altri tipi di bicicletta. Dato il gran numero di varianti e i tanti modelli è possibile che le operazioni descritte non siano complete. Fare riferimento anche alle istruzioni dei produttori di componenti e alle istruzioni del produttore del motore disponibili in questo CD informativo SCOTT.

Tenete presente che le istruzioni possono risultare incomplete a seconda dell'esperienza e delle attitudini manuali di chi esegue le operazioni. È possibile che alcune operazioni richiedano ulteriori strumenti (speciali) **(b)** o istruzioni aggiuntive. Il presente manuale non è in grado di trasmettere le conoscenze di un meccanico di biciclette.

#### IMPORTANTE!

**i** In questo CD informativo SCOTT sono disponibili le istruzioni dei produttori dei vari componenti, le istruzioni per l'uso del produttore del motore e i rispettivi link.

Prima di partire ancora un paio di consigli che, in quanto noi stessi ciclisti, ci teniamo a darvi: Non andate mai in bicicletta senza casco e occhiali **(c)**. Usate sempre un abbigliamento adatto al ciclismo, di colore chiaro; indossate pantaloni a gamba stretta o una fascetta stringipantaloni **(d)** e scarpette adatte ai pedali montati **(e)**. Nel traffico stradale guidate sempre con prudenza e rispettate le norme di circolazione per non mettere in pericolo voi stessi e gli altri.



Il presente manuale non è in grado di insegnarvi ad andare in bicicletta. Chi va in bicicletta deve essere consapevole del fatto che sta svolgendo un'attività potenzialmente pericolosa e che il conducente deve sempre avere il controllo della propria bicicletta SCOTT. Quando guidate un Pedelec SCOTT tenete presente che d'ora in poi la vostra velocità sarà maggiore. Se necessario può essere utile frequentare un corso base per ciclisti e utenti di Pedelec.

Come accade in ogni tipo di sport ci si può ferire anche andando in bicicletta. Prima di montare in sella bisogna essere consapevoli di tale pericolo ed accettarlo. Non dimenticate che la bicicletta non dispone dei dispositivi di sicurezza di una macchina (ad es. carrozzeria, ABS o airbag). Quindi guidate sempre con prudenza, rispettando gli altri utenti del traffico.

Non guidate mai dopo aver assunto medicinali, droghe, alcol o se vi sentite stanchi. Non trasportate mai una seconda persona sulla bicicletta SCOTT e tenete sempre le mani sul manubrio.

Rispettate le norme che regolano l'uso delle biciclette SCOTT fuori dalle strade asfaltate. Tali disposizioni possono variare da paese a paese.

Rispettate sempre la natura, e in special modo quando attraversate boschi e prati **(f)**. Andate in bicicletta solo su strade e percorsi segnati e battuti.

Quando uscite con un Pedelec SCOTT dovete tenere presente che vi muovete velocemente e in modo silenzioso. Non spaventate i pedoni o gli altri ciclisti. Per prevenire gli incidenti, se necessario, annunciate in tempo utile il vostro passaggio suonando il campanello e rallentate. Vi consigliamo pertanto di esercitarvi ad usare il Pedelec SCOTT. Troverete maggiori informazioni nei capitoli "Indicazioni per pedalare con il Pedelec SCOTT" e "Informazioni interessanti per la guida dei Pedelec SCOTT veloci (S-Pedelec)".

Prima di tutto vi invitiamo a familiarizzare con i componenti della bicicletta SCOTT. Per prima cosa estraete la pagina della copertina della traduzione delle istruzioni per l'uso originali SCOTT. A titolo di esempio sono qui raffigurate una mountain bike SCOTT **(a)** e due Pedelec SCOTT **(b)** con tutti i loro componenti. Tenete aperta questa pagina durante la lettura in modo da trovare subito le parti menzionate nel testo.

#### PERICOLO!

**⚡** Nell'eseguire le operazioni di manutenzione e cura, nonché quando si registra la bicicletta, non pretendete troppo da voi stessi mettendo così a rischio la vostra sicurezza. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

#### PERICOLO!

**⚡** Tenete conto dei seguenti punti: È fatto divieto ai conducenti di biciclette di farsi trainare dalle automobili. Non è consentito andare in bicicletta senza mani. È consentito staccare i piedi dai pedali soltanto quando lo stato della strada lo renda necessario.

#### SCOTT - NO SHORTCUTS



## USO CONSENTITO DELLA BICICLETTA SCOTT

I nostri ingegneri hanno progettato questa bicicletta SCOTT per un uso specifico. Utilizzate la vostra bicicletta SCOTT solamente per l'uso a cui è destinata, altrimenti rischiate che la bicicletta SCOTT non sopporti le sollecitazioni e si rompa, con conseguenze anche gravi o incidenti! Un uso non consentito comporta la perdita di validità della garanzia.

#### IMPORTANTE!

**i** Consultate il sito [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) per sapere a che categoria appartiene la vostra nuova bicicletta SCOTT.

Non esiste un tipo di bicicletta adatta per tutti gli usi. Il vostro rivenditore specializzato SCOTT saprà aiutarvi a scegliere la bicicletta SCOTT adatta alle vostre esigenze. Inoltre vi indicherà i limiti dei diversi tipi di bicicletta.

#### Categoria 3: Biciclette SCOTT crosscountry, da maratona e hardtail

Le **biciclette crosscountry (c), da maratona (d) e hardtail SCOTT (e+f)** devono essere utilizzate su percorsi con superficie asfaltata o lastricata o strade campestri con superficie a ghiaia fine; si adattano anche a terreni accidentati e non stabilizzati. L'uso consentito di queste biciclette SCOTT include anche salti sporadici fino ad un'altezza di 0,5 m.

Inoltre sono predisposte per l'attività di ciclocross in ambienti da leggeri a molto pesanti su terreni medio-duri (ad es. collinari con piccoli ostacoli tipo radici, roccia, superfici cedevoli e dure nonché avvallamenti). Proprio i salti possono causare cadute rovinose per un ciclista inesperto, per cui il notevole incremento delle forze in gioco potrebbe provocare danni o ferite. SCOTT consiglia di frequentare corsi di tecnica di guida.

Se necessario fate esaminare la bicicletta SCOTT al vostro rivenditore specializzato SCOTT più frequentemente di quanto indicato dal programma di assistenza tecnica e manutenzione SCOTT.

Non sono tuttavia adatte per terreni rocciosi, acrobazie, scalini ecc, per allenamenti e competizioni della categoria freeride, dirt, downhill nonché per freeride più aggressivo, downhill estremo, dirt jump, slopestyle, né per un utilizzo molto aggressivo o estremo.

Il tipo di progettazione e l'equipaggiamento delle **biciclette SCOTT da cross-country (a+b), da maratona e hardtail (c)** non ne consente un uso su strade pubbliche. Prima di usarle su strade pubbliche è necessario equipaggiarle con i dispositivi prescritti dalla legge.

Nel traffico stradale vi invitiamo ad attenervi alle regole in vigore. Troverete maggiori informazioni nel capitolo "Disposizioni di legge sulla circolazione stradale".

Le biciclette SCOTT XC, Trail e Contessa Mountain fanno parte di questa categoria.

Il **peso massimo** del conducente incluso il bagaglio e la bicicletta non deve superare i **119 o 128 kg** (a seconda del modello). In alcuni casi i consigli d'uso dei produttori dei componenti potrebbero limitare ulteriormente il peso complessivo consentito.

#### PERICOLO!

**⚡** **Sulle biciclette SCOTT crosscountry, da maratona e hardtail non è consentito l'utilizzo di rimorchi, seggiolini e portapacchi. Tenete presente che SCOTT declina qualsiasi responsabilità e non fornisce alcuna garanzia in caso di utilizzo di un rimorchio, seggiolino o portapacchi.**

**Eccezione: se sul fodero carro posteriore e sui forcellini della bicicletta SCOTT sono presenti gli appositi dispositivi, è consentito il montaggio di un portapacchi compatibile. Prima di procedere al montaggio rivolgersi ad un rivenditore specializzato SCOTT.**

#### PERICOLO!

**⚡** **Le biciclette SCOTT della categoria 3 non sono adatte per uscite su terreni rocciosi, per salti alti e lunghi (d), slides, scalini, stoppies, wheelies, acrobazie ecc.!**

#### IMPORTANTE!

**i** **Consultate il sito [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) per sapere a che categoria appartiene la vostra nuova bicicletta SCOTT.**

### Categoria 4: Biciclette SCOTT da enduro e all mountain

Le **biciclette SCOTT da enduro (e+f)** e **all mountain** sono progettate per l'uso offroad (cross alpino ecc.). Le biciclette SCOTT di questa categoria possono essere utilizzate su terreni consentiti per le biciclette delle categorie 1, 2 e 3.



Inoltre le biciclette SCOTT di questa categoria sono adatte per terreni molto accidentati e parzialmente rocciosi, con forti pendenze e di conseguenza per elevate velocità. Per i ciclisti esperti effettuare salti frequenti con queste biciclette SCOTT non costituisce un problema.

Tuttavia questo tipo di biciclette SCOTT non è adatto per acrobazie, scalini, per tipo di conduzione/salti estremi come ad es. mountain bike, freeride e downhill più aggressivi, per percorsi north shore, dirt jump, hucking, allenamenti e competizioni delle categorie freeride, dirt e downhill. SCOTT consiglia inoltre di evitare l'uso regolare e costante di queste biciclette SCOTT nei bike park.

Il tipo di progettazione e l'equipaggiamento delle biciclette **SCOTT da enduro e all mountain** non ne consente un uso su strade pubbliche. Prima di usarle su strade pubbliche è necessario equipaggiarle con i dispositivi prescritti dalla legge. Nel traffico stradale vi invitiamo ad attenervi alle regole in vigore. Troverete maggiori informazioni nel capitolo "Disposizioni di legge sulla circolazione stradale".

Le biciclette SCOTT ENDURO fanno parte di questa categoria.

Il **peso massimo** del conducente incluso il bagaglio e la bicicletta non deve superare i **119 o 128 kg** (a seconda del modello). In alcuni casi i consigli d'uso dei produttori dei componenti potrebbero limitare ulteriormente il peso complessivo consentito.

#### PERICOLO!

**⚡** **Sulle biciclette SCOTT da enduro e all mountain non è consentito l'utilizzo di rimorchi, seggiolini e portapacchi. Tenete presente che SCOTT declina qualsiasi responsabilità e non fornisce alcuna garanzia in caso di utilizzo di un rimorchio, seggiolino o portapacchi.**

#### PERICOLO!

**⚡** **A causa delle forti sollecitazioni, queste biciclette SCOTT di categoria 4 dovrebbero essere controllate dopo ogni uscita per verificare la presenza di eventuali danni. Sono obbligatorie almeno due ispezioni all'anno da un rivenditore specializzato SCOTT.**

#### IMPORTANTE!

**i** **Consultate il sito [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) per sapere a che categoria appartiene la vostra nuova bicicletta SCOTT.**

## Categoria 5: Biciclette SCOTT gravity, freeride, downhill e dirt jump

Il tipo di progettazione e l'equipaggiamento delle biciclette **SCOTT gravity, freeride, downhill e dirt jump** non ne consente un uso su strade pubbliche. Prima di usarle su strade pubbliche è necessario equipaggiarle con i dispositivi prescritti dalla legge. Nel traffico stradale vi invitiamo ad attenervi alle regole in vigore. Troverete maggiori informazioni nel capitolo "Disposizioni di legge sulla circolazione stradale".

### PERICOLO!

**⚡** Sulle biciclette **SCOTT gravity, freeride, downhill e dirt jump** non è consentito l'utilizzo di rimorchi, seggiolini e portapacchi. Tenete presente che **SCOTT** declina qualsiasi responsabilità e non fornisce alcuna garanzia in caso di utilizzo di un rimorchio, seggiolino o portapacchi.

### PERICOLO!

**⚡** A causa delle forti sollecitazioni, queste biciclette **SCOTT** di categoria 5 dovrebbero essere controllate dopo ogni uscita per verificare la presenza di eventuali danni. Sono obbligatorie almeno tre ispezioni all'anno da un rivenditore specializzato **SCOTT**.

### IMPORTANTE!

**i** Consultate il sito [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) per sapere a che categoria appartiene la vostra nuova bicicletta **SCOTT**.

### Categoria 5.1: Biciclette SCOTT gravity, freeride e downhill

Le **biciclette SCOTT gravity, freeride (a+b)** e **downhill (c)** sono adatte per salti, salto di ostacoli, elevate velocità e una guida aggressiva su terreni accidentati o l'atterraggio su superfici piane. Questo tipo di conduzione è estremamente pericolosa e sottopone la bicicletta a forze non controllabili che potrebbero sovraccaricare il telaio, la forcella o i componenti. Se decidete di utilizzare una bicicletta **SCOTT** della categoria 5.1 fuoristrada, dovete adottare misure precauzionali adeguate come ad es. far ispezionare più spesso la bicicletta e sostituire l'attrezzatura. Indossate anche un equipaggiamento di sicurezza completo, come ad es. un casco integrale, inserti protettivi e protezioni del corpo **(d)**.

Le **biciclette SCOTT gravity, freeride e downhill** sono progettate per uscite sui terreni più difficili come ad es. sui percorsi North Shore e Slopestyle, che dovrebbero essere affrontate soltanto dai ciclisti più esperti.



Le biciclette **SCOTT DH / FR** fanno parte di questa categoria.

### PERICOLO!

**⚡** Non sopravvalutatevi mettendo a rischio la vostra sicurezza. Parecchie azioni o acrobazie eseguite da professionisti sembrano semplici ma costituiscono in realtà un pericolo mortale. Indossate sempre adeguati indumenti protettivi.

### Categoria 5.2: Biciclette SCOTT da dirt jump

Le **biciclette SCOTT da dirt jump** sono adatte per salti, salto di ostacoli, elevate velocità e una guida aggressiva su terreni accidentati o l'atterraggio su superfici piane. Questo tipo di conduzione è estremamente pericolosa e sottopone la bicicletta a forze non controllabili che potrebbero sovraccaricare il telaio, la forcella o i componenti. Se decidete di utilizzare una bicicletta **SCOTT** della categoria 5.2 fuoristrada, dovete adottare misure precauzionali adeguate come ad es. far ispezionare più spesso la bicicletta e sostituire l'attrezzatura. Indossate anche un equipaggiamento di sicurezza completo, come ad es. un casco integrale, inserti protettivi e protezioni del corpo.

Le **biciclette SCOTT da dirt jump (e)** sono progettate per dirt jump, rampe, skate park appositamente costruiti e per altri ostacoli e terreni prevedibili, dove sono richieste abilità e controllo della bicicletta, piuttosto del mero affidarsi alle sospensioni. Le biciclette **SCOTT** da dirt jump sono utilizzate come robuste biciclette **BMX**.

Le **biciclette SCOTT da dirt jump** non sono progettate per terreni, cadute libere o atterraggi in cui sono necessarie lunghe corse delle sospensioni per assorbire lo shock dell'atterraggio e mantenere il controllo della bicicletta.

Le biciclette **SCOTT DIRT** fanno parte di questa categoria.

### PERICOLO!

**⚡** Dato l'uso particolare a cui sono destinate, alcune biciclette da dirt **SCOTT** sono dotate di un solo freno. Viene fornito comunque sempre il secondo freno in dotazione che può essere montato all'occorrenza. Questo tipo di bicicletta **SCOTT** da dirt deve essere utilizzato solamente su tracciati appositamente dedicati.

### PERICOLO!

**⚡** Non sopravvalutatevi mettendo a rischio la vostra sicurezza. Parecchie azioni o acrobazie eseguite da professionisti sembrano semplici ma costituiscono in realtà un pericolo mortale. Indossate sempre adeguati indumenti protettivi **(f)**.

## Pedelecs

**Pedelecs (Pedal Electric Cycles)** o anche **EPACs (Electrically Power Assisted Cycles)** sono biciclette dotate di un motore ausiliario che si attiva solo quando si spinge ulteriormente sui pedali. Appena viene interrotta la pedalata si spegne anche il motore.

Per poter guidare un Pedelec **(a+b)** non è richiesta la patente di guida, se la pedalata assistita si disattiva automaticamente ad una velocità di 25 km/h. Non è inoltre necessaria un permesso di circolazione o una targa per l'assicurazione.

Ai sensi di legge i Pedelec SCOTT sono biciclette, perciò potete o dovete circolare sulle piste ciclabili senza alcuna limitazione. Si consiglia di indossare un casco, il suo utilizzo non è però obbligatorio. Non confondete il vostro Pedelec SCOTT con un "Pedelec SCOTT veloce (S-Pedelec)" (vedi **Pedelec veloci**).

La maggior parte dei Pedelec SCOTT sono costruiti per essere utilizzati su strade e percorsi con fondo liscio. Utilizzate solo percorsi nei quali è consentito andare in bicicletta. L'utilizzo dei Pedelec SCOTT da trekking può provocare cadute con conseguenze anche gravi. Per l'utilizzo fuoristrada sono adatte solamente i Pedelec Offroad SCOTT. Non è consentito utilizzare i Pedelec da trekking SCOTT fuoristrada.

Se presente, l'ausilio per la spinta **(c)** vi supporta quando spingete il Pedelec SCOTT fino ad una velocità di 6 km/h, anche senza pedalare.

Il vostro Pedelec SCOTT è costruito per sopportare un peso massimo. Vengono sommati il peso del conducente, del bagaglio e del Pedelec SCOTT. Il **peso massimo consentito** è di **150 kg**.

### Pedelec veloci

I Pedelec veloci **(S-Pedelec o Speed Pedelec)** sono biciclette dotate di un motore ausiliario **(d)** che fornisce assistenza, anche con velocità superiori ai 25 km/h, fintanto che pedalate. La velocità massima supportata è 45 km/h. Se non accompagnate con la pedalata, S-Pedelec SCOTT può arrivare fino a 20 km/h.

Gli S-Pedelec SCOTT sono considerati ciclomotori, e come tali richiedono immatricolazione e omologazione UE e sono quindi soggetti a rigide normative che regolano la sostituzione dei componenti o le modifiche. L'utilizzo di componenti privi di certificato/omologazione comporta la decadenza del permesso di circolazione, il che significa che S-Pedelec SCOTT non può più essere utilizzato nel traffico stradale.



È necessario possedere un patentino per ciclomotori (patente "classe AM") o una patente per autoveicoli.

Informatevi presso la motorizzazione civile per sapere a quale età è possibile ottenere il patentino per ciclomotore necessario per guidare un S-Pedelec SCOTT.

Verificare nel Paese di utilizzo se i Pedelec SCOTT veloci possono essere utilizzati sulle piste ciclabili urbane, se i S-Pedelec SCOTT possono essere utilizzati sui percorsi contrassegnati con i cartelli supplementari di "via libera" per i ciclomotori e se le strade a senso unico dove è ammessa la circolazione dei ciclisti possono essere percorse contromano.

In Germania e in Svizzera con i Pedelec SCOTT veloci è obbligatorio indossare un elmetto protettivo. È sufficiente un comune casco per bicicletta **(e)**. Leggete anche il capitolo "Informazioni interessanti per la guida dei Pedelec SCOTT veloci (S-Pedelec)".

La maggior parte dei Pedelec veloci (S-Pedelec) SCOTT sono costruiti esclusivamente per un utilizzo su strade e percorsi con fondo liscio. Utilizzate S-Pedelec / E-Bike solo sui percorsi consentiti. I comuni S-Pedelec SCOTT non sono generalmente indicati per l'utilizzo su terreni off road **(f)**. L'utilizzo dei S-Pedelec SCOTT fuoristrada può provocare cadute con conseguenze anche gravi.

Il vostro S-Pedelec SCOTT è costruito per sopportare un peso massimo. Vengono sommati il peso del conducente, del bagaglio e dell'S-Pedelec SCOTT. Il **peso massimo** è di **150 kg**.

### PERICOLO!

 **Non fare un uso inappropriato della bicicletta SCOTT, perché altrimenti non sarà in grado di far fronte alle sollecitazioni alle quali la bicicletta SCOTT viene sottoposta. Pericolo di caduta!**

### PERICOLO!

 **Non modificate il vostro Pedelec SCOTT o S-Pedelec SCOTT, specialmente la potenza e la velocità assistita! Un Pedelec o S-Pedelec modificato non può più circolare nel traffico stradale.**

**PERICOLO!**

 Non sopravvalutatevi mettendo a rischio la vostra sicurezza. Parecchie azioni o acrobazie eseguite da professionisti sembrano semplici ma costituiscono in realtà un pericolo mortale. Indossate sempre adeguati indumenti protettivi.

**PERICOLO!**

 Tenete presente che ci sono diversi tipi di Pedelec e di E-Bike e che sono soggetti a differenti norme. Controllate sul certificato della vostra bicicletta SCOTT la classe di appartenenza del vostro Pedelec o della vostra E-Bike **(a)**. Rispettate le regole specifiche derivanti da tale classe sia per la circolazione stradale che per uscite nella natura.

**IMPORTANTE!**

 Le normative e le regole riguardanti i Pedelec e i Pedelec veloci sono attualmente in fase di revisione. Leggete i giornali per informarvi su eventuali modifiche della normativa.

**IMPORTANTE!**

 Attenetevi assolutamente anche alle istruzioni per l'uso del produttore del motore istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

**IMPORTANTE!**

 Troverete maggiori informazioni sull'uso consentito del Pedelec SCOTT o del S-Pedelec SCOTT così come sul peso massimo consentito (ciclista, Pedelec SCOTT e bagaglio) nel certificato della bicicletta SCOTT e nel capitolo "Uso consentito della bicicletta SCOTT".

**IMPORTANTE!**

 Potete trovare informazioni per l'utilizzo di rimorchi, portapacchi e seggiolini per bambini con il Pedelec SCOTT nel certificato della bicicletta e nel capitolo "Uso consentito della bicicletta SCOTT".

**IMPORTANTE!**

 Conservate questa traduzione delle istruzioni per l'uso originali SCOTT e consegnatele al successivo possessore del Pedelec o del S-Pedelec SCOTT qualora lo vendiate, lo noleggiate o lo consegniate ad un'altra persona.

**CONTROLLI PRIMA DELLA PRIMA USCITA**

1. La circolazione stradale è regolamentata da precise norme. Poiché tali norme variano da paese a paese le biciclette SCOTT non sono necessariamente equipaggiate in modo completo **(b)**.

Informatevi presso il vostro rivenditore specializzato SCOTT sulle leggi e sulle disposizioni in vigore nel vostro paese e/o nel paese in cui intendete usare la bicicletta SCOTT. Prima di immettervi nel traffico fate equipaggiare la bicicletta SCOTT nel rispetto di tali norme.

Troverete maggiori informazioni nel capitolo "Disposizioni di legge sulla circolazione stradale".

2. Avete già preso confidenza con l'impianto frenante **(c+d)**? Consultate il certificato della bicicletta SCOTT e verificate se riuscite ad azionare il freno della ruota anteriore con la stessa leva del freno (destra o sinistra) che siete soliti usare. Qualora non fosse così, prima della prima uscita fate modificare le leve da un rivenditore specializzato SCOTT.

L'azione frenante dei freni moderni può essere di gran lunga superiore a quella dei freni che avete usato fino ad ora. Provate ad effettuare delle frenate di prova su strade prive di traffico, con fondo piano e non scivoloso! Abituatevi gradualmente alle alte prestazioni dei freni e alla velocità elevata.

Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo "Freni" e nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

3. Avete già preso confidenza con il tipo di cambio e con il suo funzionamento **(e+f)**? Fatevi illustrare dal vostro rivenditore specializzato SCOTT il funzionamento del cambio ed eventualmente esercitatevi nell'uso del nuovo cambio lontano dal traffico stradale.

Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo "Cambio" e nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

**a**  **CERTIFICATO DELLA BICICLETTA**

Modello: \_\_\_\_\_  
 Nr. telaio: \_\_\_\_\_  
 Colore: \_\_\_\_\_  
 Front Suspension/Rear Suspension: \_\_\_\_\_  
 - produttore: \_\_\_\_\_  
 - modello: \_\_\_\_\_  
 - numero di serie: \_\_\_\_\_  
 Forma/dimensioni del telaio: \_\_\_\_\_  
 Dimensione pneumatici: \_\_\_\_\_  
 Particolari/Accessori: \_\_\_\_\_

**PERICOLO!**  
 Registrare la vostra bicicletta SCOTT sul sito [www.scott-sports.com/entry](http://www.scott-sports.com/entry)  
 10 giorni dalla data di acquisto. Grazie all'invio dei vostri dati saremo anche in grado di informarvi su eventuali misure da adottare per la vostra sicurezza.

**USO CONSENTITO**

Uso previsto per: categoria 0  categoria 3   
 categoria 1  categoria 4   
 categoria 2  categoria 5

Peso totale consentito: \_\_\_\_\_ kg  
 Bicicletta SCOTT, ciclista e bagaglio



4. La sella e il manubrio sono impostati correttamente? La sella dovrebbe essere impostata in modo tale che nella posizione più bassa il tallone possa raggiungere il pedale senza la necessità di muovere il fianco **(a)**. Una volta in sella verificate di riuscire a toccare il pavimento con le punte dei piedi (eccezione: SCOTT full suspension). Se non siete soddisfatti della posizione di seduta, rivolgetevi ad un rivenditore specializzato SCOTT.

Troverete maggiori informazioni nel capitolo “Regolazione della bicicletta SCOTT in base alle esigenze dell'utilizzatore”.

5. Nel caso di biciclette SCOTT dotate di pedali a sgancio rapido/pedali automatici **(b)**: Avete già provato a guidare la bicicletta con le apposite scarpette? Per prima cosa vi consigliamo di esercitarvi da fermi ad agganciare e sganciare i pedali. Fatevi spiegare il funzionamento dei pedali e fateli registrare secondo le vostre esigenze dal vostro rivenditore specializzato SCOTT.

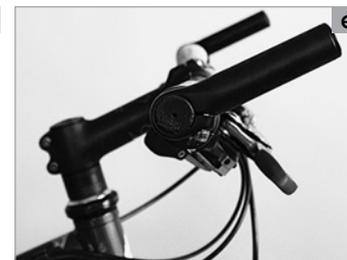
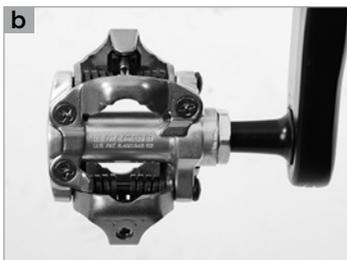
Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo “Pedali e scarpette” e nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

6. Nel caso abbiate acquistato una bicicletta SCOTT con sospensione **(c+d)** chiedete ad un rivenditore specializzato SCOTT di eseguire una regolazione corretta della sospensione. Una regolazione non corretta degli elementi della sospensione può avere come conseguenza un funzionamento difettoso o il danneggiamento dell'elemento della sospensione. In ogni caso peggiorerà il comportamento su strada, precludendo così la sicurezza massima nonché il piacere di guida.

Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo “Front Suspension” e “Rear Suspension” nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

#### PERICOLO!

-  Tenere presente che la distanza di arresto è maggiore se sul manubrio della bicicletta sono montate delle appendici **(e)**. Le leve del freno non sono facilmente raggiungibili da tutte le posizioni d'impugnatura.



#### PERICOLO!

-  Non fare un uso inappropriato della bicicletta SCOTT, perché altrimenti non sarà in grado di far fronte alle sollecitazioni alle quali la bicicletta SCOTT viene sottoposta. Pericolo di caduta!

#### PERICOLO!

-  Consigliamo di avere spazio a sufficienza nel cavallo **(f)** in modo da non ferirvi nel caso dobbiate scendere in fretta dalla bicicletta.

#### PERICOLO!

-  Tenere presente che l'azione frenante e la tenuta degli pneumatici si riducono notevolmente in caso di asfalto bagnato. In caso di asfalto bagnato guidate con molta prudenza e riducete la velocità rispetto alle normali condizioni di asfalto asciutto.

#### PERICOLO!

-  Dato l'uso particolare a cui sono destinate, alcune biciclette da dirt SCOTT sono dotate di un solo freno. Viene fornito comunque sempre il secondo freno in dotazione che può essere montato all'occorrenza. Questo tipo di bicicletta SCOTT da dirt deve essere utilizzato solamente su tracciati appositamente dedicati.

#### PERICOLO!

-  Una pratica insufficiente o pedali automatici troppo stretti possono impedire lo sgancio dal pedale! Pericolo di caduta!

#### PERICOLO!

-  In caso di caduta con la bicicletta SCOTT eseguite almeno le verifiche indicate nel capitolo “Controlli prima di ogni uscita” e “Controlli dopo una caduta”. Tornate indietro con la bicicletta SCOTT facendo attenzione e solamente se tutti i controlli sono stati superati senza problemi. Evitate forti accelerazioni e frenate e non guidate alzandovi dalla sella. Se non vi sentite sicuri fatevi venire a prendere in auto. Evitate di correre rischi inutili. Una volta a casa è necessario sottoporre nuovamente la bicicletta SCOTT a controlli accurati. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT!

#### IMPORTANTE!

-  Vi consigliamo di stipulare un'assicurazione di responsabilità civile. Accertatevi che la vostra assicurazione copra anche i danni in caso di incidente con la bicicletta. Rivolgetevi alla vostra compagnia di assicurazioni.

## ULTERIORI INDICAZIONI “CONTROLLI PRIMA DELLA PRIMA USCITA” CON IL PEDELEC SCOTT

1. Avete già guidato un Pedelec? Tenete ben presenti le caratteristiche di guida specifiche di questo rivoluzionario sistema di propulsione ibrido. Cominciate la prima uscita utilizzando il livello di pedalata assistita più basso **(a)**. Abituatevi gradualmente al potenziale del vostro Pedelec SCOTT in un'area non trafficata.

Troverete maggiori informazioni nel capitolo “Indicazioni per pedalare con il Pedelec SCOTT” o “Informazioni interessanti per la guida dei Pedelec SCOTT veloci (S-Pedelec)” e nelle istruzioni per l'uso del produttore del motore disponibili in questo CD informativo SCOTT.

2. La batteria del vostro Pedelec SCOTT deve essere caricata prima del primo utilizzo **(b)**. Avete già familiarità con l'utilizzo e l'inserimento della batteria? Verificate prima della prima uscita che la batteria sia correttamente inserita (un clic indica che è in sede), chiusa **(c)** o bloccata.

Potrete trovare maggiori informazioni consultando le istruzioni per l'uso del produttore del motore disponibili in questo CD informativo SCOTT.

3. Le funzioni del vostro Pedelec SCOTT vengono attivate tramite i tasti sul dispositivo di comando **(d)** o sull'unità di comando **(e)**. Avete preso confidenza con tutte le funzioni e gli indicatori? Verificate di aver appreso le funzioni di tutti i tasti sul dispositivo di comando o sull'unità di comando.

Potrete trovare maggiori informazioni consultando le istruzioni per l'uso del produttore del motore disponibili in questo CD informativo SCOTT.

4. Se il vostro Pedelec SCOTT è dotato di ausilio per la spinta, questo vi supporta quando spingete il Pedelec SCOTT. Avete già preso confidenza l'ausilio per la spinta?

Potrete trovare maggiori informazioni consultando le istruzioni per l'uso del produttore del motore disponibili in questo CD informativo SCOTT.

### PERICOLO!

-  Non fare un uso inappropriato del Pedelec SCOTT, perché altrimenti non sarà in grado di far fronte alle sollecitazioni alle quali il Pedelec SCOTT viene sottoposto. Pericolo di caduta!

### PERICOLO!

-  Quando salite sul vostro Pedelec SCOTT fate attenzione a non spingere sui pedali prima di essere seduti sulla sella e di aver impugnato saldamente il manubrio **(f)** e che il pedale durante la salita sia nella posizione più bassa. La pedalata assistita potrebbe entrare inavvertitamente in funzione e il Pedelec SCOTT potrebbe partire senza controllo. Pericolo di caduta!

### PERICOLO!

-  Tirare la leva del freno della ruota posteriore e interrompere la pedalata. Il Pedelec si ferma. Arresto d'emergenza! Per la distanza di arresto più breve possibile è necessario dosare la frenata con entrambi i freni (vedi capitolo “Freni”).

### PERICOLO!

-  Consigliamo di caricare la batteria solo durante il giorno ed esclusivamente in ambienti asciutti, dotati di segnalatore di fumo o d'incendio. Non caricate la batteria nella vostra camera da letto. Durante la carica appoggiate la batteria su una superficie ampia e non infiammabile, ad es. in ceramica o in vetro! Una volta che la batteria è carica, scollegatela prima possibile.

### PERICOLO!

-  Ricaricate la batteria esclusivamente con il caricabatterie in dotazione. Non utilizzate caricabatterie di altri costruttori, neanche nel caso in cui la spina fosse compatibile con la vostra batteria. La batteria potrebbe surriscaldarsi, infiammarsi o addirittura esplodere!



**PERICOLO!**

 Non lasciare il Pedelec SCOTT esposto ai raggi diretti del sole.

**PERICOLO!**

 Rimuovere la batteria **(a)** e il display prima di eseguire qualsiasi operazione sul Pedelec (per es. ispezione, riparazioni, montaggio, manutenzione, lavori sul motore ecc.). In caso di attivazione involontaria del sistema di propulsione sussiste il rischio di lesioni!

**PERICOLO!**

 Con il Pedelec SCOTT la distribuzione del peso differisce sensibilmente rispetto alle biciclette senza motore. Un Pedelec SCOTT è molto più pesante rispetto ad una bicicletta SCOTT senza motore. Quindi parcheggiare, spingere, sollevare e trasportare un Pedelec SCOTT richiede uno sforzo maggiore. Tenetelo ben presente quando dovete caricarlo o scaricarlo su una macchina o sul portabiciclette.

**PERICOLO!**

 Tenete presente che i freni del vostro Pedelec SCOTT sono sempre più potenti del motore. Se doveste avere problemi con il motore (perché ad es. accelera prima di una curva), frenate il Pedelec SCOTT con cautela.

**PERICOLO!**

 Sui Pedelec SCOTT non è consentito l'utilizzo di rimorchi, seggiolini e portapacchi. Tenete presente che SCOTT declina qualsiasi responsabilità e non fornisce alcuna garanzia in caso di utilizzo di un rimorchio, seggiolino o portapacchi.

Eccezione: se sul fodero carro posteriore e sui forcellini della bicicletta SCOTT sono presenti gli appositi dispositivi, è consentito il montaggio di un portapacchi compatibile. Prima di procedere al montaggio rivolgersi ad un rivenditore specializzato SCOTT.

**ATTENZIONE!**

 Tenete presente che non tutti i Pedelec SCOTT sono dotati di cavalletto. Quando parcheggiate fate quindi attenzione che il Pedelec SCOTT sia in posizione stabile e non rischi di cadere o di rovesciarsi. Se il Pedelec SCOTT dovesse cadere potrebbe danneggiarsi.

**CONTROLLI PRIMA DI OGNI USCITA**

La bicicletta SCOTT è stata sottoposta a ripetuti controlli durante la produzione e successivamente ad un controllo finale da parte di un rivenditore specializzato SCOTT. Prima di ogni uscita consigliamo vivamente di eseguire i controlli elencati qui di seguito dal momento che durante il trasporto della bicicletta SCOTT possono insorgere delle modifiche nel funzionamento o, nel caso di un periodo di fermo, altre persone potrebbero aver apportato modifiche alla bicicletta SCOTT:

1. I bloccaggi rapidi **(b)**, i perni passanti o le viti della ruota anteriore e posteriore, il reggisella e gli altri componenti sono fissati correttamente?

Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo "Uso dei bloccaggi rapidi e dei perni passanti" e nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

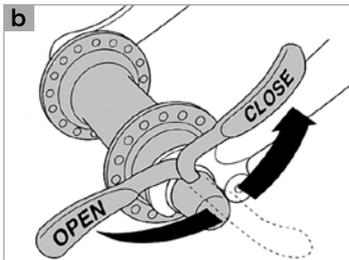
2. Gli pneumatici sono in buono stato ed hanno entrambi sufficiente pressione **(c)**? Le indicazioni della pressione minima e massima (in bar o PSI) si trovano sul lato del pneumatico. Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo "Ruote e pneumatici" e nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

3. Verificate la centratura facendo girare entrambe le ruote senza toccare terra. Osservare la fessura tra pattini e cerchio nel caso di freni a pattino **(d)** e, nel caso di biciclette con freni a disco **(e)**, tra telaio e cerchio o pneumatico. Una centratura non corretta può essere dovuta a uno pneumatico forato o a raggi rotti.

Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo "Ruote e pneumatici" e nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

4. Fate una prova dei freni da fermi tirando con forza le leve dei freni verso il manubrio **(f)**. Nel caso di **freni a pattino** i pattini dei freni devono toccare contemporaneamente e centrare i fianchi dei cerchi in tutta la loro superficie. Non devono toccare gli pneumatici né durante la frenata né se aperti o in uno stato intermedio.

La leva del freno non deve toccare il manubrio. In caso di freni idraulici verificare che non fuoriesca olio o liquido dei freni dai tubi. Verificare inoltre lo spessore dei pattini/pastiglie.



Nei **freni a disco** il punto di pressione deve essere subito stabile. Nel caso in cui si riesca ad ottenere un punto di pressione stabile solo premendo più volte la leva del freno, sarà necessario far controllare la bicicletta SCOTT da un rivenditore specializzato SCOTT.

Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo “Freni” e nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

5. Sollevare la bicicletta SCOTT e farla ricadere al suolo da un'altezza ridotta. Prestare attenzione ad eventuali rumori provenienti dalla bicicletta. Se necessario verificare i cuscinetti ed i raccordi a vite. Provvedere a stringerle.
6. In caso di bicicletta SCOTT ammortizzata, appoggiatevi sulla bicicletta e verificate il corretto funzionamento (estensione e compressione) degli elementi della sospensione **(a)**.

Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo “Front Suspension” e “Rear Suspension” nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

7. Prima di partire accertatevi che il cavalletto sia completamente sollevato **(b)**. Pericolo di caduta!
8. Non dimenticare di portare con sé un buon lucchetto ad arco **(c)** o una buona catena. Legate la bicicletta SCOTT ad un oggetto fisso in modo da evitare possibili furti.
9. Per guidare nel traffico stradale è necessario equipaggiare la bicicletta SCOTT in base alle normative del paese di utilizzo **(d)**. In ogni caso è pericoloso guidare senza luci o riflettori, al buio o in caso di visibilità ridotta. Il rischio è quello di non essere visti o di essere visti troppo tardi dagli altri utenti del traffico. Nel caso di guida nel traffico stradale è necessario dotare la bicicletta di un impianto d'illuminazione a norma. Attivare l'impianto d'illuminazione già all'imbrunire.

Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo “Disposizioni di legge sulla circolazione stradale”.



#### PERICOLO!

**⚡** Non usate la bicicletta SCOTT se avete riscontrato problemi in uno dei punti sopra elencati! Una bicicletta SCOTT difettosa può essere causa di incidenti gravi! In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

#### PERICOLO!

**⚡** Se i componenti, come ad esempio i bloccaggi rapidi, non sono fissati correttamente si potrebbero staccare parti della bicicletta SCOTT. Pericolo di cadute gravi!

#### PERICOLO!

**⚡** Tenere presente che la distanza di arresto è maggiore se sul manubrio della bicicletta sono montate delle appendici **(e)**. Le leve del freno non sono facilmente raggiungibili da tutte le posizioni d'impugnatura.

#### PERICOLO!

**⚡** A seconda del tipo di fondo stradale e delle forze esercitate dall'utilizzatore, la bicicletta SCOTT viene sottoposta a forti sollecitazioni. La conseguenza di queste sollecitazioni dinamiche sono logoramento ed usura dei diversi componenti. Sottoponete la bicicletta SCOTT a controlli regolari, come indicato nel programma di assistenza tecnica e manutenzione SCOTT, per individuare eventuali usure, graffi, deformazioni, alterazioni di colore o cricche iniziali. Una volta esaurito il ciclo vitale, i componenti possono rompersi improvvisamente. Recarsi ad intervalli regolari, ovvero come indicato nel programma di assistenza tecnica e manutenzione SCOTT, dal vostro rivenditore specializzato SCOTT che provvederà, se necessario, a sostituire le parti interessate.

#### ULTERIORI INDICAZIONI “CONTROLLI PRIMA DI OGNI USCITA” CON IL PEDELEC SCOTT

1. I collegamenti della batteria, del dispositivo di comando o sull'unità di comando e del motore **(f)** sono collegati correttamente?

Potrete trovare maggiori informazioni consultando le istruzioni per l'uso del produttore del motore disponibili in questo CD informativo SCOTT.

2. La batteria è completamente carica? Ricordatevi di ricaricare completamente la batteria dopo ogni uscita lunga (ad es. con uno stato di carica della batteria inferiore al 50%). SCOTT utilizza le moderne batterie a ioni di litio. Queste batterie non hanno l'effetto memoria. Tuttavia, riporre per poco tempo (ad es. nelle pause) il Pedelec SCOTT con uno stato di carica della batteria **(a)** inferiore al 50% non provoca alcun danno. Non aspettate però che la batteria sia completamente scarica!

Potrete trovare maggiori informazioni consultando le istruzioni per l'uso del produttore del motore disponibili in questo CD informativo SCOTT.

3. Gli indicatori nel dispositivo di comando e nel computer della bicicletta sul manubrio sono completi? Compare un segnale di errore o di avvertimento? Verificate prima di ogni uscita che gli indicatori siano corretti. Non uscite mai con il Pedelec SCOTT quando compare un segnale di avvertimento.

Potrete trovare maggiori informazioni consultando le istruzioni per l'uso del produttore del motore disponibili in questo CD informativo SCOTT.

4. La batteria è alloggiata correttamente nel supporto e il bloccaggio o la chiusura sono chiusi correttamente? Non uscite mai se la batteria non è alloggiata correttamente nel supporto e non è bloccata.

Potrete trovare maggiori informazioni consultando le istruzioni per l'uso del produttore del motore disponibili in questo CD informativo SCOTT.

5. Gli pneumatici sono in buono stato ed hanno entrambi sufficiente pressione? Tenete presente che un Pedelec è più pesante e quindi la pressione degli pneumatici a cui siete abituati finora potrebbe essere insufficiente. Pressioni di gonfiaggio più elevate assicurano una migliore stabilità e aumentano la protezione contro le forature. Le indicazioni della pressione minima e massima (in bar o PSI) si trovano sul lato del pneumatico **(b)**.

Potrete trovare maggiori informazioni nel capitolo "Ruote e pneumatici".

#### PERICOLO!

 **Non usate il Pedelec SCOTT se avete riscontrato problemi in uno dei punti sopra elencati! Un Pedelec SCOTT difettoso può essere causa di incidenti gravi! In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.**



## USO DEI BLOCCAGGI RAPIDI E DEI PERNI PASSANTI

### BLOCCAGGI RAPIDI SULLA BICICLETTA SCOTT

La maggior parte delle biciclette SCOTT è dotata di bloccaggi rapidi al fine di regolare, montare e smontare con rapidità i relativi componenti. Prima di utilizzare la bicicletta SCOTT verificare ogni volta che tutti i bloccaggi rapidi siano serrati. L'uso dei bloccaggi rapidi deve avvenire con la massima cautela. Ne va della vostra sicurezza.

Esercitarsi nell'uso corretto dei bloccaggi rapidi per evitare incidenti.

Fondamentalmente il bloccaggio rapido è costituito da due elementi di comando:

1. La leva **(c)** su un lato del mozzo, che per mezzo di un eccentrico trasforma il movimento di chiusura in forza di serraggio.
2. Il dado di bloccaggio **(d)** sull'altro lato del mozzo, che consente di regolare il precarico su una barra filettata (l'asse bloccaggio rapido).

#### PERICOLO!

 **Evitare di toccare il disco del freno eventualmente surriscaldato (ad es. dopo una lunga discesa) subito dopo essersi fermati. Potrebbe causare bruciature! Prima di aprire i bloccaggi rapidi, fare sempre raffreddare il disco del freno.**

#### Procedura per il fissaggio sicuro di un componente con bloccaggio rapido

Aprire il bloccaggio rapido. Adesso dovrebbe essere leggibile la scritta "Open" (aperto) **(e)**. Verificare che il componente da fissare sia posizionato correttamente.

Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo "Regolazione della bicicletta SCOTT in base alle esigenze dell'utilizzatore" e "Ruote e pneumatici" e nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

Spostare la leva verso la posizione di fissaggio, in modo che la scritta "Close" (chiuso) **(f)** sia leggibile dal lato esterno. A partire dal movimento di chiusura fino alla metà del percorso, la leva deve muoversi facilmente.

Successivamente la forza sulla leva deve aumentare notevolmente; alla fine la leva deve muoversi con molta difficoltà. Usare il polpastrello del pollice e le dita della mano per tirare appoggiandosi su un componente fisso, quale la forcella **(a)** o il fodero carro posteriore (non un disco del freno o un raggio).

Nella posizione finale la leva deve essere perpendicolare all'asse del bloccaggio rapido; non deve assolutamente sporgere lateralmente. La leva deve aderire al telaio ovvero alla forcella in modo da non aprirsi involontariamente. Deve essere però anche facilmente accessibile in modo da poterla usare davvero rapidamente.

Verificare la sede premendo sul lato finale della leva chiusa e provando a spostarla **(b)**. Se si sposta, consigliamo di svitarla e di aumentare il precarico girando di mezzo giro ed in senso orario il dado di bloccaggio situato sul lato opposto. Chiudere il bloccaggio rapido e verificare nuovamente il serraggio.

Sollevarne infine la ruota di alcuni centimetri dal suolo e dall'alto dare un colpo leggero allo pneumatico. Una ruota fissata stabilmente resta nei forcellini di telaio o della forcella e non produce rumori.

Per verificare il bloccaggio rapido sulla sella provare a girare la sella rispetto al telaio.

#### PERICOLO!

**⚡** Accertarsi che le leve dei bloccaggi rapidi di entrambe le ruote si trovino sempre sul lato opposto della catena **(c)**, per evitare così di montare erroneamente la ruota anteriore sul lato sbagliato. Nel caso di biciclette SCOTT con freni a disco e bloccaggi rapidi con asse da 5 mm può essere indicato orientare entrambe le leve dal lato della catena per evitare così di toccare il disco surriscaldato e di provocarsi bruciature. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

#### PERICOLO!

**⚡** Non usate mai la bicicletta SCOTT senza aver prima controllato il fissaggio delle ruote. I bloccaggi rapidi non chiusi correttamente possono comportare il distacco della ruota. Imminente pericolo d'incidente!

#### ATTENZIONE!

**!** Quando parcheggiate la bicicletta SCOTT, legate le ruote fissate con bloccaggi rapidi insieme al telaio ad un oggetto fisso. Dispositivo antifurto!

#### IMPORTANTE!

**i** È possibile sostituire i bloccaggi rapidi con un antifurto, che richiede una chiave con codice o una chiave a brugola. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

#### PERICOLO!

**⚡** Dopo aver montato le ruote, effettuate una prova dei freni da fermo. Il punto di pressione del freno deve instaurarsi prima che la leva del freno tocchi il manubrio. Nel caso di freni idraulici pompate (spingete la leva) un paio di volte fino a quando non viene raggiunto un punto di pressione stabile.

### Sistema di bloccaggio rapido DT Swiss RWS

Il sistema DT Swiss RWS **(d-f)** è uno speciale tipo di bloccaggio rapido per la ruota anteriore e posteriore. Il sistema RWS è compatibile con tutti i forcellini standard.

Verificate che durante il montaggio assi, mozzi, portaruota nella forcella e telaio siano puliti. Se necessario pulite i componenti con un panno assorbente ed eventualmente con l'ausilio di acqua e detersivo.

Se l'impostazione e il fissaggio della ruota non funzionano come descritto, rivolgetevi al vostro rivenditore specializzato SCOTT.

#### Montaggio della ruota

Introdurre la ruota nella forcella o nel carro posteriore e, se necessario, infilare contemporaneamente il disco del freno nella pinza. Fate in modo che sulla ruota posteriore la catena scorra sulla cassetta pignoni e su entrambi i rulli del cambio.

Centrare rispettivamente la ruota anteriore tra i forcellini e la forcella e la ruota posteriore nel carro posteriore e spostare il blocco rapido RWS da sinistra attraverso il forcellino ed il mozzo. Posizionare il dado di bloccaggio sul lato destro.



Tenere fermo il dado di bloccaggio sul lato destro del mozzo. Ruotare la leva di serraggio RWS in senso orario per pretensionare il sistema RWS. A seconda della forcella utilizzata o del modello del telaio sono necessari almeno sei giri, di solito però ne servono di più. Per i primi giri la leva di serraggio RWS deve girare senza resistenza.

Ruotare ora il bloccaggio rapido con forza in senso orario fino a che il perno sarà ben avvitato.

La leva di serraggio RWS non deve sporgere in avanti **(a)**. Svitare leggermente la leva di serraggio RWS **(b, posizione 1)**, per posizionarla nella posizione corretta. Quindi ruotare la leva di serraggio nella posizione desiderata **(b, posizione 2)** e spingerla di nuovo verso il mozzo **(b, posizione 3)**.

Chiudere la leva di sgancio veloce del freno o agganciare il cavo. Attivare la leva del freno perché il freno sia pronto al funzionamento. Nel caso di freni a pattino i pattini dei freni devono toccare contemporaneamente e centrare i fianchi dei cerchi in tutta la loro superficie. Non devono toccare gli pneumatici né durante la frenata né se aperti o in uno stato intermedio.

Sollevarla ruota e dare un colpo deciso alla ruota dall'alto. La ruota deve essere fissata in modo sicuro e non deve produrre rumori.

#### Smontaggio della ruota

Per aprire il sistema RWS ruotare la leva del bloccaggio rapido in senso antiorario **(c)**, tenendo fermo il dado di bloccaggio sul lato opposto del mozzo. Solitamente non è necessario allentare completamente il sistema RWS. Aprirlo quanto basta per far scorrere la ruota fuori dai forcellini. Aprire completamente il sistema ed estrarre l'asse dal mozzo solo in casi eccezionali.

#### PERICOLO!

**⚡ Ruote montate erroneamente possono essere causa di cadute ed incidenti gravi! Se avete anche il minimo dubbio, chiedete ad un rivenditore specializzato SCOTT di spiegarvi il funzionamento del sistema sulla vostra bicicletta SCOTT.**

#### PERICOLO!

**⚡ Dopo aver montato le ruote, effettuate una prova dei freni da fermo. Il punto di pressione del freno deve instaurarsi prima che la leva del freno tocchi il manubrio. Nel caso di freni idraulici pompate (spingete la leva) un paio di volte fino a quando non viene raggiunto un punto di pressione stabile.**

#### PERICOLO!

**⚡ Non utilizzare la vite rossa per aprire o chiudere il sistema RWS.**

#### IMPORTANTE!

**i Vi consigliamo di leggere sempre le istruzioni per l'uso fornite dai produttori di forcelle e di ruote disponibili in questo CD informativo SCOTT, prima di mettere in movimento o di sostituire una combinazione forcella/ruota con sistema a perno passante. Troverete maggiori informazioni sul sito [www.dtswiss.com](http://www.dtswiss.com)**

#### PERNI PASSANTI SULLA BICICLETTA SCOTT

I perni passanti **(d-f)** conferiscono alle forcelle ammortizzate e ai carri posteriori una maggiore rigidità. Quando la bicicletta SCOTT è sottoposta ad elevate sollecitazioni mantiene la stabilità di marcia e gli elementi elastici lavorano come di consueto.

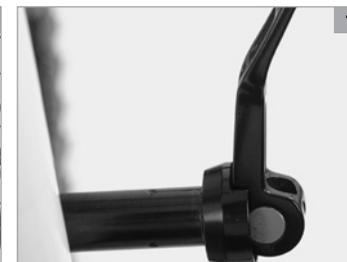
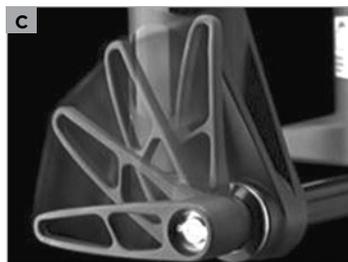
Attualmente il mercato offre una gran varietà di sistemi con perni passanti. Alcuni sistemi vengono fissati con bloccaggi rapidi, mentre montaggio e smontaggio di altri sistemi richiedono l'uso di strumenti speciali.

Verificate allo stesso modo per tutti i sistemi che durante il montaggio dei perni passanti, del portaruota sulla forcella e dei mozzi siano puliti. Pulire i componenti con un panno assorbente e se necessario utilizzare acqua e detersivo.

Se l'impostazione e il fissaggio della ruota non funzionano come descritto, consultate il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

#### PERICOLO!

**⚡ Ruote montate erroneamente possono essere causa di cadute ed incidenti gravi! Se avete anche il minimo dubbio, chiedete ad un rivenditore specializzato SCOTT di spiegarvi il funzionamento del sistema sulla vostra bicicletta SCOTT.**



**PERICOLO!**

**⚡** Dopo aver montato le ruote, effettuate una prova dei freni da fermo. Il punto di pressione del freno deve instaurarsi prima che la leva del freno tocchi il manubrio. Nel caso di freni idraulici pompate (spingete la leva) un paio di volte fino a quando non viene raggiunto un punto di pressione stabile. Controllare la forcella ammortizzata comprimendola più volte.

**ATTENZIONE!**

**!** Per il fissaggio del perno utilizzare esclusivamente gli utensili indicati dal produttore. Utilizzare sempre una chiave dinamometrica. Iniziate sempre a serrare a piccoli passi (mezzi Nm) partendo dalla coppia di serraggio più bassa per poi raggiungere la coppia massima e verificate costantemente la sede stabile del componente. Non superare mai la coppia di serraggio massima indicata dal produttore! Un fissaggio troppo stretto del perno può danneggiare il perno stesso, il fodero o il carro posteriore della forcella.

**IMPORTANTE!**

**i** Vi consigliamo di leggere sempre le istruzioni per l'uso fornite dai produttori di forcelle ammortizzate e di ruote disponibili in questo CD informativo SCOTT, prima di mettere in movimento o di sostituire una combinazione forcella/ruota con sistema a perno passante.

**Il sistema DT Swiss RWS (a-c)****Montaggio della ruota**

Introdurre la ruota nella forcella o nel carro posteriore e, se necessario, infilare contemporaneamente il disco del freno nella pinza. Assicurarsi che sulla ruota posteriore la catena passi sulla cassetta pignoni e su entrambi i rulli del cambio.

Centrare la ruota anteriore tra i forcellini e spostare il perno passante con la leva del bloccaggio rapido aperta, da destra attraverso i forcellini ed il mozzo.

Una volta raggiunto il lato opposto, ruotare il perno passante in senso orario nel dado sul lato destro. Non forzare; fare invece attenzione che la filettatura dell'asse si incastrino perfettamente nel dado sul lato opposto.



Per il primo giro la leva di serraggio RWS del perno passante deve girare senza resistenza. Se tutto è a posto, girare la leva di serraggio RWS in senso orario per un totale massimo di due giri e mezzo per pretensionare il sistema RWS.

La forza sulla leva aumenta notevolmente. Serrare soltanto fino a quando il perno sarà ben avvitato.

La leva di serraggio RWS non deve sporgere in avanti (**d**). Estrarre leggermente la leva di serraggio RWS (**e, posizione 1**), per posizionarla in modo ottimale. Quindi ruotare la leva di serraggio RWS nella posizione desiderata (**e, posizione 2**) e spostarla nuovamente verso il mozzo (**e, posizione 3**).

Azionare la leva del freno affinché i freni siano pronti all'uso. Sollevare la ruota e dall'alto dare un colpo deciso. La ruota deve essere fissata in modo sicuro e non deve produrre rumori.

**Smontaggio della ruota**

Per aprire il sistema RWS ruotare la leva di bloccaggio rapido in senso antiorario. Una volta aperto completamente il perno passante di due giri e mezzo, mantenere la ruota in posizione ed estrarre il perno dal mozzo.

**PERICOLO!**

**⚡** Ruote montate erroneamente possono essere causa di cadute ed incidenti gravi! Se avete anche il minimo dubbio, chiedete ad un rivenditore specializzato SCOTT di spiegarvi il funzionamento del sistema sulla vostra bicicletta SCOTT.

**PERICOLO!**

**⚡** Dopo aver montato le ruote, effettuate una prova dei freni da fermo. Il punto di pressione del freno deve instaurarsi prima che la leva del freno tocchi il manubrio. Nel caso di freni idraulici pompate (spingete la leva) un paio di volte fino a quando non viene raggiunto un punto di pressione stabile (**f**).

**PERICOLO!**

**⚡** Non utilizzare la vite rossa per aprire o chiudere il sistema RWS.

**IMPORTANTE!**

**i** Vi consigliamo di leggere sempre le istruzioni per l'uso fornite dai produttori di forcelle e di ruote disponibili in questo CD informativo SCOTT, prima di mettere in movimento o di sostituire una combinazione forcella/ruota con sistema a perno passante. Troverete maggiori informazioni anche sul sito [www.dtswiss.com](http://www.dtswiss.com)

**Maxle per RockShox RS-1****Montaggio della ruota**

Con il sistema di perno passante Maxle per forcelle RockShox RS-1 con leva di serraggio, inserire la ruota anteriormente nelle incavature della forcella **(a)**. Contemporaneamente infilare il disco del freno nella pinza.

Assicurarsi che la ruota sia montata correttamente nelle incavature e che entrambi i portaruota siano posizionati alla stessa altezza.

Spostare il perno con la leva di bloccaggio rapido Maxle aperta dentro al mozzo fino a quando avrà raggiunto il foro della filettatura **(b)**.

Assicurarsi che la leva di bloccaggio rapido sia completamente aperta. Quando il filetto del perno avrà fatto presa sul filetto del fodero sinistro, ruotare il perno in senso orario **(c)**. Per i primi giri il perno passante deve girare senza resistenza.

Ruotare ora la leva con forza in senso orario fino a che il perno sarà ben avvitato.

Per concludere serrare la leva di bloccaggio rapido Maxle come una comune leva di bloccaggio rapido. La leva di bloccaggio rapido chiusa deve essere rivolta all'indietro **(d)**; non deve sporgere in avanti o all'infuori.

**Smontaggio della ruota**

Aprire completamente la leva di bloccaggio rapido.

Ruotare il perno passante in senso antiorario. È possibile estrarre completamente il perno passante quando la filettatura del perno è completamente svitata dalla filettatura.

**IMPORTANTE!**

**i** Troverete maggiori informazioni sul sito [www.rockshox.com](http://www.rockshox.com)

**Bolted Thru axle (eccentrico)**

Alcune mountain bike SCOTT sono dotate di un sistema di perno passante avvitato eccentrico **(e)**.

Questo sistema è costituito da due elementi di comando:

1. Sul lato destro si trova un dado **(f)**.
2. Sul lato sinistro si trova la testa eccentrica che non può essere girata.

**Montaggio della ruota**

Introdurre la ruota posteriore nel carro posteriore e contemporaneamente infilare il disco del freno nella pinza.

Assicurarsi che sulla ruota posteriore la catena passi sulla cassetta pignoni e su entrambi i rulli del cambio.

Spostare il perno da sinistra attraverso il portaruota ed il mozzo.

Fissare il perno da sinistra con una chiave a brugola in modo che non possa svitarsi dalla posizione desiderata nei forcellini del telaio.

Infine serrare il dado sul lato destro con la coppia di serraggio di 10 Nm.

**Smontaggio della ruota**

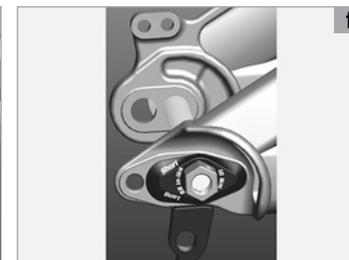
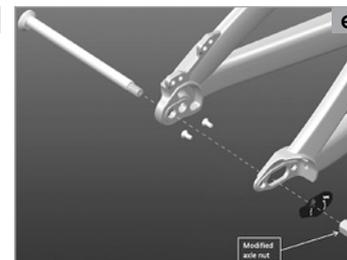
Mantenete la ruota posteriore in posizione. Quindi aprire il dado sul lato destro del perno passante e rimuoverlo. Estrarre il perno dal mozzo.

**ATTENZIONE!**

**!** Non è possibile aprire il perno passante dal lato sinistro!

**IMPORTANTE!**

**i** Leggete a riguardo la documentazione tecnica disponibile in questo CD informativo SCOTT o sul sito internet SCOTT [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) o rivolgetevi al rivenditore specializzato SCOTT.



## Fox E-Thru 15 QR

### Montaggio della ruota

Con il sistema Fox E-Thru 15 mm **(a)** posizionare la ruota anteriore nella forcella e contemporaneamente infilare il disco del freno nella pinza.

Centrare la ruota anteriore tra i forcellini e spostare il perno con la leva di bloccaggio rapido E-Thru aperta, da destra attraverso i forcellini ed il mozzo **(b)**.

Quando il filetto del perno avrà fatto presa sul filetto del fodero destro, ruotare il perno in senso orario **(c)**. Per i primi giri il perno passante deve girare senza resistenza. Avvitare leggermente il perno.

Serrare la leva di bloccaggio rapido E-Thru come una comune leva di bloccaggio rapido.

All'inizio la leva deve muoversi facilmente e senza esercitare l'azione di fissaggio, mentre nella seconda metà della corsa la forza di fissaggio deve aumentare notevolmente per poi muoversi con difficoltà verso la fine della corsa.

Se la leva non dovesse chiudersi completamente, aprirla di nuovo e ruotare leggermente il perno in senso antiorario. Provare nuovamente a chiudere la leva di bloccaggio rapido.

Utilizzare il palmo della mano e aiutarsi facendo leva con le dita sul fodero **(d)**, ma non sul raggio o sul disco del freno.

Una volta chiusa, la leva di bloccaggio rapido non deve più girare. Controllare che la leva di bloccaggio rapido non sporga in avanti o all'infuori **(e)**. Si consiglia di chiuderla in modo che sia praticamente parallela al fodero e orientata verso l'alto **(f)**.

### Smontaggio della ruota

Aprire completamente la leva di bloccaggio rapido del sistema di perno passante Fox E-Thru 15 mm. Ruotare il perno passante in senso antiorario.

È possibile estrarre completamente il perno passante quando la filettatura del perno è completamente svitata dalla filettatura dei foderi.

### IMPORTANTE!

 Troverete maggiori informazioni sul sito [www.ridefox.com](http://www.ridefox.com)



## REGOLAZIONE DELLA BICICLETTA SCOTT IN BASE ALLE ESIGENZE DELL'UTILIZZATORE

L'altezza e le proporzioni del corpo sono di fondamentale importanza per la scelta dell'altezza del telaio della bicicletta SCOTT. Consigliamo di avere spazio a sufficienza nel cavallo in modo da non ferirvi nel caso dobbiate scendere in fretta dalla bicicletta **(a)**.

Con la scelta del tipo di bicicletta si stabilisce approssimativamente la postura sulla sella **(b)**. Tuttavia, alcuni componenti della bicicletta SCOTT sono concepiti in maniera tale da consentire un certo adattamento alle proporzioni del corpo **(c)**. Tali componenti sono il reggisella, il manubrio e l'attacco manubrio nonché le leve del freno.

Dal momento che tutte le operazioni richiedono conoscenze particolari, esperienza, strumenti speciali ed attitudini manuali, consigliamo di eseguire solamente la verifica della posizione. Spiegate al vostro rivenditore specializzato SCOTT la posizione di seduta desiderata e/o le eventuali modifiche da apportare. Il rivenditore potrà effettuare tali modifiche alla vostra bicicletta SCOTT nel corso di un intervento in officina, ad es. durante la prima ispezione.

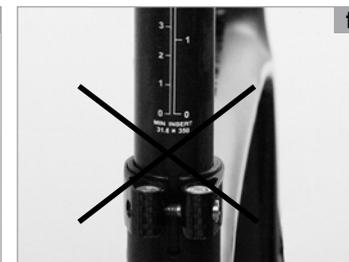
Al termine di ogni regolazione o montaggio eseguite la verifica rapida descritta nel capitolo "Controlli prima di ogni uscita" nonché un giro di prova sulla vostra bicicletta SCOTT lontano dal traffico stradale.

### PERICOLO!

**⚡** Nel caso di telai molto piccoli è possibile che il piede tocchi la ruota anteriore. Assicurarsi quindi che le tacchette siano regolate correttamente.

### PERICOLO!

**⚡** Le operazioni descritte richiedono l'esperienza di un meccanico e strumenti adeguati. In generale fare sempre molta attenzione nello stringere le viti **(d)**. Aumentare gradualmente la forza di avvitamento e verificate di volta in volta la sede stabile del componente. Utilizzare una chiave dinamometrica e non superare le coppie di serraggio massime delle viti! Le coppie di serraggio sono riportate nel capitolo "Coppie di serraggio consigliate per la bicicletta SCOTT", sui componenti stessi e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.



### IMPORTANTE!

**i** La posizione in sella dipende molto anche dal tipo di utilizzo previsto per la bicicletta SCOTT. Chiedere ad un rivenditore specializzato SCOTT o all'allenatore. I suggerimenti qui di seguito sono specifici per tipiche biciclette cross country/da maratona SCOTT.

### IMPORTANTE!

**i** Se una volta in sella dovessero presentarsi dei disturbi (ad es. sensazione di intorpidimento) la causa potrebbe essere la sella. Chiedere consiglio al rivenditore specializzato SCOTT che dispone di una vasta gamma di selle.

## REGOLAZIONE DELL'ALTEZZA DI SEDUTA

L'altezza della sella si stabilisce in base alla lunghezza della gamba. Durante la pedalata il metatarso deve trovarsi oltre la metà dell'asse del pedale. Nel punto più basso della pedivella la gamba non deve essere completamente distesa altrimenti la pedalata non risulta circolare **(c)**.

Per eseguire tale verifica è necessario indossare scarpe con suola piatta o meglio ancora scarpette adatte.

Sedersi sulla sella e mettere il tallone sul pedale che si trova nella posizione più bassa. Il fianco deve rimanere diritto, la gamba deve essere estesa al massimo.

Per impostare l'altezza della sella è necessario allentare il bloccaggio rapido **(e)** (vedi capitolo "Uso dei bloccaggi rapidi e dei perni passanti") o la vite di bloccaggio del reggisella sul lato superiore del piantone. In quest'ultimo caso è necessario usare strumenti appositi, ad es. una chiave a brugola, con cui la vite viene allentata svitando in senso antiorario di due-tre giri. Ora è possibile regolare l'altezza del reggisella.

Nell'estrarre il reggisella non superate il limite contrassegnato sul canotto **(f)** (fine, minimo, massimo, stop, limit o simile) e ingrassate sempre la parte di un reggisella in alluminio o titanio infilata in un piantone in alluminio, titanio o acciaio. Non ingrassare le zone di bloccaggio di reggisella e/o tubi piantone in carbonio! Servirsi invece di una speciale pasta di montaggio per carbonio se il reggisella resta stabilmente in questa posizione, cioè non viene spostata durante la pedalata.

Regolate la sella nuovamente in posizione diritta orientando la punta della sella alla scatola del movimento centrale o lungo il tubo orizzontale **(a)**. Serrare il reggisella. Chiudete il bloccaggio rapido come descritto nel capitolo “Uso dei bloccaggi rapidi e dei perni passanti” oppure avvitando la vite di bloccaggio del reggisella di mezzo giri o meglio, ad intervalli di mezzo metri Newton partendo da 3 Nm, ed in senso orario. Un bloccaggio sufficiente non richiede l'impiego di un'elevata forza manuale. In caso contrario il reggisella non è adatto al telaio.

Verificare costantemente la sede stabile del reggisella, tenendo ferma la sella davanti e dietro con entrambe le mani e provando a girarla. Se il reggisella non fosse stabile, è necessario serrare ancora di mezzo giro o meglio un quarto di giro e con cautela la vite di bloccaggio ovvero di mezzo metro Newton e verificarne di nuovo la sede.

L'estensione delle gambe è corretta? Spingere il piede insieme al pedale nella posizione più bassa. Quando il metatarso si trova a metà del pedale (posizione di pedalata ottimale), il ginocchio deve essere leggermente piegato. In questo caso l'altezza della sella è impostata correttamente.

Assicuratevi di riuscire a toccare il pavimento dalla sella **(b)**. Se così non fosse consigliamo almeno all'inizio di impostare la sella più in basso.

#### PERICOLO!

**⚡** Non ingrassare mai il piantone di un telaio in carbonio quando non è dotato di rivestimento in alluminio. Se si utilizza un reggisella in carbonio, anche il telaio in metallo non deve essere ingrassato. Una volta ingrassati, potrebbe non essere più possibile serrare in maniera stabile i componenti in carbonio! Utilizzate paste di montaggio specifiche per il carbonio **(c)**.

#### PERICOLO!

**⚡** Fare attenzione a non serrare troppo la vite della chiusura del reggisella. Un serraggio eccessivo può danneggiare il reggisella o il telaio. Pericolo d'incidente!



#### PERICOLO!

**⚡** Non usate mai la bicicletta se il reggisella è stato estratto superando la marcatura fine, minimo, massimo, limit, stop o simile **(d)**! Il reggisella potrebbe rompersi o il telaio potrebbe subire danni. In caso di telai con un piantone più lungo che sporge fuori dal tubo orizzontale, il reggisella dovrebbe essere inserito almeno fin sotto al tubo orizzontale e/o al fodero verticale! Se il reggisella e il telaio prevedono profondità minime di inserimento differenti, scegliete la profondità di inserimento indicata più grande.

#### PERICOLO!

**⚡** In caso di discese ripide può essere consigliabile impostare la sella della mountain bike SCOTT in una posizione più bassa. Questo garantisce un maggiore controllo della mountain bike SCOTT.

#### ATTENZIONE!

**!** Se il reggisella non fosse ben saldo o non dovesse scorrere con facilità nel piantone, rivolgetevi al vostro rivenditore specializzato SCOTT. Non usare in alcun caso la forza!

#### ATTENZIONE!

**!** Iniziare sempre a serrare a piccoli passi (mezzi metri Newton) partendo dalla coppia di bloccaggio più bassa per poi raggiungere la coppia massima e verificare costantemente la sede stabile del componente. Non superare mai la coppia di serraggio massima indicata dal produttore!

#### IMPORTANTE!

**i** Per i reggisella regolabili, come per es. il Reverb di RockShox **(e)**, è possibile regolare l'altezza dal manubrio tramite un pulsante **(f)**. Leggete le istruzioni per l'uso del produttore contenute in questo CD informativo SCOTT.

## REGOLAZIONE DELL'ALTEZZA DEL MANUBRIO

L'altezza del manubrio rispetto alla sella e la distanza tra sella e manubrio determinano l'inclinazione della schiena. Con un manubrio montato in basso l'utilizzatore è seduto in posizione aerodinamica e apporta un peso elevato sulla ruota anteriore. Questa posizione curva è più faticosa e scomoda, in quanto i polsi, le braccia, il busto e la nuca sono sottoposti ad una maggiore sollecitazione.

Sulle mountain bike SCOTT è possibile modificare l'altezza del manubrio con un attacco manubrio Ahead® (a). Il montaggio di questo tipo di attacco richiede conoscenze particolari, che vengono illustrate solo parzialmente nei seguenti capitoli. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

#### PERICOLO!

**⚡** Gli attacchi manubrio sono parti portanti della bicicletta SCOTT. L'apporto di modifiche può compromettere la vostra sicurezza. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT!

#### PERICOLO!

**⚡** Queste operazioni richiedono notevoli attitudini manuali e strumenti adeguati. Chiedete al vostro rivenditore specializzato SCOTT di spiegare il funzionamento e la regolazione dell'attacco manubrio montato sulla bicicletta oppure lasciare che sia lui ad eseguire tale regolazione.

#### PERICOLO!

**⚡** Le viti dell'attacco manubrio e del manubrio devono essere serrate con le coppie di serraggio previste (b). Altrimenti è possibile che il manubrio e l'attacco manubrio si stacchino o si rompano. Utilizzare una chiave dinamometrica e non superare le coppie di serraggio massime delle viti! Le coppie di serraggio sono riportate nel capitolo "Coppie di serraggio consigliate per la bicicletta SCOTT", sui componenti stessi e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

#### PERICOLO!

**⚡** Gli attacchi manubrio presentano dimensioni differenti in lunghezza, nel diametro del tubo e foro manubrio. Una scelta sbagliata può rivelarsi pericolosa: il manubrio, l'attacco manubrio o la forcella potrebbero rompersi provocando un incidente. In caso di sostituzione usate solamente appositi pezzi di ricambio originali e contrassegnati SCOTT o SYNCROS. Chiedete consiglio al vostro rivenditore specializzato SCOTT.

#### ATTENZIONE!

**!** Se voleste utilizzare un prodotto di un'altra marca, assicuratevi che il componente sia compatibile con i componenti SCOTT/SYNCROS. SCOTT declina qualsiasi responsabilità per eventuali problemi derivanti dall'utilizzo di altri prodotti. Assicuratevi che la combinazione manubrio-attacco manubrio sia approvata dal produttore di manubri o attacchi manubrio.



#### ATTENZIONE!

**!** Accertarsi che la zona di bloccaggio del manubrio non presenti spigoli vivi (c).

#### Attacchi manubrio per sistemi non filettati – Aheadset®

Nel caso di biciclette SCOTT con serie sterzo Aheadset® il precarico dei cuscinetti viene regolato per mezzo dell'attacco manubrio. Se viene modificata la posizione dell'attacco manubrio, è necessario regolare nuovamente il gioco dei cuscinetti (vedi capitolo "Serie sterzo della bicicletta SCOTT" nelle istruzioni per l'uso complete della bicicletta SCOTT e nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT).

Una regolazione parziale dell'altezza è possibile spostando i distanziali (spacer) (d) o girando a testa in giù l'attacco manubrio nel caso di modelli di tipo flip-flop (e).

Rimuovete le viti del precarico dei cuscinetti in cima al tubo della forcella (f), rimuovete il tappo e allentate di max. tre giri le viti laterali dell'attacco manubrio. Estraiete l'attacco manubrio ed i distanziali dal tubo della forcella. Tenete fermi telaio e forcella in modo che la forcella non possa fuoriuscire dal telaio (in giù).

L'altezza del manubrio può essere definita a seconda di come vengono posizionati spacer ed attacco manubrio. Gli spacer residui devono essere inseriti sopra l'attacco manubrio, sul tubo della forcella. Regolate lo sterzo come descritto nel capitolo "Serie sterzo della bicicletta SCOTT".

Per mettere a testa in giù l'attacco manubrio è inoltre necessario svitare le viti anteriori di fissaggio del manubrio. Nel caso di attacchi manubrio con tappo e necessario semplicemente estrarre il manubrio. Altrimenti è necessario smontare le armature del manubrio.

Montate il manubrio ed eventualmente le armature del manubrio come descritto nel capitolo "Adattamento dell'inclinazione di manubrio, appendici e leve dei freni sulle mountain bike SCOTT" e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

Dopo il montaggio o la regolazione, verificare la sede stabile del manubrio nell'attacco manubrio provando a girare il manubrio verso il basso **(a)**. Verificate se riuscite a spostare l'unità manubrio-attacco manubrio rispetto alla forcella. Per far questo prendete la ruota anteriore tra le ginocchia e provando a girare il manubrio. Se il manubrio dovesse girarsi sarà necessario avvitarlo con cautela le viti, e verificarne nuovamente la sede **(b)**.

Iniziare sempre a serrare a piccoli passi (mezzi metri Newton) partendo dalla coppia di bloccaggio più bassa per poi raggiungere la coppia massima e verificare costantemente la sede stabile del componente. Non superare mai la coppia massima di serraggio indicata da SCOTT.

Chiedere al vostro rivenditore specializzato SCOTT di spiegare il funzionamento e la regolazione dell'attacco manubrio montato sulla bicicletta o meglio ancora lasciare che sia lui ad eseguire tale regolazione.

#### PERICOLO!

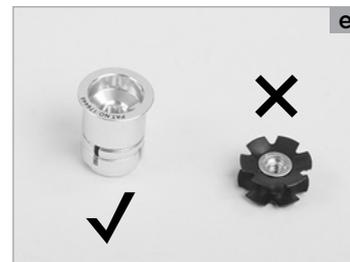
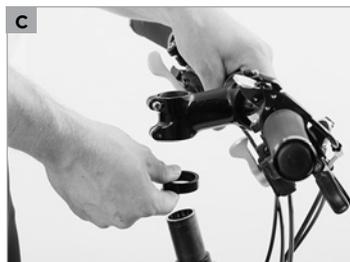
**⚡** In caso di attacco manubrio capovolto i cavi potrebbero risultare troppo corti. Guidare in questo modo è pericoloso. Chiedete al vostro rivenditore specializzato SCOTT.

#### PERICOLO!

**⚡** In caso di rimozione dei distanziali **(c)** è necessario accorciare il tubo della forcella. Tale operazione è irreversibile. Deve essere eseguita solo da un rivenditore specializzato SCOTT e solamente dopo aver stabilito la posizione ideale.

#### IMPORTANTE!

**i** Se desiderate posizionare il manubrio più in alto, può essere utile acquistare un modello leggermente rialzato chiamato Riser bar. Chiedete al vostro rivenditore specializzato SCOTT.



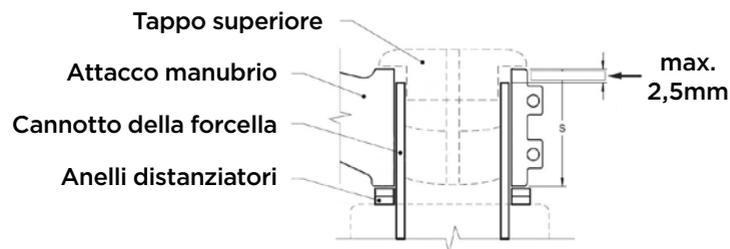
## Particolarità delle biciclette SCOTT con canotto della forcella in carbonio

Per il montaggio utilizzare sempre un attacco manubrio e una serie sterzo adatti. Per il montaggio di una forcella SCOTT/SYNCROS o di una forcella ammortizzata SCOTT/SYNCROS con canotto della forcella in carbonio vi consigliamo di utilizzare un attacco manubrio e una serie sterzo SYNCROS perché sono componenti perfettamente integrati fra loro. Se voleste utilizzare un prodotto di un'altra marca, assicuratevi che il componente sia compatibile con la forcella o il canotto della forcella in carbonio SCOTT/SYNCROS. SCOTT declina qualsiasi responsabilità per eventuali problemi derivanti dall'utilizzo di altri prodotti.

Non collocare in nessun caso più di 40 mm di anelli distanziatori tra la serie sterzo e l'attacco manubrio **(d)**. Non collocare in nessun caso più di 5 mm di anelli distanziatori sopra l'attacco manubrio, tra l'attacco manubrio e il tappo di regolazione della serie sterzo **(d)**. Non collocare in nessun caso più di 5 mm di anelli distanziatori sotto l'attacco manubrio, tra l'attacco manubrio e il tappo della serie sterzo.

1. Il canotto della forcella, in particolare se il canotto è in carbonio, deve essere montato sempre con l'espansore originale interno incluso nella confezione. Non utilizzare mai una tradizionale serie sterzo con grappa a ragnetto su un canotto in carbonio **(e)**.
2. Per accorciare il canotto della forcella utilizzare soltanto utensili a mano. Non utilizzare seghe elettriche o tagliatubi, utilizzare una sega manuale con lama affilata a dentatura fine **(f)** e una guida per sega.
3. Una volta accorciato il canotto della forcella alla lunghezza desiderata, eliminare le bavature del taglio. Utilizzare sempre l'equipaggiamento di sicurezza adatto, occhiali protettivi, guanti e una mascherina. Non respirare la polvere di segatura del carbonio. Non soffiare e non spazzare via la polvere, rimuoverla con un panno inumidito. Gettare immediatamente via il panno.
4. Montate la forcella sul telaio con cuscinetti sottili e precedentemente ingrasati in modo uniforme. Assicuratevi che non finisca del grasso sulle superfici di serraggio dell'attacco manubrio. Potrebbe non essere più possibile serrare in maniera stabile l'attacco manubrio. Con la speciale pasta di montaggio carbon spalmare l'attacco manubrio internamente e il canotto della forcella internamente ed esternamente nella zona di bloccaggio. Questo aumenta l'attrito e crea una sede stabile.
5. Inserite l'espansore nel canotto fino a far coincidere il bordo superiore con il bordo di taglio.

6. Avvitare l'espansore con una chiave a brugola da 8 mm con una coppia di serraggio massima di 4-5 Nm. Assicuratevi che l'espansore sia a filo con il bordo superiore del canotto **(a)**. Verificare che la distanza tra il bordo superiore dell'area di fissaggio dell'attacco manubrio e il bordo superiore del canotto non sia superiore a 2,5 mm, vedere l'immagine.



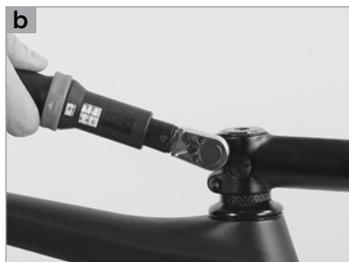
7. Fissate l'attacco manubrio sul canotto con una coppia massima di 6 Nm **(b)**, attenendovi anche alla coppia di serraggio massima indicata dal produttore dell'attacco manubrio. Il valore minimo riportato sui componenti rappresenta la coppia di serraggio massima consentita. Non superare mai i valori indicati!
8. Assicuratevi che l'attacco manubrio non presenti spigoli vivi sui punti di contatto con il canotto o con il manubrio. Questo può essere causa di incidenti gravi. Se voleste utilizzare un altro attacco manubrio, chiedete consiglio al vostro rivenditore specializzato autorizzato SCOTT/SYNCROS. SCOTT non si assume alcuna responsabilità nel caso in cui non vengano utilizzati attacchi manubrio originali SCOTT o SYNCROS. Se doveste avere ancora domande, consultate il vostro rivenditore specializzato autorizzato SCOTT/SYNCROS o il distributore nazionale SCOTT/SYNCROS.

#### PERICOLO!

**⚡** Le modifiche alle forcelle in carbonio sono lavori che dovrebbe eseguire soltanto un meccanico o un ciclista esperto. SCOTT consiglia vivamente di far eseguire i lavori alla forcella in carbonio esclusivamente al rivenditore specializzato SCOTT. Modifiche errate e attacchi manubrio montati non correttamente possono causare una rottura. Pericolo d'incidente!

#### PERICOLO!

**⚡** La polvere di segatura dei componenti in carbonio è notoriamente cancerogena. Non soffiare e non spazzare via la polvere, rimuoverla con un panno inumidito. Gettatelo immediatamente via.



## Impostazione della sella - distanza dal manubrio e inclinazione

La distanza tra le manopole del manubrio e la sella influisce sull'inclinazione della schiena **(c)** e quindi sul comfort e la dinamica di guida. Tale distanza può essere modificata minimamente tramite il telaio della sella. Lo spostamento del telaio nella reggisella ha tuttavia ripercussioni sulla pedalata. Il ciclista farà pressione sui pedali da una posizione più o meno arretrata.

Fissate il telaio soltanto nella zona marcata, cioè nella parte dritta, mai sulle parti curve.

Una sella non in posizione orizzontale ha ripercussioni sul comfort di pedalata del ciclista, che deve così appoggiarsi o tenersi costantemente al manubrio per non scivolare dalla sella.

#### PERICOLO!

**⚡** Le viti del reggisella devono essere serrate con le coppie di bloccaggio previste. Utilizzare una chiave dinamometrica e non superare le coppie di serraggio massime delle viti! Le coppie di serraggio sono riportate nel capitolo "Coppie di serraggio consigliate per la bicicletta SCOTT", sui componenti stessi e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

#### PERICOLO!

**⚡** Accertarsi che il telaio della sella venga fissato solamente nella zona marcata **(d)** e mai sulle parti curve. In caso contrario potrebbe rompersi! Verificare ogni mese le viti con una chiave dinamometrica **(e)** secondo i valori indicati.

#### PERICOLO!

**⚡** Il campo di regolazione della sella è molto limitato. Un campo di lunghezza di gran lunga superiore è dato dalle diverse lunghezze degli attacchi manubrio **(f)**. In alcuni casi si possono ottenere più di 10 cm di differenza. Quasi sempre è necessario adattare la lunghezza dei cavi del cambio e dei freni; operazione questa, di competenza di un rivenditore specializzato SCOTT!

**IMPORTANTE!**

**i** In genere i produttori di selle allegano istruzioni dettagliate. Le istruzioni complete sono disponibili in questo CD informativo SCOTT. Leggerle con attenzione prima di regolare la posizione della sella. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

**Spostamento e regolazione orizzontale della sella**

I **reggisella con meccanismo di bloccaggio integrato (a)** sono dotati di una o due viti ad esagono incassato centrale che sostiene la testa e che consente di fissare l'inclinazione e la posizione orizzontale della sella. Alcuni reggisella sono dotati di due viti collocate una accanto all'altra.

Svitare la vite (le viti) sulla testa del reggisella. Per questa operazione svitare la vite (le viti) di max. due-tre giri, altrimenti potrebbe aprirsi l'intero meccanismo. Spostare la sella in avanti o all'indietro in base alle esigenze. Spesso è necessario dare un leggero colpo alla sella.

Fare attenzione alle marcature sul telaio, che non devono essere superate. Nel riavvitare la vite (le viti) accertatevi che il bordo superiore della sella resti in posizione orizzontale **(b)**. Durante questa operazione di regolazione la bicicletta SCOTT deve trovarsi in posizione orizzontale.

Una volta trovata la posizione desiderata verificare che le metà del meccanismo di bloccaggio aderiscano al telaio della sella, prima di passare alla coppia di bloccaggio delle viti indicata dal produttore del reggisella.

Riavvitare la vite (le viti) con la chiave dinamometrica secondo le indicazioni del produttore. Per verificare che la sella riavvitata non si inclini, appoggiarsi con le mani prima sulla punta e poi sul lato posteriore della sella **(c)**.

**PERICOLO!**

**⚡** Viti non serrate completamente o che stanno per cadere non garantiscono un funzionamento corretto. Pericolo d'incidente!

**PERICOLO!**

**⚡** Verificare ogni mese le viti con una chiave dinamometrica secondo i valori indicati sui componenti stessi e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

Nel caso di **dispositivo di bloccaggio integrato al reggisella (d)** con due viti di bloccaggio posizionare una dietro l'altra, allentare entrambe le viti con max. due-tre giri, altrimenti potrebbe aprirsi l'intero meccanismo. Spostare la sella orizzontalmente per regolare la distanza dal manubrio. Spesso è necessario dare un piccolo colpo alla sella. Fare attenzione alle marcature sul telaio, che non devono essere superate.

Una volta trovata la posizione desiderata verificare che le metà del meccanismo di bloccaggio aderiscano al telaio della sella, prima di passare alla coppia di bloccaggio delle viti indicata dal produttore del reggisella.

Serrare entrambe le viti uniformemente **(e)** per non modificare l'angolo della sella. Se si desidera spostare più in basso la punta della sella, serrare la vite anteriore in senso orario. Se necessario, allentare un poco la vite posteriore. Per spostare più in basso la parte posteriore, girare in senso orario la vite posteriore **(e)** e se necessario allentare un poco quella anteriore. Per verificare che la sella riavvitata non si inclini, appoggiatevi con le mani prima sulla punta e poi sul lato posteriore della sella **(f)**.

**PERICOLO!**

**⚡** Verificare ogni mese le viti con una chiave dinamometrica secondo i valori indicati sui componenti stessi e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

**PERICOLO!**

**⚡** Viti non serrate completamente o che stanno per cadere non garantiscono un funzionamento corretto. Pericolo d'incidente!



In **caso di sistema a una vite (a)** il reggisella per la maggior parte delle selle sportive è progettato per diametro dei binari del telaio di 7 mm. Sono disponibili anche morsetti esterni di ricambio per tubi del telaio ovalizzati da 8 mm X 8,5 mm (larghezza X altezza) e per binari del telaio in carbonio più grandi di 8 X 8,5 mm. Se non siete sicuri sul tipo di telaio della vostra sella o se avete bisogno di ulteriori informazioni, rivolgetevi al vostro rivenditore specializzato SCOTT.

Per montare la sella allentare la vite di bloccaggio trasversale fin quando è possibile, senza allentare il dado che si trova sul lato opposto del morsetto di fissaggio **(b)**. Di solito non è necessario smontare tutto il meccanismo se è già montato un morsetto esterno adatto alla sella.

Se invece si ritiene sia necessario smontare completamente il meccanismo di fissaggio ad una vite, svitarlo dal dispositivo di bloccaggio. In questo modo verranno smontati gli elementi di bloccaggio esterni. Gli elementi di bloccaggio interni solitamente resteranno in posizione, mantenuti da un fissaggio in gomma.

Montare il telaio negli elementi di bloccaggio interni, inserire nuovamente gli elementi esterni e la vite di bloccaggio. Nel caso in cui il telaio dovesse essere troppo aperto non tentare di posizionarlo nelle scanalature di fissaggio premendo con forza. Il meccanismo di bloccaggio o il telaio potrebbero rompersi, causando un incidente e/o ferite gravi al ciclista.

Utilizzate un modello differente di sella **(c)** o rivolgersi a un rivenditore specializzato SCOTT.

#### PERICOLO!

 **Quando sostituite la sella, ricordatevi che ci sono telaietti rotondi e ovali. Sostituite di conseguenza i raccordi del bloccaggio.**

Se la sella è delle dimensioni giuste, fatela scorrere sul reggisella fino a quando il telaio viene bloccato al centro dal meccanismo di fissaggio del reggisella. Inoltre impostare il bordo superiore della sella in modo che sia parallelo al suolo. Serrare gradualmente la vite e assicurarsi che

- 1) il dispositivo di bloccaggio sia ancora in sede sulla testa del reggisella in carbonio e che
- 2) il telaio aderisca perfettamente sui due lati.

Se tutto è a posto serrate gradualmente la vite con una chiave dinamometrica **(d)** fino a raggiungere la coppia massima di serraggio indicata in newton per metro (Nm) sul reggisella.

#### PERICOLO!

 **Verificare ogni mese le viti con una chiave dinamometrica secondo i valori indicati sui componenti stessi e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.**

#### PERICOLO!

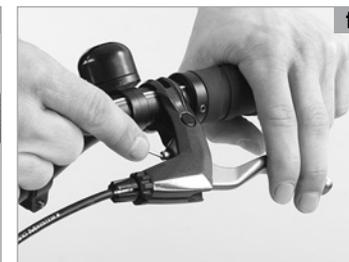
 **Viti non serrate completamente o che stanno per cadere non garantiscono un funzionamento corretto. Pericolo d'incidente!**

## REGOLAZIONE DELLE LEVE E DELLE APPENDICI

### Impostazione della distanza delle leve dei freni sulle mountain bike SCOTT

La maggior parte delle leve del freno prevedono la regolazione della distanza tra la leva e le manopole del manubrio, consentendo ad utilizzatori con mani piccole di spostare le leve del freno vicino al manubrio e di facilitare quindi l'impugnatura **(e)**.

Di solito, nel punto di contatto tra il cavo di un freno a cavo ed il corpo del freno o sulla leva stessa, si trova una piccola vite di regolazione. Girare la vite in senso orario e osservare lo spostamento della leva **(f)**. Assicuratevi che la leva del freno abbia ancora a disposizione un terzo del finecorsa prima di raggiungere il punto di pressione.



Anche i freni idraulici sono dotati di dispositivi di regolazione sulla leva del freno **(a)**. Sono disponibili differenti sistemi. Chiedere consiglio al vostro rivenditore specializzato SCOTT o fare riferimento alle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

Regolare la distanza delle leve in modo tale che la prima falange dell'indice riesca ad afferrare la leva del freno **(b)**. Verificare quindi la regolazione ed il funzionamento corretti dell'impianto frenante come descritto nel capitolo "Freni" e nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

#### PERICOLO!

**⚡** Le leve del freno non devono andare a toccare il manubrio. La massima forza frenante deve essere raggiunta prima.

#### IMPORTANTE!

**i** Nel caso di freni idraulici e a disco attenersi alle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

### Adattamento dell'inclinazione di manubrio e leve dei freni sulle mountain bike SCOTT

Quasi sempre le manopole del manubrio sono leggermente curve. Regolare il manubrio in modo tale che i polsi siano rilassati e non troppo rivolti verso l'esterno **(c)**.

Svitate le viti ad esagono incassato sul lato inferiore o anteriore dell'attacco manubrio.

Girate il manubrio fino a raggiungere la posizione desiderata.

Accertatevi che il manubrio venga fissato all'attacco manubrio esattamente nel centro **(d)**. Serrate nuovamente le viti con cautela usando la chiave dinamometrica. Verificare che le fessure dell'attacco manubrio siano parallele e che abbiano la stessa ampiezza sia in alto che in basso **(e)**.



Avvitare le viti una dopo l'altra e in modo alternato e uniforme, ovvero alternatamente e un poco per volta, fino a che la chiave dinamometrica non raggiunge la coppia minima di serraggio consigliata.

Provate a girare il manubrio rispetto all'attacco manubrio e se necessario serrate nuovamente la vite (le viti). Utilizzare una chiave dinamometrica e non superare le coppie di serraggio massime delle viti! Le coppie di bloccaggio massime sono riportate sui componenti o nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT. Se con la coppia di serraggio indicata il manubrio non dovesse essere ancora fisso, utilizzare una pasta di montaggio per carbonio.

Una volta regolato il manubrio, è necessario registrare le leve del freno e del cambio. Allentare le viti ad esagono incassato delle leve. Girare la leva sul manubrio. Montare in sella ed appoggiare le dita sulla leva del freno.

Verificate che la mano e l'avambraccio formino una linea retta **(f)**. Riavvitare le leve con una chiave dinamometrica e accertarsi che non si girino! La leva del freno non deve essere assolutamente fissa. E' bene che in caso di caduta possa ruotarsi.

#### PERICOLO!

**⚡** Avvitare una per una le viti sull'attacco manubrio quanto basta perché la fessura di fissaggio nel morsetto del manubrio, tra frontalino dell'attacco manubrio e attacco manubrio, sia parallela e abbia la stessa ampiezza sia sopra che sotto. Avvitare le viti una dopo l'altra e in modo alternato e uniforme, ovvero alternatamente e un poco per volta, fino a che la chiave dinamometrica non raggiunge la coppia minima di serraggio consigliata.

#### PERICOLO!

**⚡** Non dimenticare che i collegamenti vite di attacco manubrio, manubrio, appendici e freni devono essere serrati con le coppie di bloccaggio previste. Utilizzare una chiave dinamometrica e non superare le coppie di serraggio massime delle viti! Le coppie di serraggio sono riportate nel capitolo "Coppie di serraggio consigliate per la bicicletta SCOTT", sui componenti stessi e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

## Appendici

Le appendici **(a)**, chiamate anche bar-end, offrono ulteriori possibilità d'impugnatura. In genere vengono regolate in modo tale che le mani siano comode quando il ciclista pedala in piedi. Le cosiddette "bar-end" vengono quindi montate quasi parallele al suolo o leggermente rivolte verso l'alto (fino a circa 25°).

Svitate di uno/due giri le viti, collocate nella maggior parte dei casi sul lato inferiore delle appendici **(b)**. Girate le appendici in base alle vostre esigenze, accertatevi che su entrambi i lati abbiano la stessa angolatura. Quindi serrate le viti con la relativa coppia di serraggio. Verificate la sede stabile provando a girare le appendici.

### PERICOLO!

**⚡** Non collocare le appendici in posizione verticale o rivolte all'indietro, potrebbero provocare lesioni in caso di caduta.

### PERICOLO!

**⚡** Tenere presente che la distanza di arresto è maggiore se sul manubrio della bicicletta sono montate delle appendici. Le leve del freno non sono facilmente raggiungibili da tutte le posizioni d'impugnatura.

### ATTENZIONE!

**!** Se si desidera montare le appendici al manubrio in alluminio o carbonio della bicicletta SCOTT, informarsi prima se ciò è consentito per la bicicletta SCOTT in questione. Prima di procedere al montaggio rivolgersi ad un rivenditore specializzato SCOTT.



## BICICLETTE SCOTT DA DIRT E FREERIDE

Le biciclette da dirt e freeride sono adatte per gli usi più aggressivi che possono essere praticati con una bicicletta SCOTT. Salti, gradini, discese veloci e curve strette su terreni rocciosi o molto irregolari sottopongono il ciclista e il materiale a forti sollecitazioni.

Questo vuol dire che per questi tipi di sport la bicicletta SCOTT deve avere un lungo ciclo vitale ed eventualmente essere ben ammortizzata. Una mountain bike da cross country, cicloturismo o maratona potrebbe cedere. La conseguenza potrebbe essere un incidente grave! Chiedete al rivenditore specializzato SCOTT quali biciclette SCOTT sono adatte per il tipo di sport che intendete praticare.

Anche se le biciclette da dirt **(c+d)** e freeride SCOTT **(e+f)** sono progettate per gli usi sopra indicati e per un utilizzo sportivo e aggressivo, non sono in grado di sopportare tutti i tipi di sollecitazioni.

Nelle seguenti circostanze in particolare il materiale viene sovraccaricato e potrebbe cedere:

- salti effettuati in modo errato su spigoli vivi o salti in cui tocca terra soltanto la ruota anteriore, salti troppo corti o acrobazie non completate prima dell'atterraggio
- atterraggi in contropendenza, tra due pendii, su una zona piatta (flat), in caso di salti con rotazione, trasversali rispetto al suolo o con le mani non appoggiate al manubrio/i piedi non appoggiati sui pedali

Inoltre, si consiglia di evitare quanto indicato di seguito poiché comporta un sovraccarico del materiale e può causare una usura prematura o il cedimento:

- sollecitazione eccessiva della catena dovuta ad una guida con una tensione della catena insufficiente (in caso di single speed)
- grind non adeguato (scivolamento sulla catena o sulla moltiplica o scivolamento sul telaio e sui forcellini)
- sollecitazione eccessiva delle ruote dovute ad una guida con una pressione di gonfiaggio insufficiente
- sollecitazione eccessiva del telaio e dei componenti dovuta ad una guida con elementi elastici troppo morbidi

**PERICOLO!**

**⚡** Prima di effettuare uscite sui terreni più difficili, salti, acrobazie o simili con la bicicletta da dirt e freeride SCOTT, verificare che la bicicletta da dirt e freeride SCOTT in questione sia concepita per tale scopo. Informazioni sull'uso consentito sono riportate nel capitolo "Uso consentito della bicicletta SCOTT".

**PERICOLO!**

**⚡** Le biciclette da dirt e freeride SCOTT sono attrezzi puramente sportivi (a+b). Non sopravvalutatevi mettendo a rischio la vostra sicurezza. Parecchie azioni o acrobazie eseguite da professionisti sembrano semplici ma costituiscono in realtà un pericolo mortale. Indossate sempre adeguati indumenti protettivi (c).

**PERICOLO!**

**⚡** Dato l'uso particolare a cui sono destinate, alcune biciclette da dirt sono dotate di un solo freno. Questo tipo di bicicletta SCOTT deve essere utilizzato solamente su tracciati appositamente dedicati.

**ATTENZIONE!**

**!** Non tutte le mountain bike SCOTT con il design di una bicicletta da dirt o freeride sono effettivamente attrezzi sportivi! In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

**Regolazione dell'altezza della sella**

Con le biciclette da dirt e freeride SCOTT è necessario effettuare diverse impostazioni della sella a seconda del tipo d'uso. La posizione di seduta non è assimilabile a quella delle altre biciclette perché implica massimo controllo e libertà di movimento sulla bicicletta SCOTT.

Per percorrere lunghe distanze l'altezza della sella viene stabilita tramite la pedalata. Durante la pedalata il metatarso deve trovarsi oltre la metà del perno del pedale. Nel punto più basso della pedivella, cioè quando il pedale si trova nel punto più distante dalla sella, la gamba non deve essere completamente distesa, altrimenti la pedalata non risulta circolare.

È possibile regolare l'altezza della sella. Le altre impostazioni che probabilmente conoscete per le normali biciclette SCOTT non possono essere effettuate sulle biciclette da dirt e freeride.

Per svolgere le attività sportive di dirt e freeride la sella è posizionata molto in basso (d) e solitamente inclinata all'indietro. Questo aumenta la mobilità sulla bicicletta in condizioni estreme.

Chiedete al vostro allenatore, alla società o al rivenditore specializzato SCOTT qual è la posizione di seduta corretta. Le istruzioni per regolare la sella sono disponibili nel capitolo "Regolazione della bicicletta SCOTT in base alle esigenze dell'utilizzatore".

**PERICOLO!**

**⚡** Le biciclette da dirt e freeride SCOTT già dopo una stagione possono essere usurate a tal punto da rendere necessaria la sostituzione di componenti fondamentali e/o portanti. Portate almeno ogni tre-quattro mesi la bicicletta da dirt e freeride SCOTT dal rivenditore specializzato SCOTT per un'ispezione accurata.

**ATTENZIONE!**

**!** Generalmente è consigliabile posizionare la sella della bicicletta da dirt e freeride SCOTT più in basso per le discese ripide. In caso di lunghe pedalate con la sella bassa possono presentarsi problemi alle ginocchia.

**IMPORTANTE!**

**i** Per i reggisella regolabili, come per es. il Reverb di RockShox (e), è possibile regolare l'altezza dal manubrio tramite un pulsante (f). Leggete le istruzioni per l'uso del produttore contenute in questo CD informativo SCOTT.



## SOSPENSIONE SULLE BICICLETTE SCOTT

### GLOSSARIO

#### Forcella ammortizzata

Forcella **(a)** che attutisce e smorza gli shock tramite elementi mobili. Le più comuni sono le forcelle ammortizzate telescopiche. Si chiamano tubi portanti i tubi sottili pressati o avvitati insieme alla testa della forcella telescopica. Si chiamano foderi quei tubi, solitamente posti in basso, nei quali affondano i tubi portanti.

#### Ammortizzatore

L'ammortizzatore **(b)** è l'elemento che combina sia la molla che l'ammortizzazione nel carro posteriore di una bicicletta con sospensione integrale (Full Suspension). Spesso l'ammortizzatore viene anche detto sospensione.

#### Costante elastica o rigidità

È la forza, misurata in newton per millimetro (N/mm) o Pound/Inch (Lbs/in), necessaria a comprimere la molla per una determinata corsa. Una costante elastica alta richiede più forza per effettuare la corsa. Per gli elementi elastici pneumatici equivale ad una maggiore pressione.

#### Precarico della molla

Nei sistemi di ammortizzazione pneumatica ampiamente diffusi, la pressione di gonfiaggio determina la rigidità e il pretensionamento della forcella **(c)**. Attenevi rigorosamente ai suggerimenti del produttore.

Le molle in acciaio possono essere pretensionate entro un certo range. La sospensione reagisce quindi solo in presenza di una sollecitazione maggiore. Tuttavia la costante elastica non viene modificata. I ciclisti più pesanti non possono compensare una rigidità troppo bassa con un maggiore pretensionamento.

#### Corsa negativa - "sag"

È la corsa data dall'affondamento del carro posteriore o della forcella quando il ciclista da fermo assume la posizione di guida. Generalmente viene indicata in percentuale rispetto alla corsa ammortizzata totale.

#### Regolazione della corsa - "travel adjust"

Quasi sempre è possibile ridurre la corsa della forcella ammortizzata con una vite di regolazione. Su alcune forcelle la riduzione si attiva dopo una compressione completa. Per i carri posteriori ammortizzati ("full suspension") solitamente devono essere svitati e regolati i segmenti che "accolgono" l'ammortizzatore o le viti.

#### Smorzamento in compressione - "compression damping" (d)

Solitamente una manopola o rotella di regolazione blu. Ritarda o frena la compressione. Impedisce che la forcella ammortizzata non raggiunga il fine corsa in caso di colpi rapidi. Per gli elementi elastici di alta qualità si distingue tra smorzamento in compressione High Speed (per colpi forti = compressioni rapide) e Low Speed (per compressioni lente, per es. dondolamenti pedalando in piedi).

#### Smorzamento in ritorno - "rebound damping" (e)

Solitamente una manopola o rotella di regolazione rossa. Ritarda o frena l'estensione. Impedisce che la bicicletta ondeggi.

#### Lockout (f)

Solitamente una leva sull'elemento elastico o sul manubrio. Dispositivo che blocca la forcella o l'ammortizzatore in modo che l'elemento elastico non dondoli su asfalto o percorsi lisci. Non deve essere utilizzato fuori strada.

#### Ammortizzazione con piattaforma

Incrementa lo smorzamento in compressione (Low Speed) e impedisce il dondolamento. A differenza del Lockout la sospensione elastica non viene bloccata completamente.



## FRONT SUSPENSION

La maggior parte delle mountain bike SCOTT **(a)** e dei Pedelec SCOTT **(b)** sono dotati di forcelle ammortizzate. Questo garantisce un miglior controllo della bicicletta SCOTT su fondi stradali in cattivo stato, perché lo pneumatico ha una maggiore aderenza al suolo. Le sollecitazioni (d'urto) su bicicletta ed utilizzatore si riducono notevolmente.

Le forcelle ammortizzate variano in base ai modelli degli elementi della sospensione ed al tipo di ammortizzatore. La forcella ammortizzata è dotata generalmente di un elemento elastico pneumatico o, più raramente, di molle in acciaio. Per ammortizzare viene impiegato normalmente dell'olio.

### IMPORTANTE!

**i** In genere alle forcelle ammortizzate sono allegati le istruzioni. Leggetele con attenzione prima di modificare la regolazione della forcella o di eseguire operazioni di manutenzione. Le istruzioni del produttore della forcella ammortizzata sono disponibili in questo CD informativo SCOTT.

### IMPORTANTE!

**i** Leggete anche il Glossario sulle sospensioni all'inizio del capitolo.

## Regolazione della durezza degli ammortizzatori

Per un funzionamento ottimale è necessario registrare la forcella ammortizzata in base al peso, alla postura dell'utilizzatore ed al tipo d'uso. Lasciare che sia il vostro rivenditore specializzato SCOTT ad eseguire questa operazione.

Tenete presente che normalmente già stando seduti in sella la forcella ammortizzata si deve comprimere leggermente; si tratta della cosiddetta corsa negativa ("sag") **(c)**. Attraversando una buca l'ammortizzatore si estende e la forcella ammortizzata compensa l'irregolarità della superficie. Se la pressione di gonfiaggio o il precarico della molla sono troppo elevati, questo effetto viene meno perché la forcella ammortizzata è già completamente estesa. In questo modo un fattore importante per la sicurezza e la comodità viene perduto perché gli pneumatici perdono brevemente aderenza al suolo.

I corridori delle discipline crosscountry e maratona impostano solitamente una corsa negativa più corta rispetto a chi pratica freeride o downhill, che pedala più spesso su terreni irregolari. Da seduti, sulle biciclette da crosscountry e da maratona SCOTT la forcella ammortizzata dovrebbe compiere il 15-25 % della corsa massima, sulle biciclette all-mountain, da enduro e freeride SCOTT il 25-35 %.

Per effettuare la misurazione potete utilizzare l'anello di gomma, inserito di solito sul tubo più sottile che affonda nella forcella ammortizzata. Qualora non dovesse essere presente l'anello di gomma, stringete una fascetta per cavi attorno ad uno dei tubi portanti. Stringetelo quanto basta perché possa ancora scorrere senza scivolare da solo.

Montate in sella indossando l'abbigliamento che utilizzate di solito (se necessario con lo zaino pieno) e assumete la posizione di guida. Appoggiatevi ad un oggetto fisso (ringhiera, parete e simili) in modo da non cadere. Chiedete a qualcuno di aiutarvi a far scorrere l'anello di gomma o la fascetta per cavi in basso verso il parapolvere sul fodero.

Scendete dalla bicicletta SCOTT senza far affondare ulteriormente la forcella. La distanza che risulta tra l'anello di gomma o la fascetta per cavi e il parapolvere è la corsa negativa **(d)**. Confrontatela con la corsa ammortizzata totale (indicata dal produttore) per determinare se la sospensione deve essere regolata più dura o più morbida.

Per forcelle a sospensione pneumatica la rigidità viene regolata tramite la pressione di gonfiaggio sulla forcella. La pressione deve essere regolata tramite una speciale pompa ad alta pressione dotata di indicatore di pressione **(e)** prima della prima uscita e all'occorrenza va regolata successivamente in base alle variazioni del peso dell'utilizzatore e/o del carico.

Prendete nota dei valori di regolazione corretti e verificateli periodicamente nel periodo successivo. Tenete sempre presente le indicazioni del produttore e non superate assolutamente la pressione di gonfiaggio massima della forcella ammortizzata. Al termine di ogni modifica delle impostazioni eseguite un giro di prova.

Nella maggior parte delle forcelle ammortizzate con molle in acciaio è possibile pretensionare l'ammortizzatore, seppur limitatamente, tramite una vite di regolazione collocata sulla testa della forcella **(f)**. Se così non fosse e se non è possibile registrare la corsa negativa desiderata, è necessario sostituire la molla in acciaio con un pezzo simile più duro o più morbido. La sostituzione è un'operazione da affidare al rivenditore specializzato SCOTT.

In caso di sostituzione usare solamente appositi pezzi di ricambio, originali e contrassegnati. Chiedete consiglio al vostro rivenditore specializzato SCOTT.



Al termine di ogni modifica delle impostazioni eseguite un giro di prova con condizioni del terreno possibilmente varie **(a-c)**.

Successivamente verificate la posizione dell'anello di gomma o della fascetta per cavi. La distanza dal parapolvere rappresenta la corsa massima utilizzata. Se l'anello di gomma o la fascetta per cavi sono scivolati anche solo di un paio di millimetri significa che la regolazione della forcella è troppo dura. Riducete la pressione o il precarico della molla nel caso di forcelle con ammortizzatore di acciaio. Se con le molle in acciaio non notate nessun miglioramento, fate sostituire la molla.

Se l'anello di gomma o la fascetta per cavi sono scivolati lungo tutto il tubo **(d)** o se su fondo stradale in cattivo stato la forcella raggiunge più volte il fine corsa rumorosamente, la molla è troppo morbida. In caso di forcelle pneumatiche è necessario aumentare la pressione. In caso di molle in acciaio fate sostituire la molla dal rivenditore specializzato SCOTT.

#### PERICOLO!

**⚡** Le forcelle ammortizzate sono fatte per potere/dovere compensare i colpi. Se la forcella è rigida e bloccata, i colpi vengono trasmessi direttamente al telaio che, nella maggior parte dei casi, non è concepito per sopportare tali carichi. Per questo motivo, nel caso di forcelle dotate di lockout (meccanismo di blocco) tale funzione deve essere attivata in genere solamente su terreno liscio (strade, strade di campagna spianate) e non su fondo irregolare.

#### ATTENZIONE!

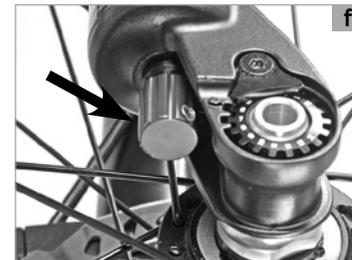
**!** La forcella ammortizzata deve essere regolata in modo tale da non raggiungere il fine corsa, se non in casi estremi. Una molla troppo morbida (pressione d'aria insufficiente) produce colpi e rumori forti, provocati dalla compressione improvvisa e totale della forcella. Se la forcella ammortizzata raggiunge spesso il fine corsa, a lungo andare ne subiranno danni sia il telaio che la forcella stessa.

#### IMPORTANTE!

**i** Per qualsiasi domanda rivolgetevi al vostro rivenditore specializzato SCOTT oppure seguite le indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del produttore degli ammortizzatori disponibili in questo CD informativo SCOTT.

#### IMPORTANTE!

**i** Una volta trovata la regolazione desiderata prendete nota della pressione di gonfiaggio ottimale per i futuri controlli.



## Regolazione dell'ammortizzazione

La regolazione dell'ammortizzazione avviene internamente per mezzo di valvole. Il flusso dell'olio attraverso le valvole riduce la velocità di estensione e compressione della forcella ammortizzata e impedisce il "dondolamento" della sospensione dopo un ostacolo. In questo modo si ottimizza la reazione agli ostacoli.

Nel caso di forcelle con **smorzamento in ritorno** (Rebound) registrabile è possibile impostare tramite una manopola (di solito rossa) la velocità di estensione o intensità di ammortizzazione (più lenta o più veloce) **(e)**. Se è presente una seconda rotella (di solito blu), questa consente di registrare la velocità di affondamento (compressione) e/o di attivare la funzione lockout.

Iniziate a regolare partendo dalla posizione più aperta (ritorno e compressione su "-") dell'ammortizzazione. Afferrate il manubrio con entrambe le mani e tirate il freno della ruota anteriore. Adesso appoggiatevi con tutto il peso sulla forcella della ruota anteriore e rilasciatelo immediatamente. La forcella si estenderà quasi con la stessa velocità con cui l'avete compressa.

Ruotate quindi la manopola di regolazione rossa facendo fare uno scatto verso il "+" **(f)**. Spingete ancora sulla forcella tirando il freno della ruota anteriore e di nuovo rilasciatela immediatamente. Noterete che rispetto a prima l'estensione sarà un po' più lenta.

Ripetete l'operazione di compressione-rilascio serrando progressivamente lo smorzamento di ritorno. In questo modo prenderete confidenza con il funzionamento dello smorzamento di ritorno.

Solitamente l'intensità di ammortizzazione viene registrata in modo tale che l'estensione sia leggermente frenata senza però strascicare. Un'estensione ritardata che diventa poi strascicamento è indice di un'ammortizzazione troppo elevata.

Superate quindi un ostacolo (ad es. scendete da un marciapiede) e girate lo smorzamento in ritorno a piccoli passi chiudendo (direzione "+") fino a quando la forcella, dopo un ciclo compressione-estensione, non dondola più di una o due volte massimo. Effettuate sempre un giro di prova fuori strada per verificare ogni impostazione.

Inoltre in alcuni casi le forcelle ammortizzate presentano uno **smorzamento in compressione** ("compression"). Il tipico smorzamento in compressione, o High Speed per alcune forcelle ammortizzate, frena la compressione quando viene superato un ostacolo ad elevata velocità. In questi casi una compressione rapida potrebbe spaccare la forcella.

Un'ammortizzazione più debole fornisce una buona risposta ma in determinate circostanze come il superamento di ostacoli, per es. delle sporgenze, a velocità elevata, la forcella ammortizzata si comprime con troppa forza o dondola pedalando in piedi. Un'ammortizzazione troppo forte indurisce la sospensione e limita il comfort di guida.

Se il "sag" è stato impostato correttamente come descritto sopra e durante un normale giro di prova la forcella lavora correttamente, tuttavia in situazioni estreme la forcella sbatte, è possibile aumentare leggermente lo smorzamento in compressione **(a)**.

Eseguite le operazioni un passo per volta perché se lo smorzamento in compressione è troppo forte la forcella ammortizzata esaurisce la propria corsa. La regolazione dello smorzamento in compressione può essere un processo molto lungo che deve essere eseguito con molta attenzione e sempre a piccoli passi.

Anche in questo caso cominciare con il livello inferiore, ovvero la manopola o la rotella di regolazione deve essere girata completamente in direzione "-" **(b)**.

Effettuate sempre un giro di prova fuori strada per verificare ogni impostazione.

Se non vi sentiste di regolare l'ammortizzazione o avete problemi durante quest'operazione, rivolgetevi al vostro rivenditore specializzato SCOTT oppure seguite le indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del produttore degli ammortizzatori disponibili in questo CD informativo SCOTT.

#### PERICOLO!

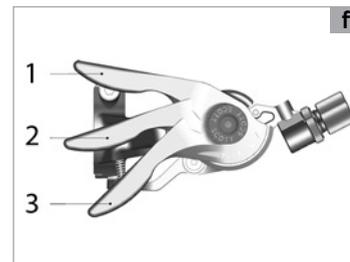
**⚡** Non girate le viti con gli utensili in modo avventato pensando che possano essere viti di regolazione. Così facendo si potrebbe allentare il meccanismo di fissaggio e provocare una caduta. Normalmente i dispositivi di regolazione di tutti i produttori possono essere regolati con le dita e sono contrassegnati con delle scale o con i segni "+" (per ammortizzazione maggiore/sospensione più dura) e "-" **(c)**.

#### PERICOLO!

**⚡** Se la forcella è troppo dura (intensità di ammortizzazione) può succedere che, a seguito di sollecitazioni rapide e ripetute, non è più in grado di estendersi. Pericolo di caduta!

#### PERICOLO!

**⚡** Montando uno pneumatico nuovo sulla ruota anteriore accertatevi che non vada a strisciare contro la testa della forcella quando la forcella è completamente compressa. Eventualmente svuotate dell'aria dalla forcella ammortizzata e premete con forza il manubrio verso il basso per accertarvi che sia fuoriuscita. La ruota anteriore può bloccarsi. Pericolo di caduta!



#### ATTENZIONE!

**!** Non usate la bicicletta nel caso in cui la forcella ammortizzata raggiunga il fine corsa. La forcella stessa ed il telaio potrebbero subire danni. Regolate sempre la durezza degli ammortizzatori in base al peso dell'utilizzatore e del carico e alle condizioni d'uso.

#### IMPORTANTE!

**i** Rivolgetevi al vostro rivenditore specializzato SCOTT oppure seguite le indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del produttore degli ammortizzatori disponibili in questo CD informativo SCOTT.

#### Lockout

Nel caso di lunghe pedalate in piedi, in salita e con un elevato dispendio d'energia, solitamente una forcella ammortizzata dondola. È consigliabile bloccare l'ammortizzatore, qualora la forcella ammortizzata sia dotata di lockout **(d+e)**. Nel caso di utilizzo (in discesa) su terreno accidentato è assolutamente necessario aprire il lockout.

Molte biciclette SCOTT Hardtail dispongono di una leva di lockout sul manubrio.

Alcune biciclette SCOTT Full Suspension sono dotate del sistema TWINLOC. Il TWINLOC consente tre possibilità di impostazione **(f)**:

**1. Modalità Climb:** Le sospensioni sono (quasi) bloccate. Questa impostazione consente di scalare comodamente terreni solidi, per es. asfalto, senza perdere energia nella sospensione.

Valvole di sovrappressione fanno sì che la sospensione lavori brevemente nel caso in cui, utilizzando questo tipo di regolazione, si debbano superare inavvertitamente degli ostacoli.

**2. Modalità Traction control:** La velocità di affondamento dell'ammortizzatore viene ridotta rendendo la piattaforma più dura durante la pedalata. Questo impedisce l'"ondeggiamento" durante le salite assicurando allo stesso tempo la trazione ottimale della ruota posteriore.

In modalità Traction control con l'aggiunta di una piattaforma per lo smorzamento in compressione viene limitato il dondolamento dell'ammortizzatore pedalando in piedi.

**3. Modalità Descend:** In questa modalità entrambi gli elementi elastici (forcella ammortizzata e ammortizzatore) sono aperti. Questo significa che è possibile disporre dell'intera corsa della sospensione.

**ATTENZIONE!**

**!** Non attivate la funzione lockout su fondo irregolare bensì solamente su terreno liscio (strade, strade di campagna spianate).

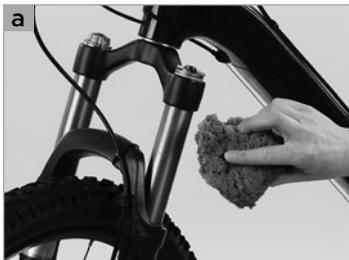
**Manutenzione**

Le forcelle ammortizzate sono elementi complicati, che richiedono manutenzione e cura regolari. Pertanto i produttori di forcelle ammortizzate mettono a disposizione centri d'assistenza dove è possibile fare riparare la forcella e sottoporla ai controlli di turno a seconda del tipo d'uso (ad es. annualmente).

In ogni caso consigliamo di seguire attentamente alcuni consigli generali sulla manutenzione:

1. Accertatevi che le superfici di scorrimento dello stelo del tubo portante e le guarnizioni parapolvere siano pulite.
2. Se è sporca, pulite la forcella ammortizzata subito dopo l'uscita con acqua abbondante e una spugna morbida **(a)**.
3. Dopo aver lavato la bicicletta spruzzate dello spray lubrificante approvato dal produttore **(b)** o applicate un leggero strato di olio idraulico sui tubi portanti della forcella ammortizzata. Quindi esercitate più volte pressione sulla forcella ed eliminate il lubrificante in eccesso con un panno pulito prima dell'uscita successiva.
4. Non usate idropultrici né detergenti aggressivi! Chiedete al rivenditore specializzato SCOTT di consigliarvi un prodotto di pulizia e cura adatto.
5. Nel caso di forcelle a sospensione pneumatica, è necessario controllare regolarmente la pressione, dato che con il tempo può diminuire **(c)**.
6. Nel caso di forcelle dotate di sospensione in acciaio, le molle in plastica devono essere pulite e lubrificate regolarmente con grasso privo di resine e di acidi. Alcuni produttori di forcelle forniscono del grasso specifico. Attenetevi rigorosamente ai suggerimenti del produttore. È un'operazione per il centro di assistenza della forcella ammortizzata.

Gli elementi della sospensione sono componenti sofisticati. Lasciate che sia il vostro rivenditore specializzato SCOTT o il centro di assistenza per gli elementi elastici ad eseguire la manutenzione e soprattutto lo smontaggio degli elementi della sospensione.

**ATTENZIONE!**

**!** Le forcelle ammortizzate sono sempre esposte agli spruzzi d'acqua e di fango della ruota anteriore. Puliteli dopo ogni uscita con acqua abbondante.

**IMPORTANTE!**

**i** Portate almeno una volta all'anno la forcella ammortizzata presso un centro di assistenza del produttore di forcelle.

**IMPORTANTE!**

**i** Sono disponibili consigli per il montaggio e la registrazione anche online all'indirizzo

[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/)

**REAR SUSPENSION**

Le biciclette SCOTT a sospensione integrale sono dotate di una forcella ammortizzata e di un carro posteriore mobile **(d)** la cui sospensione e ammortizzazione avviene per mezzo di un ammortizzatore. Questo garantisce un miglior controllo della bicicletta SCOTT durante le uscite fuori strada o su fondi stradali in cattivo stato, perché lo pneumatico ha una maggiore aderenza al suolo. Le sollecitazioni (d'urto) su bicicletta ed utilizzatore si riducono notevolmente.

Gli ammortizzatori variano in base ai modelli degli elementi della sospensione ed al tipo di ammortizzatore. L'ammortizzatore è dotato generalmente di un elemento elastico pneumatico **(e)** o, più raramente, di molle in acciaio **(f)**. Per ammortizzare viene impiegato normalmente dell'olio. A seconda del sistema vengono impiegati uno o più assi.

**IMPORTANTE!**

**i** In genere agli ammortizzatori sono allegate le istruzioni. Leggerle con attenzione prima di modificare la regolazione dell'ammortizzatore o di eseguire operazioni di manutenzione. Le istruzioni del produttore degli ammortizzatori sono disponibili in questo CD informativo SCOTT.

**IMPORTANTE!**

**i** Leggete anche il Glossario sulle sospensioni all'inizio del capitolo.

## Particolarità della posizione di seduta

A seconda della regolazione della sospensione del carro posteriore la sella potrebbe inclinarsi leggermente all'indietro nel momento in cui vi salite. Questo aspetto deve essere tenuto in considerazione quando si regola l'inclinazione della sella. Nel caso di problemi di seduta provate ad abbassare di poco il naso della sella rispetto alla regolazione standard.

Nelle discipline dirt, freeride e downhill la sella spesso viene posizionata molto in basso e inclinata all'indietro.

### IMPORTANTE!

**i** Le biciclette SCOTT con sospensione integrale hanno una maggiore distanza da terra rispetto alle biciclette senza sospensione. Posizionando la sella all'altezza corretta non dovrete riuscire a toccare terra con i piedi. Inizialmente consigliamo di impostare la sella più in basso ed esercitarsi a salire e scendere.

## Regolazione della durezza degli ammortizzatori

Per un funzionamento ottimale del carro posteriore, l'ammortizzatore dev'essere regolato in base al peso dell'utilizzatore, alla postura di seduta e all'uso previsto. Lasciare che sia il vostro rivenditore specializzato SCOTT ad eseguire questa operazione.

Tenete presente che normalmente già stando seduti in sella della bicicletta SCOTT il carro posteriore si deve comprimere leggermente; si tratta della cosiddetta corsa negativa ("sag") **(a)**. Attraversando una buca l'ammortizzatore si estende e il carro posteriore compensa l'irregolarità della superficie. Se la pressione di gonfiaggio o il precarico della molla sono troppo elevati, questo effetto viene meno perché il carro posteriore è già completamente esteso. In questo modo un fattore importante per la sicurezza e la comodità viene perduto perché gli pneumatici perdono brevemente aderenza al suolo.

I corridori delle discipline crosscountry e maratona impostano solitamente una corsa negativa più corta rispetto a chi pratica freeride o downhill, che pedala più spesso su terreni irregolari. Da seduti, sulle biciclette da cross country e da maratona SCOTT il carro posteriore dovrebbe compiere il 10-20 % della corsa massima, sulle biciclette all-mountain, da enduro e freeride SCOTT il 25-35 %.

Per effettuare la misurazione potete utilizzare l'anello di gomma **(b)**, inserito di solito sul tubo più sottile che affonda nell'ammortizzatore. Qualora non dovesse essere presente l'anello di gomma, stringete una fascetta per cavi attorno al tubo più sottile. Stringetelo quanto basta perché possa ancora scorrere senza scivolare da solo.

Montate in sella alla bicicletta SCOTT indossando l'abbigliamento che utilizzate di solito (se necessario con lo zaino pieno) e assumete la posizione di guida. Appoggiatevi ad un oggetto fisso (ringhiera, parete e simili) in modo da non cadere. Chiedete a qualcuno di aiutarvi a far scorrere l'anello di gomma o la fascetta per cavi in basso verso il parapolvere sul fodero.

Scendete dalla bicicletta SCOTT senza far affondare ulteriormente il carro posteriore. La distanza che risulta tra l'anello di gomma o la fascetta per cavi e il parapolvere è la corsa negativa **(c)**. Confrontatela con la corsa ammortizzata totale (indicata dal produttore) dell'ammortizzatore ma non del carro posteriore, o misurate utilizzando come riferimento la parte dritta e liscia che viene compressa **(c)**, per determinare se la sospensione deve essere regolata più dura o più morbida.

Per ammortizzatori pneumatici la rigidità viene regolata tramite la pressione di gonfiaggio sull'ammortizzatore **(d)**. La pressione deve essere regolata tramite una speciale pompa ad alta pressione dotata di indicatore di pressione prima della prima uscita e all'occorrenza va regolata successivamente in base alle variazioni del peso dell'utilizzatore e/o del carico.

Prendete nota dei valori di regolazione corretti e verificateli periodicamente nel periodo successivo. Tenete sempre presente le indicazioni del produttore e non superate assolutamente la pressione di gonfiaggio massima dell'ammortizzatore. Al termine di ogni modifica delle impostazioni eseguite un giro di prova.

Nella maggior parte degli ammortizzatori con molle in acciaio è possibile pre-tensionare l'ammortizzatore, seppur limitatamente, tramite un anello di regolazione **(e)**. Se così non fosse e se non è possibile registrare la corsa negativa desiderata, è necessario sostituire la molla in acciaio con un pezzo simile più duro o più morbido. La sostituzione è un'operazione da affidare al rivenditore specializzato SCOTT.

In caso di sostituzione usare solamente appositi pezzi di ricambio, originali e contrassegnati. Chiedete consiglio al vostro rivenditore specializzato SCOTT.

Durante l'uso coprite sempre la valvola con il relativo cappuccio **(f)**.



Al termine di ogni modifica delle impostazioni eseguite un giro di prova con condizioni del terreno possibilmente varie. Successivamente verificate la posizione dell'anello di gomma o della fascetta per cavi. La distanza dal parapolvere rappresenta la corsa massima dell'ammortizzatore.

Se l'anello di gomma o la fascetta per cavi sono scivolati anche solo di un paio di millimetri significa che la regolazione dell'ammortizzatore è troppo dura **(a)**. Riducete la pressione o, in caso di ammortizzatori con molle in acciaio, il precario della molla. Se con le molle in acciaio non notate nessun miglioramento, fate sostituire la molla.

Se l'anello di gomma o la fascetta per cavi sono scivolati lungo tutto il tubo o se su fondo stradale in cattivo stato l'ammortizzatore raggiunge più volte il fine corsa rumorosamente, la sospensione è troppo morbida **(b)**. In caso di ammortizzatori pneumatici è necessario aumentare la pressione. In caso di ammortizzatori con molle in acciaio fate sostituire la molla dal rivenditore specializzato SCOTT.

#### PERICOLO!

**⚡** Nel caso di telaio a sospensione integrale il carro posteriore è costruito in modo da poter, o meglio, dover compensare i colpi. Se l'ammortizzatore è rigido e bloccato, i colpi vengono trasmessi direttamente al telaio che, nella maggior parte dei casi, non è concepito per sopportare tali carichi. Per questo motivo, nel caso di ammortizzatori dotati di lockout (meccanismo di blocco) tale funzione deve essere attivata in genere solamente su terreno liscio **(c)** (strade, strade di campagna spianate) e non su fondo irregolare **(d)**.

#### ATTENZIONE!

**!** L'ammortizzatore deve essere regolato in modo tale da non raggiungere il fine corsa, se non in casi estremi. Una molla troppo morbida (pressione d'aria insufficiente) produce colpi e rumori forti, provocati dalla compressione improvvisa e totale dell'ammortizzatore. Se l'ammortizzatore raggiunge spesso il fine corsa, a lungo andare ne subiranno danni sia il telaio che l'ammortizzatore stesso.

#### IMPORTANTE!

**i** Per qualsiasi domanda rivolgetevi al vostro rivenditore specializzato SCOTT oppure seguite le indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del produttore degli ammortizzatori disponibili in questo CD informativo SCOTT.



## Regolazione della sospensione

In genere guidate utilizzando la corsa massima dell'ammortizzatore consentita dal carro posteriore Full Suspension. Questo offre il massimo divertimento e il miglior controllo della bicicletta SCOTT.

Alcune biciclette SCOTT consentono di regolare la sospensione a seconda del terreno **(e+f)**.

#### IMPORTANTE!

**i** Alcune biciclette SCOTT consentono di regolare l'angolo del canotto dello sterzo **(e)**, la lunghezza del foderò orizzontale e l'altezza del movimento centrale **(f)**. Leggete a riguardo la documentazione tecnica disponibile in questo CD informativo SCOTT o sul sito internet SCOTT [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) o chiedete al rivenditore specializzato SCOTT qual è l'impostazione adatta per voi.

#### ATTENZIONE!

**!** Non guidare con la corsa ridotta su fondi irregolari, soprattutto in salita!

#### IMPORTANTE!

**i** Troverete maggiori informazioni sulla regolazione della sospensione nelle istruzioni per l'uso specifiche della bicicletta SCOTT disponibili in questo CD informativo SCOTT.

## Regolazione dell'ammortizzazione

La regolazione dell'ammortizzazione avviene internamente per mezzo di valvole. Il flusso dell'olio attraverso le valvole riduce la velocità di estensione e compressione dell'ammortizzatore e impedisce il "dondolamento" della sospensione dopo un ostacolo. In questo modo si ottimizza la reazione agli ostacoli.



In caso di ammortizzatori con smorzamento di ritorno (“rebound”) regolabile **(a+b)** è possibile impostare la velocità di estensione (intensità di ammortizzazione) più lenta o più veloce tramite una manopola (di solito rossa).

Se è presente una seconda rotella (di solito blu), questa consente di registrare la velocità di affondamento (compressione) e/o di attivare la funzione lockout **(c)**.

Iniziate a regolare partendo dalla posizione più aperta (ritorno e compressione su “-”) dell’ammortizzazione **(d)**. Afferrate la sella con tutte e due le mani. Adesso appoggiatevi con tutto il peso sulla sella e rilasciatelo immediatamente. L’ammortizzatore si estenderà quasi con la stessa velocità con cui l’avete compresso.

Ruotate quindi la manopola di regolazione rossa facendo fare uno scatto verso il “+”. Premete di nuovo la sella verso il basso e di nuovo rilasciatela immediatamente. Noterete che rispetto a prima l’estensione sarà un po’ più lenta.

Ripetete l’operazione di compressione-rilascio serrando progressivamente lo smorzamento di ritorno. In questo modo prenderete confidenza con il funzionamento dello smorzamento di ritorno.

Solitamente l’intensità di ammortizzazione viene registrata in modo tale che l’estensione sia leggermente frenata senza però strascicare. Un’estensione ritardata che diventa poi strascicamento è indice di un’ammortizzazione troppo elevata.

Superate quindi un ostacolo (ad es. scendete da un marciapiede) e girate lo smorzamento in ritorno a piccoli passi chiudendo (direzione “+”) fino a quando il carro posteriore, dopo un ciclo compressione-estensione, non dondola più di una o due volte massimo. Effettuate sempre un giro di prova fuori strada per verificare ogni impostazione **(e)**.

Inoltre in alcuni casi gli ammortizzatori presentano uno smorzamento in compressione (“compression”) **(f)**. Il tipico smorzamento in compressione, o High Speed per alcuni ammortizzatori, frena la compressione quando viene superato un ostacolo ad elevata velocità. In questi casi una compressione rapida potrebbe spaccare l’ammortizzatore.

Un’ammortizzazione più debole fornisce una buona risposta ma in determinate circostanze come il superamento di ostacoli, per es. delle sporgenze, a velocità elevata, il carro posteriore si comprime con troppa forza o dondola pedalando in piedi. Un’ammortizzazione più forte indurisce la sospensione e limita il comfort di guida.

Se il “sag” è stato impostato correttamente come descritto sopra e durante un normale giro di prova l’ammortizzatore lavora correttamente, tuttavia in situazioni estreme sbatte, è possibile aumentare leggermente lo smorzamento in compressione.

Eseguite le operazioni un passo per volta perché se lo smorzamento in compressione è troppo teso l’ammortizzatore esaurisce la propria corsa. La regolazione dello smorzamento in compressione può essere un processo molto lungo che deve essere eseguito con molta attenzione e sempre a piccoli passi.

Anche in questo caso cominciare con il livello inferiore, ovvero la manopola o la rotella di regolazione deve essere girata completamente in direzione “-”.

Effettuate sempre un giro di prova fuori strada per verificare ogni impostazione **(e)**.

Se non vi sentiste di regolare l’ammortizzazione o aveste problemi durante quest’operazione, rivolgetevi al vostro rivenditore specializzato SCOTT oppure seguite le indicazioni contenute nelle istruzioni per l’uso del produttore degli ammortizzatori disponibili in questo CD informativo SCOTT.

#### PERICOLO!

**⚡ Nel caso di una successione rapida di colpi, il carro posteriore, se troppo duro (intensità di ammortizzazione), potrebbe eventualmente non estendersi più. Pericolo di caduta!**

#### PERICOLO!

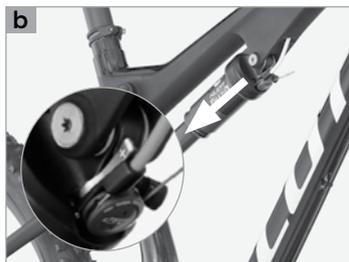
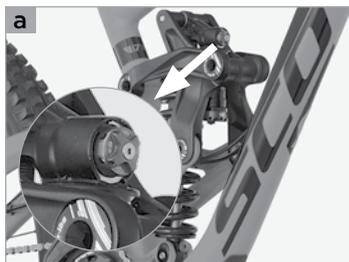
**⚡ Non girate le viti con gli utensili in modo avventato pensando che possano essere viti di regolazione. Così facendo si potrebbe allentare il meccanismo di fissaggio e provocare una caduta. Normalmente i dispositivi di regolazione di tutti i produttori possono essere regolati con le dita e sono contrassegnati con delle scale o con i segni “+” (per ammortizzazione maggiore/sospensione più dura) e “-”.**

#### PERICOLO!

**⚡ Montando uno pneumatico nuovo sulla ruota posteriore accertatevi che non vada a strisciare contro il telaio quando il carro posteriore è completamente compresso. Eventualmente svuotate dell’aria l’ammortizzatore e premete con forza la sella verso il basso per accertarvi che sia fuoriuscita. La ruota posteriore può bloccarsi. Pericolo di caduta!**

#### ATTENZIONE!

**! Non usate la bicicletta nel caso in cui l’ammortizzatore raggiunga il fine corsa. L’ammortizzatore stesso ed il telaio potrebbero subire danni. Regolate sempre la durezza degli ammortizzatori in base al peso dell’utilizzatore e del carico e alle condizioni d’uso.**



**IMPORTANTE!**

**i** Rivolgetevi al vostro rivenditore specializzato SCOTT oppure seguite le indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del produttore degli ammortizzatori disponibili in questo CD informativo SCOTT.

**Lockout**

Nel caso di lunghe pedalate in piedi, in salita e con un elevato dispendio d'energia, solitamente un carro posteriore dondola. È consigliabile bloccare l'ammortizzazione, qualora l'ammortizzatore sia dotato di lockout **(a)**. Nel caso di utilizzo (in discesa) su terreno accidentato è assolutamente necessario aprire il lockout.

Molte biciclette SCOTT Hardtail dispongono di una leva di lockout sul manubrio.

Alcune biciclette SCOTT Full Suspension sono dotate del sistema TWINLOC. Il TWINLOC consente tre possibilità di impostazione **(b)**:

**1. Modalità Climb:** Le sospensioni sono (quasi) bloccate. Questa impostazione consente di scalare comodamente terreni solidi, per es. asfalto, senza perdere energia nella sospensione.

Valvole di sovrappressione fanno sì che la sospensione lavori brevemente nel caso in cui, utilizzando questo tipo di regolazione, si debbano superare inavvertitamente degli ostacoli.

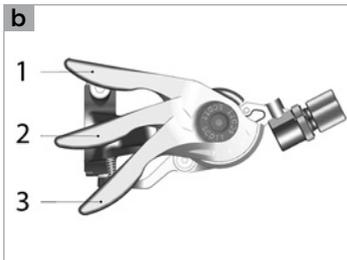
**2. Modalità Traction control:** In modalità Traction control la corsa dell'ammortizzatore è ridotta del 80% circa. Di conseguenza gli elementi elastici pneumatici sono più duri, la corsa negativa ("sag") è più breve e la geometria più dritta. Questo impedisce l'"ondeggiamento" durante le salite assicurando allo stesso tempo la trazione ottimale della ruota posteriore.

In modalità Traction control, con l'aggiunta di una piattaforma per lo smorzamento in compressione viene limitato il dondolamento dell'ammortizzatore pedalando in piedi.

**3. Modalità Descend:** In questa modalità entrambi gli elementi elastici (forcella ammortizzata e ammortizzatore) sono aperti. Questo significa che è possibile disporre dell'intera corsa della sospensione.

**ATTENZIONE!**

**!** Non attivate la funzione lockout su fondo irregolare bensì solamente su terreno liscio (strade, strade di campagna spianate).

**Manutenzione**

Gli ammortizzatori e i carri posteriori **(c)** sono componenti complicati, che richiedono manutenzione e cura regolari. Pertanto i produttori di ammortizzatori mettono a disposizione centri d'assistenza dove è possibile fare riparare l'ammortizzatore e sottoporlo ai controlli di turno a seconda del tipo d'uso (ad es. annualmente).

In ogni caso consigliamo di seguire attentamente alcuni consigli generali sulla manutenzione:

1. Accertatevi che le superfici di scorrimento dello stelo del pistone siano sempre pulite.
2. Se necessario, dopo ogni uscita pulire l'ammortizzatore **(d)** e il carro posteriore con acqua abbondante e con un panno morbido, dedicando particolare attenzione ai cuscinetti.
3. Dopo aver lavato la bicicletta SCOTT spruzzate dello spray lubrificante o applicate un leggero strato di olio idraulico indicato dal produttore come idoneo sullo stelo del pistone dell'ammortizzatore e sui cuscinetti **(e)**. Quindi esercitate più volte pressione sul carro posteriore ed eliminate il lubrificante in eccesso con un panno pulito prima dell'uscita successiva. Utilizzate il lubrificante consigliato dal produttore.
4. Non usate idropulitrici né detergenti aggressivi! Chiedete al rivenditore specializzato SCOTT di consigliarvi un prodotto di pulizia e cura adatto.
5. In caso di ammortizzatori con molle in acciaio **(f)** pulire regolarmente l'ammortizzatore e l'asta del pistone sottostante e lubrificare quest'ultimo con uno spray approvato dal produttore. Alcuni produttori di ammortizzatori forniscono del grasso specifico. Attenetevi rigorosamente ai suggerimenti del produttore. È un'operazione per il centro di assistenza dell'ammortizzatore.
6. Nel caso di ammortizzatori a sospensione pneumatica, è necessario controllare regolarmente la pressione, dato che con il tempo può diminuire.
7. Verificate regolarmente con una chiave dinamometrica che tutte le viti del carro posteriore siano serrate come indicato sul carro stesso. Verificate inoltre che i cuscinetti del carro posteriore abbiano gioco laterale, oppure che i cuscinetti dell'ammortizzatore abbiano gioco verticale.

Sollevare la bicicletta SCOTT dalla sella **(a)** e provate a spostare lateralmente la ruota posteriore. Chiedete eventualmente ad una terza persona di tenere fermo la parte anteriore del telaio.

Per verificare il gioco dell'ammortizzatore, appoggiate con attenzione la ruota posteriore a terra e risollevatela leggermente. Prestate attenzione ad eventuali rumori sospetti. Se la bicicletta dovesse accusare del gioco fatelo eliminare immediatamente dal rivenditore specializzato SCOTT.

#### PERICOLO!

**⚡** Gli elementi della sospensione sono componenti sofisticati. Lasciate che sia il vostro rivenditore specializzato SCOTT o il centro di assistenza per gli ammortizzatori ad eseguire la manutenzione e soprattutto lo smontaggio degli elementi della sospensione.

#### ATTENZIONE!

**!** Gli ammortizzatori sono sempre esposti agli spruzzi d'acqua e di fango della ruota posteriore. Puliteli dopo ogni uscita con acqua abbondante **(b)**.

#### IMPORTANTE!

**i** Portate almeno una volta all'anno l'ammortizzatore della sospensione del carro posteriore presso un centro di assistenza del produttore degli ammortizzatori.

#### IMPORTANTE!

**i** Sono disponibili consigli per il montaggio e la registrazione anche online all'indirizzo  
[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)

#### IMPORTANTE!

**i** Alcune biciclette SCOTT consentono di regolare l'angolo del cannotto dello sterzo, la lunghezza del foderò orizzontale e l'altezza del movimento centrale. Leggete a riguardo la documentazione tecnica disponibile in questo CD informativo SCOTT o sul sito internet SCOTT [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) o chiedete al rivenditore specializzato SCOTT qual è l'impostazione adatta per voi.



## FRENI

L'uso dei freni **(c)** consente di adeguare la velocità di corsa al tipo di terreno ed alle condizioni del traffico. In qualsiasi momento i freni della bicicletta SCOTT devono consentire l'arresto della bicicletta nel minor tempo possibile.

Quando frenate a fondo il peso viene trasferito sulla parte anteriore, mentre la ruota posteriore viene alleggerita. Su fondo non scivoloso quindi è più probabile che la ruota posteriore si sollevi **(d)** e che la bicicletta SCOTT si capotti piuttosto che gli pneumatici perdano aderenza al terreno. Questo problema interessa maggiormente le discese in montagna. In caso di frenata a fondo cercare pertanto di trasferire il peso il più possibile indietro e verso il basso.

Azionare entrambi i freni contemporaneamente **(e)** e non dimenticare che su fondo non scivoloso, a seguito dello spostamento del peso, il freno anteriore può trasmettere la forza maggiore.

Su fondo instabile e bagnato o sporco valgono altre condizioni. In questo caso, infatti, una frenata eccessiva della ruota anteriore può provocarne lo slittamento.

Familiarizzare con il relativo freno prima della prima uscita. Esercitarsi a frenare su fondi differenti lontano dal traffico stradale.

Su fondo umido aumenta il tempo di risposta dei freni. Su strade bagnate e lisce è necessario frenare con cautela poiché gli pneumatici scivolano con facilità. Pertanto vi consigliamo di ridurre la velocità di corsa.

Per le differenti tipologie costruttive dei freni possono presentarsi i seguenti problemi:

Nel caso di **freni a pattino (f)** una frenata persistente o un costante strascico possono causare il surriscaldamento dei freni stessi che potrebbero quindi danneggiare la camera d'aria o provocare lo spostamento dello pneumatico sul cerchio. Di conseguenza si può verificare una fuoriuscita improvvisa d'aria con possibili incidenti gravi.

Nel caso di **freni a disco (a)** una frenata persistente o un attrito costante possono causare il surriscaldamento del sistema frenante. La forza frenante si riduce o il sistema frenante può rompersi. Pericolo d'incidente!

Durante lunghe discese abituatevi a frenare brevemente ma con forza **(b)** e a rilasciare i freni di tanto in tanto. In caso di dubbio fermatevi e fate raffreddare il sistema frenante.

#### PERICOLO!

**⚡** L'attribuzione delle leve del freno ai corpi freno può variare (ad es. la leva sinistra agisce sul freno anteriore). Consultate il certificato della bicicletta SCOTT e verificate se riuscite ad azionare il freno della ruota anteriore con la stessa leva del freno (destra o sinistra) che siete soliti usare. Qualora non fosse così, prima della prima uscita fate modificare le leve da un rivenditore specializzato SCOTT.

#### PERICOLO!

**⚡** Prendere confidenza con i freni, sempre facendo la massima attenzione. Provate ad eseguire delle frenate di emergenza in zone prive di traffico fino ad avere il pieno controllo della bicicletta SCOTT. In questo modo si evitano possibili incidenti.

#### PERICOLO!

**⚡** Il bagnato riduce l'azione frenante e fa scivolare i pneumatici con facilità. Tenere in considerazione che la distanza d'arresto è maggiore in caso di pioggia, ridurre la velocità di corsa e frenare con cautela.

#### PERICOLO!

**⚡** Accertatevi che le superfici frenanti e i pattini/le pastiglie dei freni siano assolutamente privi di cera, grasso ed olio. Pericolo d'incidente!

#### ATTENZIONE!

**!** In caso di sostituzione usare solamente appositi pezzi di ricambio, originali e contrassegnati **(c)**. Chiedete consiglio al vostro rivenditore specializzato SCOTT.

#### IMPORTANTE!

**i** Prima di eseguire la regolazione, la manutenzione o le impostazioni di qualsiasi tipo sui freni, consigliamo di leggere i manuali dei produttori di freni disponibili in questo CD informativo SCOTT.



## FRENI A PATTINO

### Freni a V (V-brake) e freni Cantilever

#### Funzionamento ed usura

I freni V e Cantilever **(d)** sono costituiti da bracci del freno separati, collocati a sinistra e a destra del cerchio. Azionando la leva del freno i bracci vengono serrati tramite un cavo, i pattini sfregano sui fianchi dei cerchi.

L'attrito provoca l'usura dei pattini e dei cerchi. Il processo di usura viene accelerato ulteriormente da uscite frequenti in montagna, con pioggia o sporco. Alcuni cerchi sono provvisti di cosiddetti indicatori d'usura (ad es. scanalature o punti). Se le scanalature o i punti non sono più visibili è necessario sostituire il cerchio. Se il fianco di un cerchio è inferiore ad una massa critica, la pressione degli pneumatici può far scoppiare il cerchio. La ruota si blocca o la camera d'aria scoppia. Pericolo di caduta!

#### Verifica del funzionamento

Accertatevi che i pattini dei freni siano orientati esattamente sui cerchi e che presentino uno spessore sufficiente, riconoscibile quasi sempre da scanalature sul pattino del freno.

Se consumati o logorati **(e)**, sarà necessario sostituirli. Attenetevi assolutamente alle avvertenze dei rispettivi produttori.

Vi consigliamo di recarvi dal vostro rivenditore specializzato SCOTT per far controllare il cerchio al più tardi dopo aver consumato il secondo set di pattini. Il rivenditore dispone di strumenti speciali per misurare lo spessore della parete del cerchio.

I pattini dei freni devono toccare contemporaneamente il cerchio, prima di tutto con la parte anteriore del pattino. La parte posteriore dei pattini deve presentare una distanza di un millimetro dalla superficie frenante. Visti dall'alto i pattini formano una V chiusa davanti **(f)**. Con questa impostazione si evita il cigolio dei pattini.

La leva del freno deve presentare una riserva di corsa, anche in caso di frenata a fondo non deve andare a toccare il manubrio. In caso contrario vi invitiamo a leggere il capitolo “Sincronizzazione e regolazione”.

Il freno è regolato correttamente solamente se ha superato tutti i punti della verifica.

#### PERICOLO!

**⚡** Cavi del freno danneggiati (ad es. cavi in cui sporgono singoli fili) devono essere sostituiti immediatamente. Rischio di cattivo funzionamento dei freni o di caduta!

#### PERICOLO!

**⚡** La regolazione dei pattini sui cerchi richiede notevoli attitudini manuali. Lasciate che sia il vostro rivenditore specializzato SCOTT a sostituire i pattini o ad effettuare la regolazione.

#### PERICOLO!

**⚡** Fate controllare e misurare regolarmente i cerchi dal vostro rivenditore specializzato SCOTT.

### Sincronizzazione e regolazione

Quasi tutti i freni hanno una vite sul lato di uno o entrambi i corpi freno; tale vite consente di regolare il precarico della molla **(a)**. Giratela lentamente e osservate come cambia la distanza dei pattini rispetto al cerchio.

Regolate le molle in modo che in stato di riposo questa distanza sia uguale su entrambi i lati e che frenando i pattini dei freni tocchino i cerchi contemporaneamente.

La posizione delle leve dei freni in cui il freno inizia ad agire (il cosiddetto punto di contatto) può essere adattata alle dimensioni delle mani regolando il cavo del freno **(b)**. In ogni caso la leva del freno non deve mai toccare il manubrio.

Quando non attivati, i pattini del freno non dovrebbero essere troppo vicini ai fianchi del cerchio, poiché altrimenti durante la guida andrebbero a strisciare sul cerchio. Prima di eseguire questa impostazione osservate le indicazioni contenute nel capitolo “Regolazione della distanza delle leve dei freni sulle mountain bikes SCOTT”.

Per regolare il freno allentate il controdado zigrinato nella parte superiore del manubrio all'ingresso del cavo corpo leva **(c)**. Svitare di alcuni giri la vite di regolazione zigrinata e scanalata posizionata sulla leva. La corsa della leva del freno si riduce. Tenete la vite di regolazione e fissate il controdado contro il corpo della leva, affinché la vite di regolazione non si allenti automaticamente. Accertatevi che la fessura della vite non sia rivolta in avanti o verso l'alto, altrimenti potrebbero infiltrarsi acqua e sporco.

#### PERICOLO!

**⚡** Una volta effettuata la regolazione fate assolutamente una prova dei freni da fermi e assicuratevi che i pattini, nel caso di forte presa, non tocchino lo pneumatico ma vadano a toccare con la loro intera superficie il fianco del cerchio.

### FRENI A DISCO

#### Funzionamento ed usura

I freni a disco si caratterizzano per un'intensa azione frenante. Sul bagnato hanno tempi di risposta più brevi rispetto ai freni a pattino e raggiungono in breve tempo l'intensità di frenata desiderata. Richiedono una scarsa manutenzione e non usurano i cerchi. I freni a disco sono composti dalla pinza **(d)**, dal disco **(e)**, dal tubo (freni idraulici) o cavo (freni meccanici) e dalla leva del freno **(f)**. Azionando la leva del freno i pistoncini vengono serrati idraulicamente o meccanicamente e le pastiglie sfregano sul disco.

L'attrito provoca l'usura delle pastiglie e dei dischi dei freni. Uscite frequenti in montagna, pioggia e sporco accelerano ulteriormente il processo di usura. A seconda del produttore e del modello ci sono differenti metodi di controllo e limiti di usura per pastiglie e dischi.



**PERICOLO!**

**⚡** Le pastiglie nuove, perché raggiungano valori di decelerazione ottimali, devono essere sottoposti a un rodaggio, che consiste. A tal fine accelerate la vostra bicicletta SCOTT dalle 30 alle 50 volte ad una velocità approssimativa di 30 km/h e poi frenate fino a fermarla. Il rodaggio è concluso nel momento in cui la forza della mano necessaria per frenare non diminuisce ulteriormente.

**PERICOLO!**

**⚡** I freni a disco si riscaldano durante l'uso. Non toccate mai i dischi dei freni una volta fermi, in particolare dopo lunghe discese.

**PERICOLO!**

**⚡** Pastiglie e dischi del freno sporchi possono ridurre drasticamente la forza frenante. Assicuratevi pertanto che né olio né altri liquidi finiscano nel freno, ad es. quando pulite la bicicletta SCOTT o lubrificate la catena. Le pastiglie sporche non possono più essere pulite e devono essere sostituite! Potete pulire i dischi dei freni con un detergente per freni o con acqua calda e detersivo.

**PERICOLO!**

**⚡** Rumori strani (raschio, sfregamento, ecc.) durante la frenata e/o cambiamenti sensibili della potenza di frenata (più forte o più debole) segnalano che le pastiglie sono sporche o usurate. Verificate le pastiglie dei freni e se necessario sostituitele. Altrimenti rischiate di danneggiare seriamente ad es. i dischi dei freni o addirittura di avere incidenti gravi a causa del cattivo funzionamento dei freni! In caso di dubbi rivolgetevi ad un rivenditore specializzato SCOTT.

**ATTENZIONE!**

**!** Nel caso venga trasportata una bicicletta SCOTT con freni a disco con le ruote smontate consigliamo di montare i blocchi per il trasporto (a).

**Freni a disco idraulici****Verifica del funzionamento**

Tirando la leva del freno verificate regolarmente che non ci siano punti di perdita in tubi (b) e collegamenti. Se dovesse fuoriuscire del fluido per freni recatevi immediatamente da un rivenditore specializzato SCOTT. Punti permeabili possono compromettere il funzionamento dei freni. Pericolo d'incidente!

**Usura e manutenzione**

Sui freni a disco idraulici l'usura delle pastiglie viene compensata automaticamente. La corsa della leva non cambia.

Verificate regolarmente l'usura delle pastiglie (c+d) e seguite le indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del relativo produttore.

**PERICOLO!**

**⚡** Collegamenti aperti o linee idrauliche con punti di perdita riducono l'azione frenante. Rivolgetevi immediatamente al vostro rivenditore specializzato SCOTT nel caso di punti di perdita del sistema o di pieghe nelle linee idrauliche!

**PERICOLO!**

**⚡** Sistemi frenanti con fluido per freni DOT (e) richiedono una sostituzione di tale fluido ad intervalli regolari, prescritti dal produttore.

**PERICOLO!**

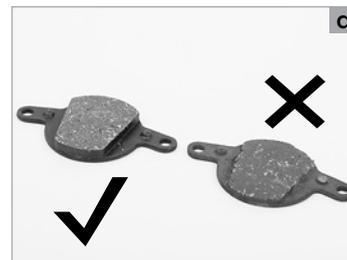
**⚡** Non trasportate la vostra bicicletta SCOTT con sella e manubrio rivolti verso il basso, i freni potrebbero non funzionare più. Eseguire gli interventi di manutenzione senza ribaltare la bicicletta (f).

**ATTENZIONE!**

**!** Non aprite le linee idrauliche del freno: potrebbe fuoriuscire del fluido per freni, nocivo per la salute ed aggressivo sulla vernice, compromettendo il funzionamento del freno.

**ATTENZIONE!**

**!** In caso di forte sporco si possono avvertire dei cigolii.



**IMPORTANTE!**

**i** **Trasporto della bicicletta SCOTT con le ruote montate:** Nel caso in cui trasportiate una bicicletta SCOTT con freni a disco idraulici, tirate le leve del freno e bloccatele con un elastico resistente. In questo modo non entra aria nel circuito.

**IMPORTANTE!**

**i** **Nel caso in cui trasportiate la bicicletta SCOTT con le ruote smontate,** ricorretevi di montare i blocchi per il trasporto. Nel caso in cui trasportiate una bicicletta SCOTT con freni a disco idraulici, tirate le leve del freno e bloccatele con un elastico resistente (a). In questo modo non entra aria nel circuito.

**IMPORTANTE!**

**i** **Prima di smontare la ruota o di eseguire operazioni di manutenzione** leggete sempre attentamente le istruzioni del produttore di freni disponibili in questo CD informativo SCOTT. Un uso errato può essere la causa di cattivo funzionamento dei freni.

**Freni a disco meccanici****Verifica del funzionamento**

Il percorso della leva del freno aumenta nel caso di freni a disco meccanici con pastiglie usurate. Verificate regolarmente se il freno raggiunge un punto di pressione definito, prima che la leva del freno tocchi il manubrio. Verificate che i cavi del freno siano intatti!

**PERICOLO!**

**⚡** **I cavi danneggiati (b) devono essere sostituiti immediatamente, poiché potrebbero rompersi. Pericolo d'incidente!**

**Usura e manutenzione**

L'usura dei pattini può essere compensata solo in parte direttamente sulla leva del freno. Allentate il controdado sulla vite, attraverso la quale il cavo passa nel corpo leva (c), e svitate la vite fino ad ottenere il percorso leva desiderato. Riavvitte il controdado e fate in modo che la fessura della vite non sia rivolta verso l'alto o in avanti, altrimenti potrebbero infiltrarsi sporco ed umidità.



In alternativa è possibile regolare il cavo con lo stesso metodo direttamente sul freno. Una volta terminata la regolazione verificate il funzionamento e, rilasciando la leva del freno e lasciando girare la ruota, verificate che le pastiglie non sfreghino (d). Regolazioni ripetute modificano la posizione della leva sulla pinza del freno. L'efficacia del freno diminuisce. In casi estremi il freno può bloccarsi completamente. Pericolo d'incidente!

Alcuni modelli consentono di effettuare ulteriori regolazioni direttamente sulla pinza del freno. Tali regolazioni richiedono tuttavia buone attitudini manuali. Prima di registrare i freni leggete attentamente le istruzioni del produttore dei freni disponibili in questo CD informativo SCOTT. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

**PERICOLO!**

**⚡** **Una regolazione ripetuta eseguita solamente sul cavo del freno può ridurre notevolmente l'azione frenante massima ottenibile.**

**IMPORTANTE!**

**i** **Prima di smontare la ruota o di eseguire operazioni di manutenzione** leggete sempre attentamente le istruzioni del produttore di freni disponibili in questo CD informativo SCOTT. Un uso errato può essere la causa di cattivo funzionamento dei freni.

**CAMBIO****CAMBIO A CATENA**

Il cambio della bicicletta SCOTT (e+f) serve ad adeguare il rapporto al tipo di terreno ed alla velocità di guida desiderata.

L'inserimento di una marcia piccola (davanti la catena è sull'ingranaggio piccolo e dietro su un pignone grande) consente di scalare montagne con un modesto impiego di forze, pedalando però più in fretta, ovvero con una frequenza di pedalata maggiore. In discesa si usa un rapporto di trasmissione grande (davanti ingranaggio grande, dietro pignone piccolo). Con un giro di pedivella è possibile percorrere molti metri, la velocità è relativamente alta.

**PERICOLO!**

 Durante la cambiata mantenete una pedalata morbida pur riducendo notevolmente la forza di pedalata. In particolare, per cambiare davanti la pedalata deve essere più lenta e senza impiegare la forza.

**PERICOLO!**

 Con i Pedelec SCOTT riducete la frequenza e la forza della pedalata già prima di cambiare. In questo modo potrete essere sicuri che la trasmissione si interrompa brevemente. Continuando invece a pedalare con la stessa progressione, le elevate forze che agiscono sulla catena possono provocarne la rottura.

**ATTENZIONE!**

 Esercitatevi a cambiare le marce su un terreno privo di traffico, finché non avrete preso confidenza con le leve o le manopole rotanti della bicicletta SCOTT.

**IMPORTANTE!**

 I Pedelec SCOTT davanti hanno una sola moltiplica (a). Di conseguenza manca il deragliatore anteriore e sul manubrio a sinistra non è presente la leva del cambio.

**IMPORTANTE!**

 Leggete sempre con attenzione le istruzioni per l'uso del produttore di cambi disponibili in questo CD informativo SCOTT e familiarizzate con il relativo cambio prima della prima uscita.

**Funzionamento ed uso**

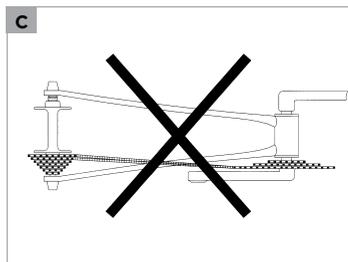
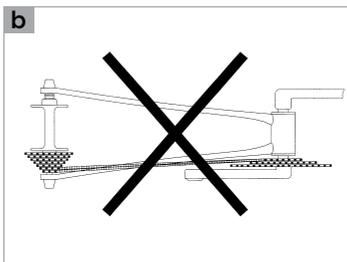
Il cambio a catena funziona sempre in base al seguente principio:

Ingranaggio anteriore grande	- marcia dura	- rapporto più grande
Ingranaggio anteriore piccolo	- marcia leggera	- rapporto più piccolo
Pignone posteriore grande	- marcia leggera	- rapporto più piccolo
Pignone posteriore piccolo	- marcia dura	- rapporto più grande

Di norma i comandi del cambio sono montati come segue:

Leva del cambio destra - pignoni posteriori

Leva del cambio sinistra - ingranaggi anteriori



Le moderne mountain bikes SCOTT possono avere fino a 33 marce, anche se c'è da dire che alcune si sovrappongono, per cui quelle realmente utilizzabili sono da 15 a 18. La catena non deve mai girare troppo obliquamente poiché in questo modo si usura rapidamente e se ne riduce l'efficacia.

Un uso non corretto si ha per esempio quando la catena si trova davanti sull'ingranaggio più piccolo (b) e contemporaneamente dietro sui due-tre pignoni esterni (piccoli) oppure quando davanti è inserito l'ingranaggio più grande e dietro sono ingranati i pignoni interni (grandi) (c).

Il movimento centrale (d) funge da interfaccia tra pedivelle e telaio. Ci sono diverse tipologie: in alcuni casi l'asse fa parte del movimento centrale, in altri è integrato nella pedivella di destra. I cuscinetti a sfera impermeabili vengono forniti privi di gioco e non richiedono manutenzione. È necessario verificare regolarmente la sede stabile del movimento centrale nel telaio.

Inoltre verificate regolarmente che le pedivelle siano fissate saldamente sull'asse del movimento e che non ci sia del gioco nei cuscinetti. Muovete le pedivelle con forza per accertarvi che non ci sia del gioco (e). Se ci fosse, contattate immediatamente un rivenditore specializzato SCOTT.

A seconda del sistema di cambio montato, la cambiata inizia attivando una leva del cambio, su un'unità di leve freno-cambio o girando leggermente il polso nel caso di comandi rotanti. Durante la cambiata è necessario pedalare. Ridurre la forza di pedalata.

Di seguito vi spiegheremo i principi delle differenti leve di comandi e il loro funzionamento. È possibile che la vostra nuova bicicletta SCOTT sia dotata di un cambio che non viene qui indicato.

Nel caso delle leve del cambio, di solito con la leva grande (leva del pollice) (f) si passa ad un ingranaggio/pignone più grande.

Quindi una cambiata con il pollice della mano destra consente di passare ad una marcia più leggera. I passaggi della cambiata sono rasterizzati; è possibile anche inserire più rapporti in una volta. Attivando la leva del pollice sinistro si inserisce una marcia più dura.

La leva piccola, che dall'angolazione dell'utilizzatore si trova davanti al manubrio e viene azionata con l'indice (leva indice) **(a)**, sposta la catena sugli ingranaggi/ sui pignoni più piccoli, quindi a destra su marce più dure, a sinistra più leggere.

#### IMPORTANTE!

**i** Consigliamo di leggere attentamente le istruzioni del produttore di cambi disponibili in questo CD informativo SCOTT. Se necessario prendete confidenza col nuovo cambio lontano dal traffico stradale. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

Differente è il funzionamento dei comandi rotanti **(b)**. Se sul comando destro girando in direzione dell'utilizzatore si passa ad un rapporto di trasmissione più leggero, la stessa operazione eseguita sul lato sinistro consente d'inserire una marcia più dura e viceversa. Anche in questo caso è possibile che la direzione di cambio sia differente.

#### PERICOLO!

**⚡** Indossate sempre pantaloni a gamba stretta o usate fermapantaloni **(c)** o simili. Questo per evitare che i pantaloni finiscano nella catena o negli ingranaggi. Pericolo di caduta!

#### PERICOLO!

**⚡** Se si prova a cambiare pedalando con forza è possibile che la catena scivoli via. Sul deragliatore anteriore la catena può addirittura staccarsi completamente dagli ingranaggi e provocare una caduta! In ogni caso una tale azione riduce notevolmente il ciclo vitale della catena.

#### PERICOLO!

**⚡** Un eventuale gioco tra asse del movimento e pedivelle può danneggiare queste ultime. Pericolo di rottura!

#### ATTENZIONE!

**!** Evitate di inserire marce in cui la catena gira molto obliquamente. Usura elevata!



#### ATTENZIONE!

**!** Durante la cambiata è importante continuare a pedalare uniformemente e senza grande sforzo. Non azionate il cambio, soprattutto il deragliatore anteriore **(d)**, sotto sforzo, poiché questo riduce notevolmente il ciclo vitale della catena. Inoltre è possibile che la catena rimanga bloccata tra il fodero posteriore orizzontale e gli ingranaggi ("chain-suck").

#### Verifica e regolazione

Prima di consegnare la bicicletta, il vostro rivenditore specializzato SCOTT ha provveduto a regolare con cura il cambio a catena. Tuttavia durante i primi chilometri è possibile che i cavi bowden si allungino; rendendo le operazioni di cambio imprecise e provocando rumori metallici alla catena.

L'operazione di regolazione del cambio posteriore **(e)** e del deragliatore richiede esperienza. Nel caso decideste di effettuare personalmente tale regolazione, consigliamo di leggere anche le istruzioni per l'uso del produttore di cambi disponibili in questo CD informativo SCOTT. In caso di problemi con il cambio rivolgetevi ad un rivenditore specializzato SCOTT.

#### IMPORTANTE!

**i** Dopo 100-300 km, 5-15 ore d'uso o 4-6 settimane e comunque al più tardi dopo tre mesi dall'acquisto, portare la bicicletta SCOTT da un rivenditore specializzato SCOTT che eseguirà la prima ispezione. Ne va della vostra sicurezza.

#### Regolazione del cambio

Regolate il cavo del cambio con la vite di regolazione posizionata sul fine corsa del cavo sulla leva del cambio **(f)** oppure con la vite di regolazione, attraverso la quale il cavo bowden passa nel cambio. Per eseguire questa operazione passate al pignone più piccolo e svitate con mezzi giri le viti, finché il cavo non è leggermente teso.

Una volta terminata l'operazione di tensione, verificate che la catena passi immediatamente al pignone successivo più grande. Per eseguire tale operazione girate le pedivelle a mano mantenendo la ruota posteriore sollevata o pedalate sulla vostra bicicletta SCOTT inserendo tutte le marce.

Se la catena passa senza problemi sui pignoni più grandi, verificate che la catena salga senza problemi anche sui pignoni più piccoli. Se così non fosse sarà necessario girare leggermente la relativa vite di regolazione in senso contrario. Una regolazione precisa può richiedere più tentativi.

#### ATTENZIONE!

**!** La regolazione completa del cambio e del deragliatore richiede molta esperienza. Attenetevi sempre alle istruzioni del produttore di cambi disponibili in questo CD informativo SCOTT. In caso di problemi con il cambio rivolgetevi ad un rivenditore specializzato SCOTT.

#### IMPORTANTE!

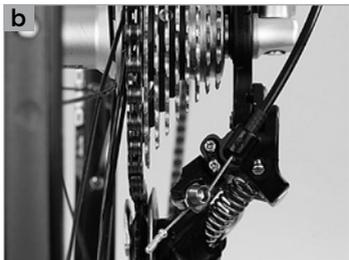
**i** Chiedete ad una persona di sollevare la ruota posteriore o posizionare la bicicletta SCOTT su un cavalletto di montaggio. In questo modo potrete facilmente verificarne il funzionamento facendo girare le pedivelle e cambiando.

#### Regolare gli arresti di fine corsa

Per evitare che il cambio o la catena finiscano nei raggi o che la catena cada dal pignone più piccolo, il raggio di azione del cambio viene limitato da cosiddette viti di fine corsa **(a)**. Il rivenditore specializzato SCOTT ne esegue la regolazione, in caso di uso normale non si verificano modifiche.

Se necessario, correggete la posizione con la vite di fine corsa. Spesso le viti sono contrassegnate con una "H", che sta per "high gear" o con una L, che sta per "low gear". "High gear" è in questo caso la marcia difficile, quindi il pignone piccolo. Girate la vite in senso orario se il cambio deve girare più verso l'interno o in senso antiorario se desiderate che giri più verso l'esterno.

Passate quindi al pignone posteriore più grande **(b)** e verificate che la puleggia del cambio sia esattamente sotto le punte dei denti del pignone **(c)**. Girate in senso orario la vite con marcatura "L" finché il cambio non si muove più verso i raggi, né attivando la leva del cambio né premendo con la mano. Ruotate con cautela la pedivella.



Con questa regolazione si evita che la catena finisca tra pignoni e raggi o che il cambio e/o la gabbia delle pulegge tocchino i raggi. Cambio, raggi e telaio potrebbero subire dei danni. Nel peggiore dei casi potrebbero provocare una caduta o un incidente.

#### PERICOLO!

**⚡** In seguito ad una caduta della bicicletta SCOTT o ad un colpo subito sul cambio, è possibile che risultino deformati il cambio stesso o la relativa unità di fissaggio, il cosiddetto forcellino cambio. Pericolo di cedimento del materiale e di caduta. In questi casi o nel caso in cui sulla bicicletta venga montata un'altra ruota posteriore, è necessario controllare il raggio d'azione ed, eventualmente, regolare di nuovo le viti di fine corsa.

#### ATTENZIONE!

**!** Una volta regolato il cambio fate in ogni caso un giro di prova lontano dal traffico stradale.

#### ATTENZIONE!

**!** Fate controllare periodicamente la bicicletta SCOTT dal vostro rivenditore specializzato SCOTT.

#### Regolazione del deragliatore

L'intervallo nel quale il deragliatore **(d)** tiene la catena sull'ingranaggio, senza però strisciare, è estremamente ridotto. Come nel caso del cambio posteriore, il raggio d'azione viene limitato con le viti di fine corsa **(e)** contrassegnate con "H" ed "L". Il rivenditore specializzato SCOTT ne esegue la regolazione, in caso di uso normale non si verificano modifiche.

Come per il cambio anche per il deragliatore può allentarsi il cavo, compromettendo la cambiata. Passate all'ingranaggio piccolo e, se necessario, tendete il cavo sulla vite, attraverso la quale il cavo bowden passa nella manopola del cambio **(f)**.

#### PERICOLO!

**⚡** In seguito ad una caduta verificate che le piastre del deragliatore siano ancora esattamente parallele agli ingranaggi e che non tocchino l'ingranaggio grande. La trasmissione risulterebbe bloccata. Pericolo d'incidente!

**PERICOLO!**

**⚡** La regolazione del deragliatore richiede particolare attenzione. Una regolazione non corretta può causare la caduta della catena ed un improvviso non funzionamento. Pericolo di caduta!

**ATTENZIONE!**

**!** Una volta regolato il cambio fate in ogni caso un giro di prova lontano dal traffico stradale (a).

**CATENA**

Perché la catena abbia un ciclo vitale lungo e non faccia rumore non è determinante la quantità di lubrificante utilizzato, bensì come e con che frequenza viene oliata la catena. Pulite di tanto in tanto la catena con un panno imbevuto d'olio per togliere sporco ed olio depositati (b). Non è necessario l'uso di sgrassanti per catene il cui uso è piuttosto dannoso.

Applicate dell'olio, del grasso o della cera sulle maglie della catena (c), che devono essere il più pulito possibile. Contemporaneamente girate le pedivelle e fate scendere delle gocce sulle rotelle sul lato interno della catena. Quindi fate effettuare alla catena più giri. Non toccare la bicicletta SCOTT per alcuni minuti, affinché il lubrificante possa impregnare la catena. Infine rimuovete il lubrificante in eccesso con un panno, in modo tale che durante la guida non spruzzi o non attiri ulteriore sporco.

**PERICOLO!**

**⚡** Accertatevi che il lubrificante non finisca sulle superfici frenanti dei cerchi (d), sui dischi (e) o sulle pastiglie/sui pattini del freno (f). Il freno potrebbe rompersi!

**IMPORTANTE!**

**i** Rispettate l'ambiente usando lubrificanti biodegradabili, poiché andando in bicicletta, soprattutto sul bagnato, cade sempre del lubrificante per terra.



## CURA DELLA CATENA

Le catene sono parti della bicicletta SCOTT soggette a usura. Tuttavia l'utilizzatore ne può influenzare la durata. Lubrificate regolarmente la catena, soprattutto dopo uscite sotto la pioggia. Inserite marce in cui la catena non giri troppo obliquamente **(a+b)** e pedalate con una frequenza di pedalata il più possibile elevata.

Le catene dei cambi a catena MTB sono usurate dopo circa 800-2000 km o dopo 50-125 ore d'uso. Una catena fortemente allungata può incidere negativamente sulla risposta del cambio. Inoltre i pignoni e gli ingranaggi si usurano più in fretta. La sostituzione di questi componenti è di gran lunga più costosa di una sostituzione della catena. Verificate, pertanto, ad intervalli regolari lo stato della catena.

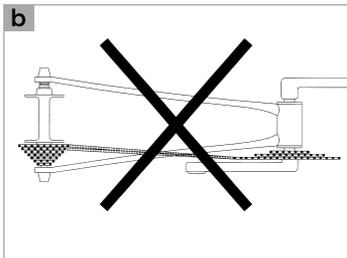
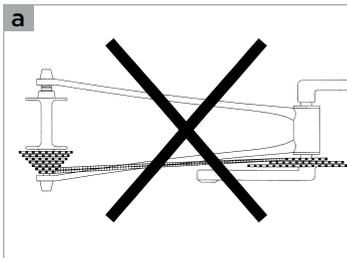
Il vostro rivenditore specializzato SCOTT dispone di strumenti di misurazione precisi **(c)** per verificare lo stato di usura della catena. La sostituzione della catena spetta a mani esperte, poiché richiede l'uso di strumenti particolari. Inoltre solo un esperto è in grado di scegliere la catena adatta al cambio montato sulla vostra bicicletta.

### PERICOLO!

 Una catena mal rivettata o fortemente usurata può rompersi e provocare una caduta.

### IMPORTANTE!

 In caso di sostituzione della catena usate solamente appositi pezzi di ricambio originali e contrassegnati **(d)**. Chiedete consiglio al vostro rivenditore specializzato SCOTT.



## RUOTE E PNEUMATICI

La ruota è costituita dal mozzo, dai raggi e dal cerchio. Sul cerchio viene montato lo pneumatico nel quale, nella maggior parte dei sistemi, si trova lo pneumatico rigido o pieghevole o la camera d'aria. Per proteggere la camera d'aria, che è molto delicata, sul fondo del cerchio, spesso con spigoli vivi, viene apportato o incollato del rim-tape **(e)**.

Un secondo sistema diffuso sono gli pneumatici senza camera d'aria (tubeless) che richiedono speciali cerchi senza fori e valvole incollate. Inoltre in rari casi esistono anche pneumatici tubolari che vengono incollati su speciali cerchi.

Il peso dell'utilizzatore, del bagaglio nonché le asperità del fondo stradale sottopongono le ruote a forti sollecitazioni. Nonostante le ruote vengano prodotte con precisione e consegnate già centrate, inizialmente raggi e nippli possono allentarsi. Già dopo un breve periodo di rodaggio di ca. 100-300 chilometri o dopo 5-15 ore d'uso consigliamo di far controllare ed all'occorrenza ricentrare le ruote da un rivenditore specializzato SCOTT.

Dopo questo periodo di rodaggio è necessario controllare regolarmente le ruote, anche se sarà necessario ricentrarle solo raramente **(f)**.

### PERICOLO!

 Pneumatici tubolari incollati non correttamente al cerchio, possono saltare fuori. Pericolo d'incidente!

### ATTENZIONE!

 La centratura delle ruote (tensione dei raggi) è un'operazione difficile, che dovrete far eseguire al vostro rivenditore specializzato SCOTT.

### IMPORTANTE!

 Gli pneumatici tubolari non verranno trattati in seguito. Leggete le istruzioni del produttore di cerchi e del produttore di pneumatici disponibili in questo CD informativo SCOTT e chiedete al rivenditore specializzato SCOTT.

## INFORMAZIONI SU PNEUMATICI, CAMERE D'ARIA, RIM-TAPE E PRESSIONE DI GONFIAGGIO

La funzione degli pneumatici è quella di garantire aderenza e trazione, di facilitare la corsa e di assorbire piccoli colpi causati dal fondo stradale. La qualità della struttura dello pneumatico (carcassa), la miscela di gomma ed il tipo di profilo influenzano la resistenza al rotolamento e le caratteristiche di aderenza. Il vostro rivenditore specializzato SCOTT dispone di diversi tipi **(a)**.

Per montare un nuovo pneumatico è necessario prestare attenzione al sistema e alla dimensione dello pneumatico montato fino ad ora. Le dimensioni sono riportate in due unità sul fianco del pneumatico: la più precisa è la denominazione in millimetri standardizzata (esempio: 57-622 **(b)** indica una sezione del pneumatico di 57 mm in stato gonfio ed un diametro (interno) del bordo del pneumatico di 622 mm). L'altra unità è in pollici (ad es. 29x2,25").

Per ottenere comfort e facilità di corsa ottimali gli pneumatici devono essere gonfiati con la giusta pressione **(c)**. In questo modo si riduce il rischio di eventuali forature. Una pressione troppo bassa può essere causa dello "snake-bite" (pizzicatura), cioè la camera d'aria viene schiacciata in seguito all'urto di un angolo.

In genere la pressione di gonfiaggio consigliata dal produttore si trova sul fianco dello pneumatico o sull'etichetta del tipo **(d)**. Il limite inferiore della pressione indicata garantisce massimo comfort di sospensione per utilizzatori leggeri ed è ottimale per fondi stradali non lisci. Aumentando la pressione si minimizza la resistenza al rotolamento su terreno piano mentre il comfort diminuisce. Un'elevata pressione di gonfiaggio dei pneumatici li rende quindi adatti ad utilizzatori pesanti e per uscite su asfalto liscio. Adeguare la pressione al vostro peso e alle vostre abitudini di guida.

Spesso la pressione viene indicata nell'unità inglese psi (pound per square inch). Nella tabella sono stati convertiti i valori più comuni **(e)**.

Gli pneumatici rigidi e pieghevoli ed il cerchio di per sé non sono a tenuta d'aria. Per mantenere la pressione all'interno si inserisce una camera d'aria gonfiata per mezzo di una valvola.



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



I cerchi per gli pneumatici rigidi e pieghevoli richiedono sempre l'applicazione di un rim-tape di qualità per tutta la larghezza della gola del cerchio. In caso di freni a pattino, questa accortezza permette di proteggere la camera d'aria dal calore del freno che potrebbe causarne lo scoppio.

### PERICOLO!

 Sostituite gli pneumatici consumati e con crepe, in quanto altrimenti umidità e sporco potrebbero penetrare danneggiando la struttura interna. La camera d'aria può scoppiare. Pericolo di caduta!

### PERICOLO!

 Il montaggio di una copertura più alta, più larga o diversa rispetto a quella di serie, può far sì che, andando lentamente, il piede vada ad urtare la ruota anteriore. Tenete presente anche lo spazio tra forcella e telaio. Pericolo d'incidente!

### PERICOLO!

 Trattate gli pneumatici con cura. Usate la bicicletta con la pressione di gonfiaggio prescritta **(f)**, che deve essere controllata ad intervalli regolari, almeno una volta alla settimana. Guidare con una pressione di gonfiaggio troppo bassa o troppo elevata può far sì che lo pneumatico salti fuori dal cerchio o che scoppi.

### PERICOLO!

 Pneumatici rigidi e pieghevoli che consentono una pressione pari o superiore a cinque bar devono essere montati su cerchi con profilo a forma d'uncino.

### PERICOLO!

 Prestate inoltre attenzione ai valori massimi della pressione previsti per il cerchio, che dipendono dalla larghezza degli pneumatici. Tali valori sono riportati nelle istruzioni del produttore di cerchi o ruote disponibili in questo CD informativo SCOTT.

### PERICOLO!

 Tenete presente che un Pedelec è più pesante e quindi la pressione degli pneumatici a cui siete abituati finora potrebbe essere insufficiente. Pressioni di gonfiaggio più elevate assicurano una migliore stabilità e aumentano la protezione contro le forature. Le indicazioni della pressione minima e massima (in bar o PSI) si trovano sul lato del pneumatico.

## VALVOLE

Sulle mountain bike SCOTT vengono usati due tipi di valvola:

1. **valvola Schläverand o Presta (a)** – montata su quasi tutti i tipi di biciclette. La valvola si presta per pressioni elevate.
2. **valvola Schrader o americana (b)** – è stata ripresa dall'automobile.

Su tutti i tipi di valvola viene montato un cappuccio in plastica che le preserva dallo sporco.

Una volta svitato il cappuccio, la **valvola Schrader** viene direttamente gonfiata con la relativa pompa.

Nel caso della **valvola Presta**, prima di pompare è necessario svitare leggermente il dado zigrinato e premerlo brevemente verso la valvola, fino a far uscire un po' d'aria. Verificate la tenuta del corpo della valvola sul tubo. Se non è serrato correttamente è possibile che l'aria fuoriesca lentamente. Non dimenticate di richiudere bene il dado della valvola dopo aver gonfiato la camera d'aria.

Le camere d'aria con **valvole Schrader** nonché Presta (con adattatore speciale), possono essere gonfiate dal benzinaio per mezzo di un compressore. Usate il compressore con colpi brevi per non immettere troppa aria nello pneumatico che altrimenti potrebbe scoppiare.

Per far fuoriuscire aria basta spingere brevemente verso il basso il perno al centro della valvola Schrader o il dado zigrinato della valvola Presta **(c)**.

Con pompe a mano è difficile ottenere la pressione di gonfiaggio necessaria. È più facile con pompe verticali con manometro **(d)**.

## CENTRATURA DEL CERCHIO E TENSIONE DEI RAGGI

La centratura della ruota **(e)** dipende dalla tensione uniforme dei raggi. La tensione dei singoli raggi cambia per esempio superando troppo in fretta il bordo di un marciapiede o nel caso di nippli allentati. Di conseguenza si ha una ripartizione irregolare delle forze di trazione. Il funzionamento della bicicletta SCOTT può risultare compromesso già prima di notare questa anomalia, che si manifesta con un'oscillazione del cerchio.

Nel caso di freni a pattino la superficie frenante è costituita dai fianchi del cerchio. La mancanza di centratura può compromettere l'azione frenante. Verificate pertanto di tanto in tanto la centratura dei cerchi: sollevate la ruota e la fatela girare con la mano. Osservate la fessura tra cerchio e pattini del freno. Se la fessura cambia più di un millimetro, fate centrare nuovamente la ruota dal vostro rivenditore specializzato SCOTT **(f)**.

### PERICOLO!

**⚡ Non usare la bicicletta con ruote non centrate. In caso di forte scentratura i pattini dei freni possono fare presa improvvisamente provocando di solito un blocco immediato delle ruote e quindi una caduta.**

### ATTENZIONE!

**! Raggi allentati devono essere tesi immediatamente. Altrimenti in questo punto aumenta la sollecitazione su tutti i restanti componenti.**

### ATTENZIONE!

**! La centratura delle ruote (tensione dei raggi) è un'operazione difficile, che dovrete far eseguire al vostro rivenditore specializzato SCOTT.**



## FORATURA DI UNO PNEUMATICO

La foratura dello pneumatico è uno dei guasti più frequenti che si verifica andando in bicicletta. La foratura di uno pneumatico non deve però significare la fine dell'uscita in bicicletta, sempre che si abbiano con sé gli strumenti necessari, una camera d'aria di ricambio o un kit di emergenza. Se le ruote sono fissate a telaio e forcella con bloccaggi rapidi, bastano due leve di montaggio ed una pompa (a).

### IMPORTANTE!

**i** Prima di smontare una ruota leggete i capitoli “Come rimontare la ruota” e “Uso dei bloccaggi rapidi e dei perni passanti”. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

### COME SMONTARE LA RUOTA

Nel caso di **freni a pattino meccanici** (Cantilever e V-brake) è necessario prima di tutto staccare il cavo sul braccio del freno (b). Con una mano afferrate la ruota e spingete i pattini o i bracci del freno gli uni contro gli altri. Questa posizione facilita lo sgancio del nipplo a forma di botte del cavo trasversale o del rivestimento del cavo nel caso di freni V-brake.

Con i **freni a disco** (idraulici o meccanici) dovete prima verificare nel campo di ispezione dove si trovano i pattini del freno (c). Tale posizione vi consentirà più tardi di verificare se, dopo lo smontaggio, le pastiglie si trovano ancora nella posizione prevista. Attenersi alle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

Nel caso di ruote posteriori con cambio a catena prima di smontare passate al pignone più piccolo. In questo modo il cambio si trova completamente all'esterno e non impedisce le operazioni di smontaggio. Aprite il bloccaggio rapido della ruota come descritto nel capitolo “Uso dei bloccaggi rapidi e dei perni passanti”.

Dei bloccaggi di sicurezza possono impedire l'estrazione della ruota anteriore. Tali bloccaggi sono dei collari di ritegno nel portaruota (forcellino). È necessario aprire leggermente il dado di precarico del bloccaggio rapido e quindi sfilare la ruota dai bloccaggi di sicurezza.

Per facilitare lo smontaggio della ruota posteriore spostate con la mano il cambio leggermente indietro (d). Sollevate di poco la bicicletta SCOTT e date un colpetto alla ruota per farla cadere.

### PERICOLO!

**⚡** I dischi dei freni possono riscaldarsi. Prima di smontare la ruota fateli raffreddare.

### PERICOLO!

**⚡** Per eseguire gli interventi di manutenzione, in caso di bicicletta SCOTT con freni a disco, non ribaltare la bicicletta SCOTT rivolgendo il manubrio e la sella verso il basso. Il freno potrebbe rompersi.

### ATTENZIONE!

**!** Non tirate mai la leva del freno (a disco) una volta smontata la ruota per lungo tempo e accertatevi di avere montato i blocchi per il trasporto quando si smonta la ruota.

### IMPORTANTE!

**i** Attenersi alle istruzioni dei produttori dei freni e dei cambi disponibili in questo CD informativo SCOTT.

## PNEUMATICI RIGIDI E PNEUMATICI PIEGHEVOLI

### Smontaggio degli pneumatici

Svitare il tappo della valvola ed il dado di fissaggio dalla valvola e sgonfiate lo pneumatico. Premete lo pneumatico su un lato per tutta la circonferenza, dal fianco del cerchio fino al centro del cerchio. Questa operazione facilita lo smontaggio.

Appoggiate una leva di montaggio in plastica a circa 5 cm dalla valvola sul bordo inferiore dello pneumatico, sollevate il fianco del cerchio facendo leva sul bordo del cerchio (e). Tenete la leva in questa posizione. Posizionate ora la seconda leva a circa 10 cm dalla prima leva, sull'altro lato della valvola, tra cerchio e pneumatico e, anche in questo caso, sollevate il fianco dello pneumatico facendo leva sul bordo del cerchio (f).



Una volta sollevata una parte del fianco dello pneumatico oltre il bordo del cerchio, staccate completamente il fianco in tutta la sua circonferenza spostando una leva di montaggio.

Ora potete estrarre la camera d'aria. Fate in modo che la valvola non si impigli nel cerchio e la camera d'aria non venga danneggiata.

Se necessario staccate l'altro fianco del pneumatico.

Riparate la camera d'aria in base alle istruzioni per l'uso del produttore di kit d'emergenza o sostituitemela.

Dopo aver smontato lo pneumatico verificate il rim-tape **(a)**, la cui sede deve risultare omogenea, non deve essere danneggiato o presentare crepe e deve coprire tutti i nippli ed i fori dei raggi.

Nel caso di cerchi con parete doppia il rim-tape deve coprire tutto il fondo del cerchio, tuttavia non deve essere troppo largo e non deve fuoriuscire dai fianchi del cerchio. Su questi cerchi usate esclusivamente rim-tape in tessuto o in materiale sintetico rigido. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

#### PERICOLO!

**⚡** Per motivi di sicurezza consigliamo di sostituire lo pneumatico nel caso la struttura dello stesso risulti danneggiata dalla penetrazione di un oggetto.

#### PERICOLO!

**⚡** I rim-tape difettosi devono essere sostituiti immediatamente.

#### IMPORTANTE!

**i** Se la foratura dello pneumatico si verifica durante un'uscita, gonfiate la camera d'aria e avvicinatela all'orecchio in tutta la sua circonferenza, per individuare il punto di perdita. A casa potete provare anche ad immergere la camera d'aria nell'acqua per individuare il foro, là dove si formano bollicine d'aria. Una volta trovato il foro cercate il rispettivo punto sullo pneumatico e sottoponetelo a verifica accurata. Spesso il corpo estraneo è ancora nello pneumatico. Rimuovetelo, altrimenti vi aspetta una nuova foratura.



## Montaggio degli pneumatici

Accertatevi che durante il montaggio dello pneumatico non ci siano corpi estranei quali sporco o sabbia all'interno dello stesso e fate attenzione a non danneggiare la camera d'aria.

Inserite il cerchio con un bordo nello pneumatico. Con il pollice premete un fianco dello pneumatico sul bordo del cerchio in tutta la sua circonferenza. In generale questa operazione non richiede l'uso di strumenti.

Infilate la valvola della camera d'aria nel foro per la valvola del cerchio **(b)**. Gonfiate leggermente la camera d'aria finché non assume una forma rotonda e inseritela completamente nello pneumatico. Accertatevi che non ci siano pieghe.

Iniziate con il montaggio finale sul lato opposto alla valvola. Fate passare lo pneumatico su tutto il fianco dello pneumatico facendo il più possibile pressione con i pollici.

Fate attenzione a non incastrare o schiacciare la camera d'aria tra pneumatico e cerchio. Spingere costantemente la camera d'aria verso l'interno dello pneumatico aiutandovi con la mano **(c)**.

Procedete uniformemente su entrambi i lati e lungo la circonferenza dello pneumatico. Verso la fine spingete lo pneumatico con forza verso il basso **(d)**, di modo che la parte già montata possa scivolare nella parte bassa del fondo del cerchio. Tale operazione facilita notevolmente il montaggio degli ultimi centimetri.

Prima di inserire completamente lo pneumatico nel cerchio, verificate nuovamente la sede della camera d'aria e con il palmo della mano premete lo pneumatico sul bordo del cerchio.

Se non doveste riuscire, consigliamo di usare delle leve di montaggio **(e)**. Accertatevi che il lato piegato sia rivolto verso la camera d'aria per non danneggiarla.

Premete quindi leggermente la valvola verso la parte interna dello pneumatico **(f)** affinché la camera d'aria non rimanga incastrata sotto lo pneumatico. Accertatevi che la valvola sia diritta. Se così non fosse smontate un fianco dello pneumatico e centrate nuovamente la camera d'aria.

Per essere certi che la camera d'aria non venga schiacciata, premete o pneumatico su entrambi i lati e su tutta la circonferenza della ruota. Verificate inoltre che il rim-tape non si sia spostato.

Gonfiate la camera d'aria fino a raggiungere la pressione desiderata. La pressione massima è quasi sempre riportata sul fianco dello pneumatico.

Lo pneumatico è stato montato correttamente se la linea di controllo **(a)** sullo pneumatico, leggermente al di sopra del cerchio, scorre su tutto lo pneumatico con una distanza omogenea. Qualora non fosse così, sgonfiate lo pneumatico e controllate nuovamente. Partendo dal valore massimo adeguate quindi con la valvola la pressione di gonfiaggio, senza trascurare l'intervallo consigliato **(b)**.

## PNEUMATICI SENZA CAMERA D'ARIA (PNEUMATICI TUBELESS)

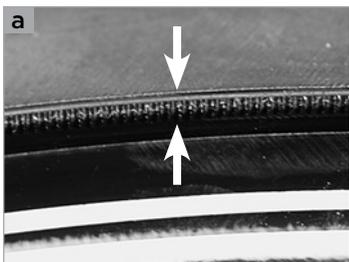
### Smontaggio degli pneumatici

Fare uscire tutta l'aria dallo pneumatico tubeless **(c)**. Premere quindi uno dei fianchi dello pneumatico per tutta la circonferenza verso il centro del cerchio fino a quando il bordo dello pneumatico sarà allentato sul fondo del cerchio. Sollevare completamente questo fianco dello pneumatico oltre il fianco, cioè il bordo del cerchio, cominciando dalla parte opposta alla valvola. Non utilizzare leve di montaggio per non danneggiare il delicato labbro di tenuta sul bordo dello pneumatico! Solamente quando tutto questo fianco dello pneumatico sarà stato tolto dal fondo del cerchio, se necessario premere l'altro fianco dello pneumatico ed estrarlo dal cerchio.

### Riparazione

In caso di foratura è possibile utilizzare la camera d'aria anche sugli pneumatici senza camera d'aria. Per prima cosa, se è penetrato un oggetto nello pneumatico rimuoverlo ed estrarre la valvola dal cerchio. Gonfiare leggermente la nuova camera d'aria ed inserirla nello pneumatico. Eseguire il montaggio come descritto di seguito.

Per gli pneumatici senza camera d'aria sono disponibili speciali toppe che vengono applicate sul lato interno. In caso di necessità possono essere utilizzate anche le toppe comuni. Attenetevi sempre alle istruzioni per l'uso del prodotto del kit d'emergenza.



### ATTENZIONE!

**!** Un montaggio inadeguato può comportare un cattivo funzionamento o il danneggiamento dello pneumatico. Operate seguendo le istruzioni dei produttori dei componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

### Montaggio degli pneumatici

Per effettuare il montaggio, la parte interna e l'area del bordo dello pneumatico devono essere prive di lubrificanti e di sporco. Non utilizzare leve di montaggio! Per evitare che si rovini il bordo dello pneumatico, proteggerlo per tutta la circonferenza con acqua e sapone o con della pasta di montaggio per pneumatici (o per lo meno con dell'acqua) e premere lo pneumatico con le mani nel cerchio come descritto per gli pneumatici rigidi e pieghevoli.

Per prima cosa sollevare completamente uno dei bordi dello pneumatico su un bordo del cerchio **(d)**, quindi procedere con l'altro bordo. Premere entrambi i bordi dello pneumatico per tutta la circonferenza nel fondo del cerchio **(e)** e fare in modo che la valvola speciale sia posizionata al centro, tra i bordi dello pneumatico.

Premere lo pneumatico dall'alto lungo tutta la circonferenza.

Gonfiare lo pneumatico con un compressore o con una cartuccia di CO<sub>2</sub> **(f)** fino alla pressione di gonfiaggio massima, in modo che si assesti nel cerchio. La pressione consentita è riportata anche sul fianco dello pneumatico. Durante l'assestamento si possono sentire forti rumori come di scoppio. Non spaventatevi!

Lo pneumatico è stato montato correttamente se la linea di controllo sullo pneumatico, leggermente al di sopra del cerchio, scorre su tutto lo pneumatico con una distanza omogenea.

Partendo dal valore massimo adeguate quindi con la valvola la pressione di gonfiaggio, senza trascurare l'intervallo consigliato.

### PERICOLO!

**⚡** Gli pneumatici senza camera d'aria devono essere montati solamente insieme ad un cerchio o una ruota UST (Mavic o di un altro produttore).

### IMPORTANTE!

**i** Oltre agli pneumatici senza camera d'aria è possibile utilizzare anche i tipici pneumatici pieghevoli senza la camera d'aria, riempiendoli con una soluzione di lattice. Leggere e rispettare le indicazioni del produttore.

## COME RIMONTARE LA RUOTA

Il montaggio delle ruote avviene in sequenza inversa rispetto allo smontaggio. Accertatevi che la ruota sia inserita esattamente nei forcellini **(a)** e che sia centrata tra le gambe della forcella o tra i foderi posteriori. Verificate la sede corretta del bloccaggio rapido o del perno passante **(b)**. Troverete maggiori informazioni nel capitolo “Uso dei bloccaggi rapidi e dei perni passanti”.

Per freni **V-Brake** e **Cantilever**, riagganciate il cavo al braccio del freno. Con una mano afferrate la ruota e spingete i pattini o i bracci del freno gli uni contro gli altri. In questa posizione, il nipplo, di solito a forma di botte, o il cavo esterno si lascia agganciare facilmente **(c)**.

Nel caso di **freni a disco**, prima di montare la ruota, verificare se le pastiglie si trovano esattamente nelle predisposizioni della pinza freno. La fessura tra le pastiglie è parallela in tutte le sue parti **(d)** e gli indicatori di usura si trovano nella posizione prevista. Assicuratevi che il disco del freno scorra tra le pastiglie.

### Tutti i freni:

Tirare la leva del freno (più volte con freni a disco) dopo aver montato la ruota e chiuso il bloccaggio rapido.

Sollevate la bicicletta SCOTT e fate quindi girare la ruota. Il disco del freno non deve sfregare contro la pinza e i pattini del freno mentre i cerchi non devono sfregare contro i pattini/pastiglie dei freni.

### PERICOLO!

 In caso di freni a pattino riagganciate subito il cavo del freno!

### PERICOLO!

 Prima di ripartire verificate che le piste frenanti o i dischi del freno dopo il montaggio siano privi di grasso o altri lubrificanti.

### PERICOLO!

 Accertatevi che i pattini dei freni centrino le superfici di frenata in tutta la loro superficie. Verificate la sede stabile della ruota. Eseguite in ogni caso una prova dei freni come descritto nel capitolo “Controlli prima di ogni uscita”!



## CONTROLLI DOPO UNA CADUTA

1. Verificate che le ruote siano ancora ben fissate ai portaruota (forcellini) e che i cerchi siano ancora centrati nel telaio e rispettivamente nella forcella.

Fare girare le ruote ed osservate la fessura tra pattini e fianchi del cerchio o tra telaio e pneumatico. Se la fessura cambia notevolmente e non si ha la possibilità di effettuare la centratura in loco, in caso freni a pattino è necessario aprire leggermente i freni con il meccanismo speciale affinché il cerchio possa girare tra i pattini senza sfregare. Tenere presente che in questo caso l'azione frenante potrebbe risultare compromessa.

Sia per i freni a pattino che per i freni a disco, al rientro dovete far centrare immediatamente le ruote dal vostro rivenditore specializzato SCOTT.

Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo “Freni”, “Uso dei bloccaggi rapidi e dei perni passanti” e “Ruote e pneumatici” e nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

2. Verificate che il manubrio e l'attacco manubrio non siano storti, deformati o rotti e che siano ancora dritti. Cercando di torcere il manubrio rispetto alla ruota anteriore verificare che l'attacco manubrio sia fissato saldamente sulla forcella **(e)**. Appoggiarsi brevemente sui corpi leva **(f)** per verificare la tenuta stabile del manubrio nell'attacco.

Provvedere alla centratura dei componenti là dove necessario e fissare con attenzione le viti fino a quando i componenti non risultino serrati in maniera stabile **(a)**. Le coppie di serraggio massime sono riportate sui componenti o nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo “Regolazione della bicicletta SCOTT in base alle esigenze dell'utilizzatore” e “Serie sterzo della bicicletta SCOTT” e nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

3. Accertarsi che la catena sia ancora sugli ingranaggi e sui pignoni. Qualora la bicicletta SCOTT fosse caduta sul lato del cambio consigliamo di verificarne il funzionamento. Chiedere a qualcuno di aiutarvi a sollevare la bicicletta SCOTT tenendola per la sella e provare ad inserire con cautela tutte le marce. In particolare nel caso di marce piccole, dove la catena sale sui pignoni più grandi, vi invitiamo a controllare di quanto il cambio si avvicina ai raggi **(b)**. Se il cambio o il forcellino/forcellino cambio sono deformati è possibile che il cambio finisca nei raggi. Il cambio, la ruota posteriore ed il telaio possono risultarne danneggiati.

Verificare il funzionamento del deragliatore **(c)** poiché lo spostamento dello stesso può determinare la caduta della catena e quindi il non funzionamento della bicicletta SCOTT. Pericolo di caduta!

Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo “Cambio” e nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

4. Fissando la punta della sella lungo il tubo orizzontale **(d)** o verso la scatola del movimento centrale, verificate che la sella non sia storta. Se necessario aprire il meccanismo di bloccaggio, regolare la sella e bloccarla nuovamente **(e)**.

Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo “Regolazione della bicicletta SCOTT in base alle esigenze dell'utilizzatore” e “Uso dei bloccaggi rapidi e dei perni passanti” e nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

5. Sollevate la bicicletta SCOTT e fatela ricadere al suolo da un'altezza ridotta **(f)**. Prestare attenzione ad eventuali rumori provenienti dalla bicicletta. Se necessario verificare i cuscinetti ed i raccordi a vite. Provvedere a stringerle.



6. Infine osservate nuovamente la bicicletta SCOTT per individuare eventuali parti deformate, alterazioni di colore o incrinature.

#### PERICOLO!

**⚡** Se i controlli sulla vostra bicicletta SCOTT danno esito positivo potete rimettervi in sella e tornare indietro per la via più breve con la massima cautela. Evitare forti accelerazioni e brusche frenate, non guidare in piedi. In caso di dubbi sul corretto funzionamento della bicicletta SCOTT fatevi venire a prendere in auto. Evitate di correre rischi inutili.

#### PERICOLO!

**⚡** Una volta a casa è necessario sottoporre nuovamente la bicicletta SCOTT a controlli accurati. Le parti danneggiate devono essere riparate o sostituite. Chiedete consiglio al vostro rivenditore specializzato SCOTT. Maggiori informazioni sui componenti in carbonio sono disponibili nel capitolo “Carbonio - un materiale particolare” e nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

#### PERICOLO!

**⚡** Parti deformate, in particolare quelle in alluminio, possono rompersi improvvisamente. Non devono essere raddrizzate poiché comunque persisterebbe un forte pericolo di rottura. Questo vale in particolare per forcella, manubrio, attacco manubrio, pedivelle, reggisella e pedali. In caso di dubbi si consiglia di sostituire tali parti, ne va della vostra sicurezza. Chiedete consiglio al vostro rivenditore specializzato SCOTT.

#### PERICOLO!

**⚡** Se sulla bicicletta SCOTT sono montati componenti in carbonio in caso di caduta o incidente simile è assolutamente necessario portare la bicicletta SCOTT dal vostro rivenditore specializzato SCOTT. Il carbonio è un materiale particolarmente stabile caratterizzato da un'elevata resistenza e contemporaneamente da un peso ridotto dei componenti. Tuttavia l'eventuale sollecitazione eccessiva può danneggiare le fibre interne pur non presentando deformazioni evidenti come nel caso di acciaio o alluminio. Un componente danneggiato può rompersi improvvisamente. Pericolo di caduta!

#### ATTENZIONE!

**!** Dopo una caduta o incidente simile, verificare accuratamente la funzionalità della bicicletta SCOTT e in particolare dell'arresto di fine corsa del cambio.

## ULTERIORI INDICAZIONI “CONTROLLI DOPO UNA CADUTA” CON IL PEDELEC SCOTT

1. Verificate la batteria **(a+b)**. Provate a rimuovere la batteria dal supporto. Se la batteria non fosse più collocata correttamente nel supporto o dovesse essere visibilmente danneggiata, non utilizzate il Pedelec SCOTT con la funzione di pedalata assistita. Se necessario spegnete separatamente motore e batteria. Una batteria danneggiata può andare in cortocircuito o la funzione di pedalata assistita della bicicletta SCOTT potrebbe non funzionare quando necessario.

Se il rivestimento esterno della batteria è danneggiato potrebbero entrare acqua e umidità provocando un corto circuito o una scossa elettrica. La batteria potrebbe infiammarsi o persino esplodere! In questo caso rivolgetevi immediatamente ad un rivenditore specializzato SCOTT.

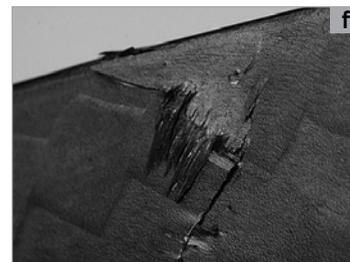
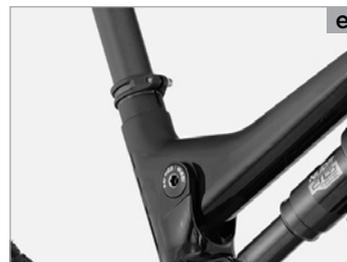
Potrete trovare maggiori informazioni consultando le istruzioni per l'uso del produttore del motore disponibili in questo CD informativo SCOTT.

2. Verificate se gli indicatori sul dispositivo di comando o sul display sono corretti e completi **(c)**. Qualora fosse attivo un segnale di errore o di avvertimento sul dispositivo di comando non dovete più utilizzare il Pedelec SCOTT. In caso di guasti critici il sistema si spegne automaticamente. In caso di guasti non è critici il sistema continua a funzionare.

Non uscite mai con il Pedelec SCOTT quando compare un segnale di avvertimento sul dispositivo di comando o sul display. In questo caso rivolgetevi immediatamente ad un rivenditore specializzato SCOTT.

Potrete trovare maggiori informazioni consultando le istruzioni per l'uso del produttore del motore disponibili in questo CD informativo SCOTT.

3. Sollevate la bicicletta SCOTT e fatela ricadere al suolo da un'altezza ridotta. Prestare attenzione ad eventuali rumori provenienti dalla bicicletta. Verificate se necessario cuscinetti, viti e la sede corretta della batteria.



## CARBONIO - UN MATERIALE PARTICOLARE

I prodotti costituiti da materiale sintetico rinforzato con fibre di carbonio, detto anche carbonio o CFRP **(d)**, presentano caratteristiche particolari. Il carbonio è un materiale particolarmente stabile caratterizzato da un'elevata resistenza e contemporaneamente da un peso ridotto dei componenti.

Tuttavia in seguito a sovraccarico gli elementi in carbonio **(e)** non presentano necessariamente deformazioni visibili e permanenti, anche se la struttura interna può essere già danneggiata. Se in seguito ad un sovraccarico un componente in carbonio già danneggiato non viene sostituito è possibile che si guasti improvvisamente, causando un'eventuale caduta con conseguenze non prevedibili. Pertanto in seguito ad un incidente, come ad esempio una caduta, vi consigliamo di far controllare il componente o meglio ancora tutta la bicicletta SCOTT dal vostro rivenditore specializzato SCOTT.

Sostituite subito un componente danneggiato **(f)**! Assicurarsi che il componente sostituito non venga usato da terzi (ad es. segandolo a pezzi). Talvolta i telai in carbonio danneggiati possono essere riparati. Rivolgersi ad un rivenditore specializzato SCOTT.

I componenti in carbonio non devono essere esposti a temperature elevate. Pertanto non farli rivestire in polvere o verniciare. Le temperature elevate alle quali verrebbero sottoposti potrebbero infatti danneggiarli. Evitare di lasciare i componenti in carbonio in macchina esposti ai raggi solari e non conservarli nelle vicinanze di fonti di calore.

Il carbonio inoltre è sensibile alla compressione. Pertanto non fissare mai il telaio SCOTT con staffe del portabiciclette non idonee.

Come tutti i componenti di costruzione leggeri, i componenti in carbonio hanno un ciclo vitale limitato. Consigliamo pertanto di far controllare il manubrio e l'attacco ad intervalli regolari (p. es. ogni tre anni), in base all'uso, anche se non sono stati sottoposti a sollecitazioni particolari (p. es. incidente).

In caso di trasporto nel bagagliaio della macchina consigliamo di proteggere la bicicletta SCOTT e particolarmente il telaio ed i componenti in carbonio **(a)**. Per evitare che questo materiale delicato si rovini proteggerlo con coperte, tubi in schiuma di poliuretano e simili. Non collocare delle borse sopra ad una bicicletta SCOTT caricata in un'automobile.

Parcheggiate sempre la vostra bicicletta SCOTT con cura ed in modo che non possa cadere. Telaio e componenti in carbonio possono risultare danneggiati anche dopo una semplice caduta, ad es. su uno spigolo vivo.

#### PERICOLO!

**⚡** Non usare la bicicletta SCOTT nel caso i componenti in carbonio dovessero scricchiolare o presentare danni esterni quali incisioni, cricche, ammaccature, alterazioni di colore ecc. Contattare immediatamente il vostro rivenditore specializzato SCOTT che controllerà accuratamente il componente.

#### PERICOLO!

**⚡** Non collegare appendici ad un manubrio in carbonio, a meno che questo non sia approvato appositamente per tale utilizzo. Non accorciare un manubrio in carbonio e non fissare la leva del cambio e la leva del freno sul manubrio più in avanti di quanto indicato o consentito. Pericolo di rottura!

#### PERICOLO!

**⚡** Verificare che le zone di bloccaggio siano assolutamente prive di grasso, se uno dei componenti di fissaggio è in carbonio! Il grasso si deposita sulla superficie dei componenti in carbonio causando una riduzione del coefficiente d'attrito ed impedendo quindi un serraggio sicuro nell'ambito delle coppie di bloccaggio consentite. Una volta ingrassati, potrebbe non essere più possibile serrare in maniera stabile i componenti in carbonio! Servirsi invece di una speciale pasta di montaggio per carbonio **(b)**, di cui ci sono diversi produttori.

#### ATTENZIONE!

**!** Nel caso di tubi del telaio di grandi dimensioni è possibile che le staffe di portabiciclette schiaccino i tubi **(c)**! I telai in carbonio potrebbero rompersi improvvisamente. Nei negozi di accessori auto si possono trovare modelli speciali adatti a questi tipi di telai. Richiederli espressamente o farsi consigliare dal un rivenditore specializzato SCOTT.

#### ATTENZIONE!

**!** Non fissare mai il telaio o il reggisella in carbonio nel cavalletto di montaggio! Potrebbero subire danni. Consigliamo di montare un reggisella resistente (in alluminio) **(d)** e fissarlo nel cavalletto oppure di usare un cavalletto di montaggio con fissaggio del telaio su tre punti interni o con fissaggio di forcella e scatola del movimento centrale.

#### IMPORTANTE!

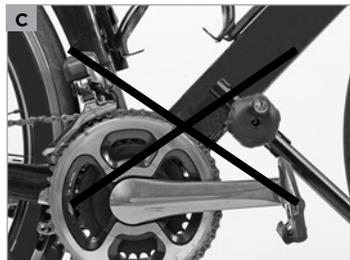
**i** Proteggere le zone a rischio del telaio in carbonio, quali ad es. il tubo di sterzo e il lato inferiore del tubo obliquo, con adesivi **(e)** per evitare danni causati da sassi o cavi che sfregano. Si possono trovare presso il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

#### IMPORTANTE!

**i** I componenti in carbonio sono soggetti soprattutto ai danni causati da forze di serraggio eccessive. La pasta di montaggio carbon crea ulteriore forza di attrito tra due superfici permettendo così di diminuire la coppia di serraggio necessaria al fissaggio anche del 30%. Questo accorgimento è utile soprattutto nelle zone di bloccaggio del manubrio e dell'attacco manubrio, del canotto della forcella e dell'attacco manubrio o del reggisella e del piantone, tre zone di bloccaggio in cui le forze di serraggio eccessive possono rovinare i componenti causandone il cedimento o la perdita della garanzia. La pasta di montaggio carbon previene l'eventuale danneggiamento delle fibre di carbonio grazie alla ridotta forza di serraggio. Inoltre limita la possibilità che si verifichino i comuni scricchiolii nei punti di bloccaggio.

## SERIE STERZO DELLA BICICLETTA SCOTT

La forcella è connessa al telaio, in modo tale da poter ruotare, tramite la serie sterzo **(f)**. Affinché la bicicletta SCOTT possa stabilizzarsi ed andare diritta, è necessario che tale zona dello sterzo si muova con facilità. Gli urti dovuti a fondi stradali irregolari sollecitano fortemente la serie sterzo, provocandone, in alcuni casi, un allentamento o spostamento.



**PERICOLO!**

**⚡** Con una serie sterzo allentata aumentano fortemente le sollecitazioni trasmesse alla forcella e alla stessa serie sterzo. La forcella può rompersi. Pericolo di caduta!

**Verifica e regolazione**

Verificate il gioco appoggiando le dita sulla calotta superiore della serie sterzo **(a)**. Appoggiatevi sulla sella con il busto, tirate con l'altra mano il freno della ruota anteriore e spingete con forza la vostra bicicletta SCOTT avanti e indietro. Se il cuscinetto ha del gioco, è sufficiente una leggera spinta per far spostare visibilmente la calotta superiore rispetto alle calotte inferiori modificando le dimensioni della fessura tra le stesse.

Per verificare la scorrevolezza della serie sterzo, sollevate con una mano il telaio in modo che la ruota anteriore non sia più a contatto con il suolo. La ruota anteriore deve oscillare da un estremo all'altro in maniera scorrevole e senza bloccarsi. Toccando leggermente il manubrio **(b)**, la forcella deve spostarsi automaticamente dalla posizione centrale.

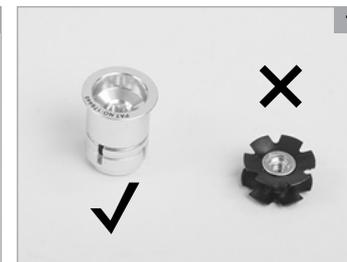
Se la bicicletta non passa questa verifica, rivolgetevi al vostro rivenditore specializzato SCOTT.

**PERICOLO!**

**⚡** La regolazione della serie sterzo richiede esperienza. pertanto dovrete lasciar eseguire questa operazione al vostro rivenditore specializzato SCOTT.

**SERIE STERZO SENZA FILETTATURA - AHEADSET®**

Con questo sistema di sterzo l'attacco manubrio non viene infilato nel tubo della forcella bensì fissato all'esterno. L'attacco manubrio è pertanto un elemento importante della serie sterzo, la cui regolazione è data dal fissaggio dell'attacco manubrio. Per la regolazione dello sterzo Aheadset® sono, di solito, sufficienti una o due chiavi a brugola ed una chiave dinamometrica.



Allentate di uno-due giri la vite di fissaggio laterale (le viti di fissaggio laterali) dell'attacco manubrio **(c)**. Usate una chiave a brugola per serrare di poco (ad es. un quarto di giro) la vite di regolazione incassata in alto **(d)**.

Regolate l'attacco manubrio in modo tale che il manubrio non risulti storto. Fissate la ruota anteriore lungo il tubo orizzontale e l'attacco manubrio. Serrate le viti di fissaggio dell'attacco manubrio. Utilizzare una chiave dinamometrica e non superare le coppie di serraggio massime delle viti! Le coppie di serraggio sono riportate nel capitolo "Coppie di serraggio consigliate per la bicicletta SCOTT", sui componenti stessi e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT. Eseguite la verifica del gioco descritta sopra **(a)**. Lo sterzo non deve essere troppo rigido altrimenti rischia di rompersi rapidamente.

**PERICOLO!**

**⚡** Se le viti vengono serrate troppo è possibile che l'attacco manubrio schiacci il tubo della forcella. In particolare modelli con tubi della forcella in carbonio sono particolarmente sensibili ad un sovraccarico durante il serraggio del bloccaggio tubo sull'attacco manubrio. Pericolo di rottura! Assicuratevi che le zone di bloccaggio siano assolutamente prive di grasso quando montate elementi in carbonio. Utilizzate eventualmente paste di montaggio per carbonio nelle zone di bloccaggio per ottimizzare la tenuta.

**PERICOLO!**

**⚡** Verificate la sede stabile dell'attacco manubrio prendendo la ruota anteriore tra le ginocchia e provando a girare il manubrio **(e)**. Un attacco manubrio allentato può essere causa di una caduta!

**PERICOLO!**

**⚡** Non modificare il dispositivo di precarico presente all'interno del canotto della forcella. Non montare griffe in caso di canotti in carbonio **(f)**.

**ATTENZIONE!**

**!** Non avvitate completamente la vite in alto poiché tale vite serve solamente ad impostare il gioco.

**IMPORTANTE!**

**i** Motivi differenti possono essere la causa di una serie sterzo non regolabile. Se non siete assolutamente sicuri, chiedete consiglio ad un rivenditore specializzato SCOTT.

## INDICAZIONI PER PEDALARE CON IL PEDELEC SCOTT

Potete guidare il vostro Pedelec SCOTT **(a+b)** come una bicicletta SCOTT tradizionale. Ma la vera particolarità del Pedelec si ha attivando il sistema di propulsione **(c)**, ovvero il motore da 250 Watt, che grazie alla potenza della coppia motrice supporta la pedalata con potenza proporzionata alla forza con cui pedalate.

Cominciate la prima uscita utilizzando il livello di pedalata assistita più basso **(d)**. Abituatevi gradualmente alla spinta ausiliaria. Abituatevi gradualmente al potenziale del vostro Pedelec SCOTT in un'area non trafficata.

Esercitatevi nelle tipiche situazioni di guida come partire e frenare, percorsi con curve strette e le piste ciclabili strette. Proprio in questo il Pedelec SCOTT differisce notevolmente da una bicicletta convenzionale.

### PERICOLO!

 Tirare la leva del freno della ruota posteriore e interrompere la pedalata. Il Pedelec si ferma. Arresto d'emergenza! Per la distanza di arresto più breve possibile è necessario dosare la frenata con entrambi i freni (vedi capitolo "Freni").

### PERICOLO!

 Tenete presente che i freni del vostro Pedelec SCOTT sono sempre più potenti del motore. Se doveste avere problemi con il motore (perché ad es. accelera prima di una curva), frenate il Pedelec SCOTT con cautela.

## PEDALARE CON IL MOTORE

I tasti del dispositivo di comando sulla batteria o sul manubrio consentono di accendere e spegnere il sistema. Inoltre l'unità di comando sul manubrio **(e)** permette di selezionare tra le diverse modalità di pedalata assistita, indica la carica residua della batteria e consente di selezionare le differenti funzioni del tachimetro **(f)**.

Una volta acceso, il sistema si attiva pedalando e l'ausilio del motore è disponibile. Dei sensori misurano la pedalata e regolano automaticamente il supporto del motore a seconda del tipo di ausilio scelto. La potenza della spinta ausiliaria è determinata dalla modalità di pedalata assistita selezionata, dalla velocità e dalla forza della pedalata.

Il supporto alla pedalata si disattiva quando si supera la velocità di 25 km/h.

Tenete presente che probabilmente dovrete modificare le vostre abitudini di guida: non montate in sella appoggiando un piede sul pedale e facendo passare la gamba libera al di sopra della sella. Il Pedelec SCOTT partirebbe immediatamente. Pericolo di caduta!

Prima di una curva o di una svolta interrompete la pedalata prima di quanto siete abituati a fare. Il motore potrebbe accelerare e la velocità in curva potrebbe essere troppo elevata. Riducete in modo mirato la forza della pedalata prima eseguire la cambiata.

Non fatevi tentare dal potente motore a passare continuamente ad una marcia più alta. Cambiate spesso, come siete eventualmente abituati ad una bicicletta SCOTT tradizionale, per regolare nel modo più efficiente possibile la vostra pedalata di accompagnamento. La pedalata dovrebbe essere sempre fluida. Cioè con una frequenza di più di 60 giri di pedivella al minuto.

Riducete la marcia prima di fermarvi.



Tenete presente che gli altri utenti del traffico non sono ancora abituati ai nuovi Pedelec e alle loro alte velocità. Aspettatevi possibili comportamenti di guida sbagliati degli altri utenti del traffico. Tenete presente che sarete generalmente più veloci del solito. Siate quindi previdenti e sempre pronti a frenare non appena vi trovate in situazioni non chiare o se avvistate un potenziale pericolo.

#### PERICOLO!

 Prima di immettervi nel traffico stradale, prendete confidenza lungo un percorso disabitato con le caratteristiche di guida del vostro Pedelec SCOTT e con la forte velocità e accelerazione. Pericolo d'incidente! Non guidare mai senza casco!

#### PERICOLO!

 Prima di poggiare i piedi sui pedali sedetevi sulla sella, selezionate il livello di pedalata assistita più basso e dal momento in cui vi mettete in movimento siate sempre pronti a frenare. Pericolo di caduta!

#### PERICOLO!

 Tenete presente che per le elevate prestazioni di propulsione della ruota posteriore, il rischio di caduta con fondo stradale sdruciolevole (bagnato, neve, ghiaia, ecc.) è maggiore. Questo vale soprattutto in curva. Pericolo di caduta!

#### PERICOLO!

 Tenete presente che gli automobilisti e gli altri utenti del traffico potrebbero sottovalutare la vostra velocità. Indossate sempre un abbigliamento chiaro e ben visibile. Guidate nel traffico stradale con particolare attenzione e aspettatevi possibili comportamenti di guida sbagliati degli altri utenti del traffico. Pericolo d'incidente!

#### PERICOLO!

 Tenete presente che i pedoni non vi sentono quando vi avvicinate a grande velocità. Guidate con molta prudenza e attenzione sulle piste ciclabili o sulle piste promiscue ciclabili/pedonali in modo da evitare incidenti. Utilizzate il campanello per segnalare con largo anticipo la vostra presenza.

## CONSIGLI PER LUNGHE USCITE

La distanza che potete percorrere e il tempo nel quale potete usufruire della pedalata assistita dipendono da molteplici fattori: condizioni del percorso, peso del ciclista e del carico, contributo del ciclista alla pedalata, grado o modalità di supporto alla pedalata, vento (contrario), frequenza delle partenze, temperatura, intemperie, topografia, pressione degli pneumatici, ecc.

Nell'indicatore di carica della batteria sul dispositivo di comando posto sul manubrio **(a)** o anche sulla batteria **(b)**, potete verificare lo stato di carica della batteria.

#### ATTENZIONE!

 Di solito le batterie del Pedelec SCOTT non sono soggette all'effetto memoria. Consigliamo di ricaricare la batteria dopo ogni uscita lunga **(c)**. Evitate di scaricare completamente la batteria.

#### IMPORTANTE!

 Potrete trovare maggiori informazioni consultando le istruzioni per l'uso del produttore del motore disponibili in questo CD informativo SCOTT.

Per aumentare la distanza di percorrenza consigliamo nei tratti in piano o in discesa di guidare con un livello basso (Eco) o senza pedalata assistita e di inserire la potenza massima di pedalata assistita **(d)** (Turbo) solo con vento contrario, carico pesante e/o salite ripide.

Potete influenzare ulteriormente la distanza di percorrenza

- controllando con il manometro **(e)** e, se necessario, aggiustando regolarmente, ovvero una volta alla settimana, la pressione degli pneumatici
- inserendo una marcia più bassa prima di arrivare a semafori o incroci, ovvero in generale prima di fermarvi, e ripartendo con una marcia bassa
- cambiando regolarmente, come magari siete già abituati a fare con la bicicletta SCOTT senza motore
- non guidando solo con i rapporti più grandi
- guidando con attenzione e in modo fluido per evitare fermate superflue
- guidando con un carico possibilmente leggero, ovvero senza bagagli superflui
- tenendo la batteria in casa con temperature basse, soprattutto in caso di gelo, e montandola sul Pedelec SCOTT solo prima di un'uscita **(f)**
- non parcheggiando il Pedelec SCOTT esposto ai raggi diretti del sole



Nel caso in cui la carica della batteria non dovesse essere comunque sufficiente per arrivare a destinazione, potete usufruire dei vantaggi di una bicicletta ibrida quale il Pedelec SCOTT: senza pedalata assistita potete pedalare come una bicicletta SCOTT convenzionale, senza limiti di distanza e senza nulla da invidiare in fatto di qualità di guida.

#### PERICOLO!

 **Se la batteria dovesse scaricarsi lungo la strada, non ricaricatela con un caricabatterie qualsiasi, anche se questo dovesse avere lo stesso tipo di spina. Pericolo di esplosione! Caricate la vostra batteria solo con il caricabatterie in dotazione (a).**

#### PEDALATA SENZA IL MOTORE

Potete utilizzare il Pedelec SCOTT come una bicicletta SCOTT convenzionale e cioè senza pedalata assistita.

Dovete comunque tener presente alcuni aspetti importanti se decidete di pedalare senza utilizzare la batteria (b):

- se volete guidare senza pedalata assistita con la batteria montata, potete attivare il dispositivo di comando o il display sul manubrio del Pedelec SCOTT per utilizzare le funzioni del computer della bicicletta.
- se avete estratto la batteria del Pedelec SCOTT: fate attenzione che non si depositi sporco o umidità sui collegamenti della batteria (c).

#### PERICOLO!

 **Se l'impianto di illuminazione del Pedelec SCOTT (d) è alimentato dalla batteria, rimuovendola non potete più utilizzarlo. In questo caso non potete guidare senza la batteria.**

## INFORMAZIONI INTERESSANTI PER LA GUIDA DEI PEDELEC SCOTT VELOCI (S-PEDELEC)

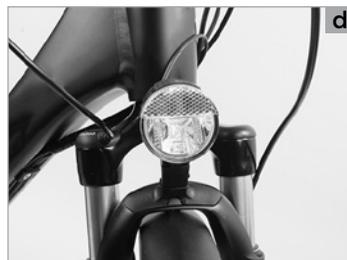
Un S-Pedelec SCOTT è sostanzialmente un Pedelec SCOTT molto più veloce della versione normale. Vi invitiamo a leggere attentamente il capitolo "Indicazioni per pedalare con il Pedelec SCOTT" prima di leggere questo capitolo. Tutte le indicazioni e gli avvertimenti contenuti in quel capitolo sono ancora più importanti se riguardano la guida con i Pedelec SCOTT veloci. Prendete confidenza con la velocità più elevata e la maggior potenza di S-Pedelec SCOTT e guidate sempre con molta prudenza.

S-Pedelec SCOTT, a differenza del Pedelec SCOTT, viene considerato un veicolo a motore. Questo implica tutta una serie di norme, che stabiliscono che l'S-Pedelec SCOTT potrebbe dover essere equipaggiato con le seguenti caratteristiche (verificare presso la motorizzazione civile del Paese di uso):

- Oltre alle componenti tipiche della bicicletta è obbligatorio montare uno specchietto retrovisore. In Svizzera la superficie dello specchietto (e) deve essere di almeno 50 cm<sup>2</sup>.
- Per l'S-Pedelec SCOTT è richiesta un'assicurazione di responsabilità civile, un permesso di circolazione o un'omologazione UE, la targa per l'assicurazione (f) deve essere applicata.
- Gli pneumatici, come per le automobili, devono avere una profondità minima del profilo di 1 mm. Se lo pneumatico è usurato oltre questo limite, deve essere sostituito con uno identico, pena la decadenza del permesso di circolazione.
- In Svizzera è possibile usare gli S-Pedelec SCOTT sulle strade nelle quali è vietato l'utilizzo di motorini se si viaggia senza pedalata assistita ad una velocità massima di 20 km/h, con pedalata assistita ad una velocità massima di 25 km/h o con motore completamente spento.

Con i Pedelec SCOTT veloci non è solitamente consentito (verificare presso la motorizzazione civile del Paese di uso)

- utilizzare piste e percorsi ciclabili urbani,
- utilizzare percorsi contrassegnati con i cartelli supplementari di "via libera" per i ciclomotori,
- utilizzare piste ciclabili sulle quali è ammessa la circolazione dei ciclomotori,
- utilizzare contromano le strade a senso unico, anche se consentite alle biciclette,
- attraversare zone pedonali, anche se consentite alle biciclette,



- utilizzare i parcheggi per le biciclette,
- guidare su percorsi di bosco,
- utilizzare strade vietate alla circolazione di veicoli a motore, motocicli e ciclomotori,
- i S-Pedelec SCOTT sono ammessi soltanto sulle strade pubbliche e sui terreni privati, purché il proprietario lo consenta.

**PERICOLO!**

 Sui S-Pedelec SCOTT non è consentito di attaccare rimorchi per bambini nonché montare o utilizzare seggiolini.

**PERICOLO!**

 In Germania e in Svizzera con i Pedelec SCOTT veloci è obbligatorio indossare un elmetto protettivo (a). Chiedete al rivenditore specializzato SCOTT quali tipi di elmetti SCOTT sono adatti per i S-Pedelec SCOTT.

**PERICOLO!**

 Tirare la leva del freno della ruota posteriore (b) e interrompere la pedalata. Il Pedelec si ferma. Arresto d'emergenza! Per la distanza di arresto più breve possibile è necessario dosare la frenata con entrambi i freni (vedi capitolo "Freni").

**PERICOLO!**

 Per la vostra sicurezza accendete sempre la luce (c) quando guidate gli S-Pedelec SCOTT e indossate sempre abbigliamento chiaro e un elmetto e occhiali adeguati.

**PERICOLO!**

 Usare solamente pezzi di ricambio originali. Componenti soggetti ad usura di altri produttori, ad es. pattini/pastiglie o pneumatici di altre dimensioni, possono mettere a rischio la sicurezza del Pedelec/S-Pedelec SCOTT. Pericolo d'incidente! Con gli S-Pedelec SCOTT il permesso di circolazione viene meno in caso di utilizzo di pezzi di ricambio non originali.

**ATTENZIONE!**

 Tenete presente che i freni del vostro S-Pedelec SCOTT sono sempre più potenti del motore. Se doveste avere problemi con il motore (perché ad es. accelera prima di una curva), frenate il vostro S-Pedelec SCOTT con cautela.

**IMPORTANTE!**

 Le normative e le regole riguardanti i Pedelec e i Pedelec veloci sono attualmente in fase di revisione. Leggete i giornali per informarvi su eventuali modifiche della normativa.

**INDICAZIONI PER UN CORRETTO UTILIZZO DELLA BATTERIA**

Rimuovete la batteria (d) quando non utilizzate il Pedelec SCOTT per molto tempo (ad es. in inverno). Conservate la batteria in un ambiente asciutto ad una temperatura compresa tra 5 e 20°. La carica della batteria dovrebbe essere al 50-70%. Se la batteria non viene utilizzata per più di due mesi, verificate lo stato di carica (e), eventualmente ricaricatela di tanto in tanto fino al 50 %, ovvero fino a metà dei LED.

Per pulire la batteria utilizzate un panno asciutto o leggermente inumidito. Non esponete mai la batteria al getto di un pulitore ad alta pressione e non immergetelo nell'acqua, in quanto potrebbe entrare acqua all'interno della batteria e/o provocare un cortocircuito.

Troverete ulteriori informazioni sul corretto utilizzo della batteria nelle istruzioni per l'uso del produttore del motore disponibili in questo CD informativo SCOTT.

**PERICOLO!**

 Ricaricate la batteria esclusivamente con il caricabatterie in dotazione (f). Non utilizzate caricabatterie di altri costruttori, neanche nel caso in cui la spina fosse compatibile con la vostra batteria. La batteria potrebbe surriscaldarsi, infiammarsi o addirittura esplodere!

**PERICOLO!**

 Tenete la batteria e il caricabatterie fuori dalla portata dei bambini!

**PERICOLO!**

 Caricare la batteria solo durante il giorno e solo in ambienti asciutti, dotati di segnalatore di fumo o d'incendio. Non caricate la batteria nella vostra camera da letto. Durante la carica appoggiate la batteria su una superficie ampia e non infiammabile (a), ad es. in ceramica o in vetro! Una volta che la batteria è carica, scollegatela prima possibile.

**PERICOLO!**

 Fate attenzione che durante la carica non entrino umidità o liquidi nella batteria o nel caricabatterie, eviterete così scosse elettriche e cortocircuiti.

**PERICOLO!**

 Non utilizzate in nessun caso batterie o caricabatterie difettosi. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

**PERICOLO!**

 Durante la fase di ricarica non esporre la batteria e il caricabatterie ai raggi diretti del sole.

**PERICOLO!**

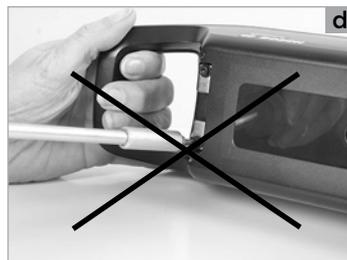
 Non caricate nessun altro apparecchio elettrico con il caricabatterie in dotazione al Pedelec SCOTT!

**PERICOLO!**

 Non è consentito utilizzare per la pulizia getti di vapore, pulitori ad alta pressione o pompe d'acqua. Infiltrazioni d'acqua nei circuiti elettrici o nel motore possono rovinare gli apparecchi. I singoli componenti del motore possono essere puliti con un panno morbido e con i comuni detergenti neutri, oppure con un panno inumidito, ma non bagnato. La batteria non deve essere bagnata né immersa in acqua! Pericolo di esplosione.

**PERICOLO!**

 Accertatevi che la batteria non sia danneggiata, ovvero che non presenti crepe e che non sia rotta o scolorita sui contatti (b+c). Non continuate in nessun caso ad utilizzare una batteria che presenta queste caratteristiche. Portate immediatamente la batteria danneggiata dal rivenditore specializzato SCOTT.

**PERICOLO!**

 Non aprire, smontare o frantumare la batteria (d). Pericolo di esplosione!

**PERICOLO!**

 Accertatevi che la batteria non venga esposta a colpi meccanici.

**PERICOLO!**

 Accertatevi che la batteria non venga esposta a fiamme o calore intenso. Pericolo di esplosione!

**PERICOLO!**

 Non cortocircuitare le batterie. Conservarle in un luogo sicuro dove la batteria non possa inavvertitamente cortocircuitarsi (ad es. con del metallo o con un'altra batteria). Accertatevi che sia riposta in un luogo sicuro (ad es. in una scatola o in un cassetto) e che non possa entrare in contatto con altri materiali conduttori di elettricità con cui potrebbe cortocircuitarsi. Non posate altri oggetti (ad es. capi di abbigliamento) nel luogo in cui viene riposta la batteria.

**PERICOLO!**

 Le batterie devono essere usate solo con i Pedelecs SCOTT per i quali sono state concepite.

**ATTENZIONE!**

 Se rimuovete la batteria dal supporto (e) per caricarla (e parcheggiate il Pedelec SCOTT all'aperto durante la carica), consigliamo di coprire i collegamenti, ad es. con una busta di plastica, per proteggerli da pioggia, umidità e sporco (f). Se i connettori della batteria sono sporchi, puliteli con un panno umido.

**ATTENZIONE!**

 Accertatevi che la batteria non sia completamente scarica (cosiddetto scaricamento completo). Potrebbe succedere per es. se il Pedelec SCOTT viene riposto per qualche giorno dopo aver utilizzato la batteria fino a esaurimento della carica. Lo scaricamento completo danneggia irrimediabilmente la batteria del vostro Pedelec SCOTT. In alcune circostanze e solo in casi eccezionali una batteria completamente scarica può essere ricaricata con uno speciale caricabatterie. Rivolgersi ad un rivenditore specializzato SCOTT.

**ATTENZIONE!**

 Nel caso in cui fosse necessario sostituire la batteria o il caricabatterie (o parti di questi), utilizzate esclusivamente ricambi originali. Rivolgetevi ad un rivenditore specializzato SCOTT.

**ATTENZIONE!**

 Caricate la batteria con una temperatura ambientale di circa 20°. Ad esempio, dopo un'uscita con temperature fredde, lasciate che la batteria si riscaldi prima di metterla in carica o dopo un'uscita con temperature calde fatela raffreddare.

**ATTENZIONE!**

 Non smaltite la batteria con i normali rifiuti domestici (a)! Lo smaltimento deve avvenire in conformità alle norme che regolano lo smaltimento delle batterie. Il rivenditore dovrà quindi ritirare e smaltire la vecchia batteria al momento dell'acquisto della nuova. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

**ATTENZIONE!**

 Rimuovere la batteria dal Pedelec SCOTT (b) quando il Pedelec SCOTT non viene utilizzato per lungo tempo. Conservarla in un luogo pulito e asciutto e con uno stato di carica della batteria del 50 - 60 % (c).

**ATTENZIONE!**

 Non caricare per troppo tempo la batteria se questa non viene utilizzata.

**IMPORTANTE!**

 Le batterie agli ioni di litio non sono soggette all'effetto memoria. Potete quindi ricaricare la batteria in qualsiasi momento, senza che questo ne danneggi la capacità di carica.

**IMPORTANTE!**

 Fate attenzione ad eventuali indicazioni contenute nelle etichette adesive poste sulla batteria o sul caricabatterie.

Troverete ulteriori informazioni sul corretto utilizzo della batteria nelle istruzioni per l'uso del produttore del motore disponibili in questo CD informativo SCOTT.

**IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE DELLA BICICLETTA SCOTT**

Per usare la bicicletta nel traffico stradale è necessario che sia equipaggiata di un impianto d'illuminazione funzionante (vedi il capitolo "Disposizioni di legge sulla circolazione stradale").

**IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE ALIMENTATO A PILA O PILA RICARICABILE**

L'utilizzo di fanali e luci posteriori alimentati a pila o pila ricaricabile (d) è soggetto a norme che variano a seconda del Paese. Familiarizzate con le regole in vigore nel paese d'uso della bicicletta e rispettate le disposizioni per utilizzare la bicicletta nel traffico stradale in vigore nel vostro paese.

Chiedete al rivenditore specializzato SCOTT di consigliarvi fanalini a pila/pila ricaricabile adatti.

Troverete maggiori informazioni nel capitolo "Disposizioni di legge sulla circolazione stradale".

**CASO SPECIALE: PEDELEC**

In alcuni paesi è consentito che l'impianto di illuminazione (e+f) dei Pedelec SCOTT sia alimentato dalla batteria. Anche se il motore non gira più perché la batteria è scarica, la corrente residua è sufficiente per l'impianto di illuminazione. Tuttavia non è consentito guidare senza batteria.



**PERICOLO!**

**⚡** Un impianto d'illuminazione incompleto o non funzionante non è a norma di legge e può addirittura mettere in pericolo la vostra vita. La guida nel traffico stradale al buio, con una bicicletta non illuminata può essere causa di incidenti gravi, in quanto il ciclista rischia di non essere visto!

**ATTENZIONE!**

**!** I fanalini a pila ricaricabile non sono soggette all'effetto memoria. Consigliamo di ricaricare le pile dei fanalini dopo ogni uscita lunga.

**IMPORTANTE!**

**i** Leggete le istruzioni per l'uso fornite dal produttore del sistema di illuminazione con molta attenzione eventualmente disponibili in questo CD informativo SCOTT o sul sito web e attenetevi alle indicazioni riportate. In caso di domande sull'illuminazione non esitate a contattare un vostro rivenditore specializzato SCOTT.

**INFORMAZIONI INTERESSANTI SULLA BICICLETTA SCOTT****CASCHI E OCCHIALI**

Consigliamo vivamente l'uso di un casco di protezione **(a+b)**. Il vostro rivenditore specializzato SCOTT ha a disposizione un'ampia scelta di diverse dimensioni.

Verificate che il casco sia conforme alla norma di controllo DIN EN 1078 o a norme equivalenti a seconda del paese. I caschi per biciclette sono adatti esclusivamente per andare in bicicletta. Attenetevi alle indicazioni del produttore.

**PERICOLO!**

**⚡** Non andare mai in bicicletta senza casco e occhiali! Anche il casco più sicuro è inefficace se non calza perfettamente o se i cinturini non sono regolati correttamente o non sono chiusi.



Oltre al casco e ad un abbigliamento adeguato non dimenticate di indossare degli occhiali protettivi quando uscite con la bicicletta SCOTT. Gli occhiali hanno la funzione di proteggere da sole e vento ma anche da moscerini e altri corpi estranei che altrimenti potrebbero entrare negli occhi limitando la visuale. L'assenza anche breve di visuale può causare un incidente o una caduta!

Un buon occhiale da bicicletta **(c)** deve aderire sul viso per non far passare vento lateralmente. Sono disponibili diversi modelli; per esempio occhiali senza colorazione o protezione UV da indossare al tramonto o di notte oppure occhiali con un'elevata protezione UV, da indossare durante uscite con forti irradiazioni solari.

Chiedete consiglio ad un rivenditore specializzato SCOTT che dispone di una vasta gamma di modelli.

**ABBIGLIAMENTO**

Per stare comodi in sella i pantaloni da ciclista **(d)** sono indispensabili. Solitamente attillati sulla parte interna, questi pantaloni sono dotati di una speciale imbottitura nell'area del cavallo. Non presentano cuciture e non formano pieghe. Per questo i pantaloni da ciclista si indossano direttamente a contatto con la pelle.

La pratica del ciclismo come attività sportiva fa sudare, le magliette ideali dovrebbe essere di materiale sintetico **(e+f)**. Queste fibre non assorbono l'umidità ma la trasportano lontano dalla superficie del tessuto, evitando quindi che il sudore della pelle si raffreddi con il vento fresco della pedalata. Per le uscite più lunghe consigliamo di portare con sé una protezione da pioggia adeguata. Il rivenditore specializzato SCOTT vi saprà consigliare nella scelta dell'attrezzatura giusta.

**PERICOLO!**

**⚡** Non andate mai in bicicletta con pantaloni larghi o gonne, che potrebbero infilarsi nei raggi, nella catena o negli ingranaggi. Potete eventualmente usare mollette adeguate o fermapantaloni.

**PERICOLO!**

**⚡** Indossate un abbigliamento dai colori chiari appariscenti per essere ben visibili agli altri utenti del traffico!

## PEDALI E SCARPETTE

Le scarpette per andare in bicicletta **(a)** dovrebbero essere di materiale resistente per una maggiore tenuta e con la suola rigida in modo che il pedale non prema sul piede. La zona intorno al tallone non deve essere troppo larga per consentire al piede di assumere la posizione naturale, senza andare a toccare le pedivelle o i foderi posteriori. Dolori al ginocchio ne sarebbero altrimenti la conseguenza. Chiedete consiglio ad un rivenditore specializzato SCOTT che dispone di una vasta gamma di scarpette.

L'uso di scarpette speciali è necessario se la bicicletta SCOTT è dotata di pedali a sgancio rapido o pedali automatici. Nelle suole delle scarpette sono integrate delle tacchette (cleats), che garantiscono una tenuta stabile sul pedale e tuttavia una camminata soddisfacente.

Il vantaggio principale dei pedali automatici **(b+c)** è dato da una tenuta stabile del piede in caso di pedalate veloci. Grazie alla tenuta fissa il pedale può essere spostato o tirato, facilitando una pedalata scorrevole e migliorando di gran lunga la trasmissione di forza rispetto ai pedali con gabbietta aperta.

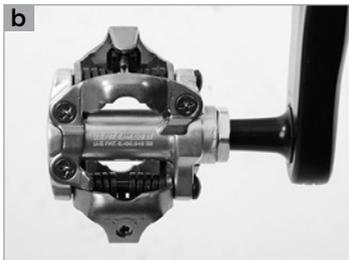
Normalmente ci si appoggia sul pedale, nella posizione più bassa, prima con la punta della tacchetta per poi andare sul corpo del pedale, che si trova in posizione orizzontale. In genere l'aggancio della scarpetta avviene con un click percettibile.

La durezza di sgancio dei pedali automatici è regolabile per mezzo di una chiave a brugola **(d)**. All'inizio cercate di regolare lo sgancio dei pedali più leggero possibile. Quando avrete acquisito maggiore pratica potrete regolarli più tesi.

Eventuali cigolii possono essere eliminati apportando del grasso sui punti di contatto. Tali cigolii ed una posizione traballante possono però essere segnale di usura. Controllate le tacchette regolarmente.

### PERICOLO!

-  **Verificate che le viti di bloccaggio della tacchetta siano sempre avvitate. Viti allentate rendono quasi impossibile scendere dalla bicicletta. Pericolo di caduta!**



### PERICOLO!

-  **Esercitatevi prima da fermi e quindi su strade prive di traffico a prendere, agganciare e sganciare i pedali.**

### PERICOLO!

-  **Usate la bicicletta solo se il sistema di aggancio/sgancio dei pedali automatici funziona senza problemi **(e)**. Nel caso il pedale non dovesse funzionare correttamente o la tacchetta fosse fortemente usurata è possibile che la scarpetta si sganci automaticamente dal pedale. In alcuni casi è inoltre possibile che la scarpetta non si sganci o si sganci con difficoltà. In entrambi i casi sussiste un pericolo di caduta!**

### PERICOLO!

-  **Accertatevi che pedale e suola siano sempre privi di sporco e di altri corpi estranei e lubrificate regolarmente con dell'olio il meccanismo di aggancio.**

### PERICOLO!

-  **Alcune scarpette con tacchette (cleats) non sono particolarmente adatte per camminare. Dal momento che le tacchette sono un po' più alte della suola, hanno una scarsa tenuta anche su fondo non scivoloso. Prestate particolare attenzione.**

### PERICOLO!

-  **Alcuni pedali per mountain bike, i cosiddetti pedali a piattaforma (pedali Flat) **(f)**, sono concepiti per la massima tenuta della scarpetta, ad esempio per le biciclette da dirt o da freeride. Tali pedali sono dotati di spigoli vivi e/o perni filettati. Poiché durante la corsa è possibile ferirsi, consigliamo di indossare abbigliamento adeguato, ad es. protezioni per le ginocchia e gli stinchi.**

### IMPORTANTE!

-  **Fatevi illustrare dal vostro rivenditore specializzato SCOTT i diversi modelli di scarpette e di pedali. Ne esistono di diverse tipologie a seconda del tipo d'uso.**

### IMPORTANTE!

-  **Leggete le istruzioni per l'uso del produttore di pedali disponibili in questo CD informativo SCOTT.**

## ACCESSORI

Con l'acquisto di una bicicletta SCOTT di qualità vi siete già assicurati una buona porzione di divertimento. A seconda dell'uso che intendete fare della bicicletta SCOTT, vi invitiamo ad osservare alcuni consigli e di munirvi dell'equipaggiamento adeguato. Il vostro rivenditore specializzato SCOTT dispone di moltissimi accessori utili, che aumentano sicurezza e comfort.

Sulla bicicletta SCOTT possono essere montati diversi accessori. Accertatevi tuttavia che vengano rispettate le regole del codice della strada/dell'ordinamento per l'omologazione dei veicoli e le norme EN/ISO. Tutte le parti montate successivamente devono essere compatibili con la bicicletta SCOTT. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

### PERICOLO!

**⚡** Accessori non consentiti possono modificare le caratteristiche della bicicletta SCOTT per bambini ed essere addirittura la causa di un incidente. Pertanto consultate sempre il vostro rivenditore specializzato SCOTT prima di montare degli accessori e leggete le indicazione sull'uso corretto della bicicletta SCOTT.

### PERICOLO!

**⚡** Accessori montati successivamente quali parafanghi, portapacchi, ecc. possono pregiudicare il funzionamento della bicicletta SCOTT. Chiedete consiglio al vostro rivenditore specializzato SCOTT prima di montare sulla bicicletta accessori di qualsiasi tipo.

### ATTENZIONE!

**!** Prima di acquistare ulteriori campanelli o dispositivi d'illuminazione è necessario verificare che tali accessori siano consentiti, testati e quindi ammessi nella circolazione stradale (a). Fanalini a pila/pila ricaricabile devono essere contrassegnati con una linea di serpente e con la lettera K.

## Appendici (Barends)

I manubri dritti possono essere equipaggiati con appendici (b), le cosiddette Barends. Con alcuni manubri in materiale sottile, in particolare quelli in alluminio o carbonio, devono essere utilizzati anche tappi manubrio o altri componenti specifici per impedire che il manubrio venga schiacciato o scoppi. Lasciate che sia il rivenditore specializzato SCOTT ad eseguire il montaggio!



## Lucchetti

Non dimenticare di portare con sé un buon lucchetto ad arco (c) o una buona catena. Legate la bicicletta SCOTT ad un oggetto fisso in modo da evitare possibili furti.

## Kit riparazione bicicletta

Gli accessori più importanti per la buona riuscita di un'uscita in bicicletta sono una pompa ed una piccola borsa degli attrezzi, dotata di due leve di montaggio in plastica, le chiavi a brugola più comuni, una camera d'aria, un kit d'emergenza, un panno e del denaro (d). Solo così potrete far fronte senza problemi ad un eventuale guasto della bicicletta. Quando uscite in bicicletta portate con voi anche il cellulare.

## Computer

Con l'ausilio di tachimetri elettronici è possibile rilevare la velocità di guida, la velocità media, i chilometri percorsi in un giorno ed in un anno nonché la durata di guida. I modelli di qualità superiore indicano la velocità massima raggiunta, il dislivello, la frequenza di pedalata o addirittura la frequenza del polso grazie ad una speciale fascia toracica.

Nel frattempo il mercato offre anche sistemi GPS e speciali dispositivi di misurazione per ottimizzare l'allenamento che sono compatibili con la vostra bicicletta SCOTT.

## Cavalletto

I cavalletti per la bicicletta (e) servono ad impedire che la bici cada quando viene parcheggiata. La scelta del cavalletto deve essere effettuata tenendo conto dell'utilizzo previsto. Soltanto poche mountain bike SCOTT consentono l'utilizzo di un cavalletto.

Chiedete consiglio al rivenditore specializzato SCOTT che vi illustrerà in modo esaustivo il tipo di cavalletto adatto. Lasciate che si occupi anche di montare il cavalletto.

## Parafanghi

Se volete dotare la bicicletta SCOTT di parafanghi (f), chiedete consiglio al rivenditore specializzato SCOTT. Sono disponibili parafanghi removibili, i cosiddetti parafanghi a incastro, e modelli fissi, che offrono una maggiore protezione da sporco e bagnato.

I parafranghi montati successivamente come modelli fissi sono in genere in materia plastica e vengono mantenuti in posizione tramite dei bracci di sostegno aggiuntivi. Un parafrango è di lunghezza ottimale se il bordo inferiore segue parallelamente la curvatura dello pneumatico ad una distanza di 15 mm. Assicuratevi che né il freno né lo sterzo vengano pregiudicati.

In caso di bicicletta SCOTT ammortizzata, verificare che il parafrango non vada ad urtare contro lo pneumatico quando la ruota posteriore viene compressa completamente.

Per motivi di sicurezza sui bracci di sostegno anteriori devono assolutamente essere montati dei dispositivi antistrappo. Questi dispositivi impediscono che i corpi estranei raccolti dallo pneumatico vadano a bloccare la ruota. In questo caso il dispositivo antistrappo sblocca il braccio di sostegno evitando così un possibile incidente. Il connettore ad innesto è facile da reinserire.

#### PERICOLO!

 I parafranghi danneggiati devono assolutamente essere sostituiti. Pericolo d'incidente!

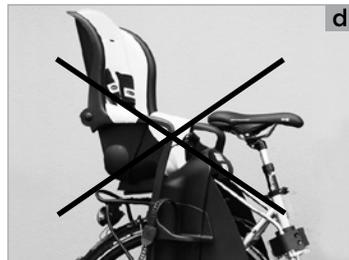
## TRASPORTO DI BAGAGLI

Sulle mountain bike SCOTT non è consentito l'utilizzo di portapacchi **(a)**. Tenete presente che SCOTT declina qualsiasi responsabilità e non fornisce alcuna garanzia in caso di utilizzo di un portapacchi. SCOTT consiglia di trasportare il bagaglio in un apposito zaino da bicicletta **(b)**. Chiedete consiglio al vostro rivenditore specializzato SCOTT.

Eccezione: se sul foderò carro posteriore e sui forcellini della bicicletta SCOTT sono presenti gli appositi dispositivi, è consentito il montaggio di un portapacchi compatibile. Prima di procedere al montaggio rivolgersi ad un rivenditore specializzato SCOTT. Tenete presente che SCOTT declina qualsiasi responsabilità e non fornisce alcuna garanzia in caso di utilizzo di un rimorchio, seggiolino o portapacchi.

#### PERICOLO!

 Adeguate se necessario la forcella ammortizzata e la pressione degli pneumatici al peso aggiuntivo.



#### PERICOLO!

 In generale i bagagli modificano le caratteristiche di guida della bicicletta SCOTT ed allungano lo spazio di frenata! Pertanto consigliamo di esercitarvi nella guida della bicicletta SCOTT con bagagli su strade prive di traffico.

## TRASPORTO DI BAMBINI

Sulle mountain bike SCOTT non è consentito l'utilizzo di rimorchi (per bambini) **(c)**, seggiolini **(d)** e dispositivi di traino per bambini **(e)**. Tenete presente che SCOTT declina qualsiasi responsabilità e non fornisce alcuna garanzia in caso di utilizzo di un rimorchio, seggiolino o dispositivo di traino per bambini.

Rivolgersi ad un rivenditore specializzato SCOTT.

## TRASPORTARE LA BICICLETTA SCOTT O IL PEDELEC SCOTT

### IN MACCHINA

Praticamente tutti i negozi di accessori per auto e tutte le marche di auto offrono sistemi di supporto per il trasporto di biciclette senza che sia necessario smontarle.

Normalmente le biciclette vengono posizionate su una guida e quindi fissate con una fascetta sul tubo orizzontale o quello obliquo. Una possibile conseguenza è un danno irreparabile del telaio. Questo vale soprattutto quando si tratta di biciclette di alta qualità con telai in alluminio molto sottile e in carbonio. A causa delle caratteristiche del carbonio, è possibile che un danno grave non sia immediatamente visibile e in seguito, durante l'uso della bicicletta, possa essere causa di incidenti gravi e imprevisti. Tuttavia nei negozi di accessori per auto si possono trovare modelli speciali adatti a questi tipi di telai.

Diversamente dai portabiciclette da tetto, con i portabiciclette posteriori **(f)**, sempre più diffusi, non è necessario trasportare la bicicletta ad un'altezza elevata. Accertatevi che forcella e telaio non subiscano danni con il tipo di fissaggio usato. Pericolo di rottura!

Quando acquistate il portabiciclette accertatevi che sia conforme alle norme di sicurezza valide nel vostro paese (marchio DIN/EN/GS). Osservate le disposizioni nazionali che regolano l'uso di portabiciclette.

Leggete le istruzioni per l'uso del portabiciclette e attenetevi al carico utile consentito ed alla velocità massima consigliata o prescritta. Osservare, se presente, il carico richiesto sul timone del dispositivo di traino.

#### PERICOLO!

**⚡** Accertatevi che sulla bicicletta SCOTT non ci siano parti che potrebbero staccarsi, quali strumenti, borse, tachimetri ecc. Pericolo d'incidente!

#### PERICOLO!

**⚡** Non utilizzare portabiciclette con i quali è possibile fissare al contrario la bicicletta SCOTT, ossia con il manubrio e la sella rivolti verso il basso. Con questo tipo di fissaggio il manubrio, l'attacco manubrio, la sella ed il reggisella vengono fortemente sollecitati durante il trasporto. Non scegliete sistemi con cui la bicicletta viene agganciata dalle pedivelle. Pericolo di rottura!

#### PERICOLO!

**⚡** Controllate il fissaggio della bicicletta SCOTT prima di partire e ad intervalli regolari durante il trasporto, ad esempio nelle pause. Se la bicicletta SCOTT dovesse staccarsi dal portabiciclette metterebbe in pericolo la sicurezza degli altri utenti della strada.

#### PERICOLO!

**⚡** Non riponete la bicicletta SCOTT o parti della bicicletta senza fissaggio nell'abitacolo. Parti non fissate possono compromettere la sicurezza.

#### ATTENZIONE!

**!** Nel caso di tubi del telaio di grandi dimensioni è possibile che i dispositivi di bloccaggio schiaccino i tubi, in quanto non adatte per tale operazione! Non fissate mai i telai in carbonio con dispositivi di bloccaggio (a)!

#### ATTENZIONE!

**!** Accertatevi che i dispositivi d'illuminazione e la targa dell'auto siano ben visibili. In alcuni casi può essere obbligatorio montare un secondo specchietto retrovisore.



#### ATTENZIONE!

**!** Tenete conto della maggiore altezza dell'automobile. Misurate l'altezza totale della macchina e annotatela su un foglio che riporrete ben visibile sul cruscotto o sul volante.

#### IMPORTANTE!

**i** Trasporto della bicicletta SCOTT con le ruote montate: Nel caso in cui trasportiate una bicicletta SCOTT con freni a disco idraulici, tirate le leve del freno e bloccatele con un elastico resistente. In questo modo non entra aria nel circuito.

#### IMPORTANTE!

**i** Nel caso in cui trasportiate la bicicletta SCOTT con le ruote smontate, ricordatevi di montare i blocchi per il trasporto (b). Tirate le leve del freno e bloccatele con un elastico resistente (c), nel caso in cui trasportiate una bicicletta SCOTT con freni a disco idraulici (d). In questo modo non entra aria nel circuito.

#### ATTENZIONE!

**!** Tenete presente che essendo i Pedelec più pesanti, è possibile trasportare sul portabiciclette meno Pedelec di quanti sono gli spazi disponibili.

#### CON I MEZZI PUBBLICI

Il trasporto di biciclette SCOTT sui mezzi pubblici locali (e+f) è soggetto a norme che variano a seconda della città in cui ci si trova. Ad esempio in alcuni luoghi sono in vigore le cosiddette fasce orarie di blocco in cui non è consentito trasportare o non è consentito trasportare senza biglietto la bicicletta SCOTT. Informatevi sulle disposizioni di trasporto prima di iniziare un viaggio!

Il trasporto di biciclette e Pedelec in treno è regolato da norme specifiche che variano a seconda del Paese. Informatevi sulle disposizioni di trasporto prima di intraprendere un viaggio.

#### IMPORTANTE!

**i** Per favorire la salita e la discesa togliete eventualmente dalla bicicletta borse e bagagli pesanti o ingombranti.

**IMPORTANTE!**

**i** Tenete presente che le ferrovie normalmente consentono ad ogni viaggiatore di portare solo una bicicletta.

**IMPORTANTE!**

**i** Informatevi sulle disposizioni di trasporto prima di iniziare un viaggio e attenetevi alle disposizioni e regole sul trasporto di biciclette nei paesi che attraverserete durante il viaggio.

**IN AEREO**

Se dovete viaggiare in aereo, inserite la vostra bicicletta SCOTT in una valigia adeguata **(a)** o in uno scatolone per biciclette **(b)** che potete trovare presso un rivenditore specializzato SCOTT. Spesso la borsa della bicicletta SCOTT non garantisce una protezione sufficiente.

Riponete le ruote in borse apposite (in particolare le ruote in carbonio) **(c)**, affinché abbiano una protezione sufficiente nella valigia o nella scatola di cartone. Non dimenticate di portare con voi gli strumenti necessari, una chiave dinamometrica, i bit, la pasta di montaggio carbon e le presenti istruzioni per montare correttamente la bicicletta SCOTT una volta giunti a destinazione.

**IMPORTANTE!**

**i** Trasporto della bicicletta SCOTT con le ruote montate: Nel caso in cui trasportiate una bicicletta SCOTT con freni a disco idraulici, tirate le leve del freno e bloccatele con un elastico resistente. In questo modo non entra aria nel circuito.

**IMPORTANTE!**

**i** Nel caso in cui trasportiate la bicicletta SCOTT con le ruote smontate, ricordatevi di montare i blocchi per il trasporto. Nel caso in cui trasportiate una bicicletta SCOTT con freni a disco idraulici, tirate le leve del freno e bloccatele con un elastico resistente. In questo modo non entra aria nel circuito.

**PARTICOLARITÀ PER IL TRASPORTO DEL PEDELEC SCOTT****In macchina**

I Pedelec SCOTT possono essere trasportati come le biciclette convenzionali SCOTT sulla macchina o al suo interno. Sia che il trasporto avvenga sulla macchina che al suo interno, controllate sempre che il Pedelec SCOTT sia ben fissato e verificate i fissaggi regolarmente. Inoltre rimuovete sempre la batteria dal Pedelec SCOTT **(d)** prima di trasportare il Pedelec SCOTT con la macchina. Per evitare che si danneggi, riponete la batteria nella confezione **(e)** ed eventualmente il display amovibile all'interno della macchina durante il trasporto. La batteria deve essere fissata saldamente. Merce pericolosa!

Proteggere i collegamenti della batteria da pioggia, umidità e sporco durante il trasporto ad es. con una busta di plastica **(f)**.

**ATTENZIONE!**

**i** Con il Pedelec la distribuzione del peso differisce sensibilmente rispetto alle biciclette senza motore. Un Pedelec è molto più pesante rispetto ad una bicicletta senza motore. Quindi parcheggiare, spingere, sollevare e trasportare un Pedelec SCOTT richiede uno sforzo maggiore. Tenetelo ben presente quando dovete caricarlo o scaricarlo su una macchina o sul portabiciclette.

**ATTENZIONE!**

**i** Prima di trasportare più di un Pedelec su un portabiciclette sul tetto della macchina o sul lato posteriore, informatevi sulla portata di carico massima del portabiciclette e sul carico richiesto sul timone del dispositivo di traino. Tenete sempre presente che il Pedelec è più pesante di una bicicletta senza motore. Invece di tre biciclette senza motore potete trasportare eventualmente solo uno o due Pedelec.



**ATTENZIONE!**

 Accertatevi che tutte le parti mobili o i componenti separabili, soprattutto la batteria, il dispositivo di comando (a) e il computer della bicicletta (b) sul manubrio siano stati rimossi prima di trasportare il Pedelec all'esterno della macchina. Se trasportate il Pedelec SCOTT senza batteria (c) con un sistema portabicilette, proteggete i collegamenti da umidità e sporco, ad es. con una busta di plastica (d).

**IMPORTANTE!**

 Informatevi eventualmente anche sulle disposizioni e regolamenti per il trasporto di biciclette e di Pedelec nei paesi che dovete attraversare. Alcune differenze riguardano ad es. il contrassegno.

**IMPORTANTE!**

 Potrete trovare maggiori informazioni consultando le istruzioni per l'uso del produttore del motore disponibili in questo CD informativo SCOTT.

**In treno / con mezzi di trasporto pubblici**

I Pedelec SCOTT possono essere trasportati sui mezzi di trasporto pubblici come le biciclette convenzionali.

**IMPORTANTE!**

 Se la batteria del vostro Pedelec SCOTT è fissata sul tubo inferiore o sul portapacchi, potete rimuoverla per facilitare la salita e la discesa (e).

**IMPORTANTE!**

 Tenete presente che le ferrovie normalmente consentono ad ogni viaggiatore di portare solo un Pedelec o una bicicletta.

**IMPORTANTE!**

 Informatevi sulle disposizioni di trasporto prima di iniziare un viaggio e attenetevi alle disposizioni e regole sul trasporto di Pedelec nei Paesi che attraverserete durante il viaggio.

**In aereo**

Se avete deciso di trasportare il Pedelec SCOTT in aereo o di spedirlo, tenete presente che dovete utilizzare un imballaggio e un contrassegno particolare per la batteria, considerata merce pericolosa. Contattate in anticipo la compagnia aerea, un esperto nel trasporto merci pericolose o il corriere.

**IMPORTANTE!**

 Informatevi presso la compagnia aerea con la quale desiderate volare se il trasporto del Pedelec SCOTT è consentito e a quali condizioni.

**AVVERTENZE GENERALI SU CURA E ISPEZIONI****MANUTENZIONE E ISPEZIONI DELLA BICICLETTA O PEDELEC SCOTT**

Prima di consegnarvi la bicicletta SCOTT, il vostro rivenditore specializzato SCOTT ha provveduto a montarlo per consentirvi di utilizzarla immediatamente. Tuttavia è necessario curare regolarmente la bicicletta SCOTT (f) e far eseguire al vostro rivenditore specializzato SCOTT le operazioni di manutenzione ad intervalli regolari. Solo così viene garantito un funzionamento duraturo di tutti i componenti.

La prima ispezione deve essere eseguita già dopo 100-300 chilometri, 5-15 ore d'uso o 4-6 settimane, al più tardi dopo 3 mesi. La bicicletta SCOTT deve essere sottoposta a manutenzione poiché durante il "periodo di rodaggio" i raggi si rassettano o il cambio si sposta. Tali adattamenti sono inevitabili. Chiedete pertanto al vostro rivenditore specializzato SCOTT un appuntamento per un'ispezione della nuova bicicletta SCOTT. La prima ispezione ha ripercussioni notevoli sul successivo funzionamento e sulla durata della bicicletta SCOTT.

Ad eccezione della batteria, che deve essere regolarmente caricata, il motore, la batteria e gli elementi di comando o il display non richiedono alcuna manutenzione.



Dopo il periodo di rodaggio si consiglia di sottoporre la bicicletta SCOTT a manutenzione ad intervalli regolari, ovvero come indicato nel programma di assistenza tecnica e manutenzione SCOTT, da parte del vostro rivenditore specializzato SCOTT. Gli intervalli del piano di servizio SCOTT si riducono in caso di uso regolare della bicicletta su strade in cattivo stato o fuori strada. Un momento ideale per effettuare l'ispezione annuale è l'inverno. Il vostro rivenditore specializzato SCOTT avrà molto più tempo per voi e per la vostra bicicletta SCOTT.

Ispezioni regolari e la sostituzione tempestiva di componenti soggetti ad usura, ad es. catena, pattini del freno o cavi del cambio e del freno, rientrano nell'uso corretto della bicicletta SCOTT. Questo garantisce il funzionamento sicuro ed ha ripercussioni sulla responsabilità su difetti di fabbricazione e sulla garanzia.

Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo "Programma di assistenza tecnica e manutenzione SCOTT" e nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

#### PERICOLO!

**⚡** Ispezioni e riparazioni sono operazioni che dovrebbe eseguire un rivenditore specializzato SCOTT. Mancate ispezioni o ispezioni eseguite da mani inesperte possono causare la rottura di componenti della bicicletta SCOTT. Pericolo d'incidente! Se comunque si decidesse di eseguire personalmente tali operazioni, eseguire solamente i lavori per i quali si dispone delle conoscenze specifiche e degli strumenti adeguati (ad es. chiave dinamometrica) (a).

#### PERICOLO!

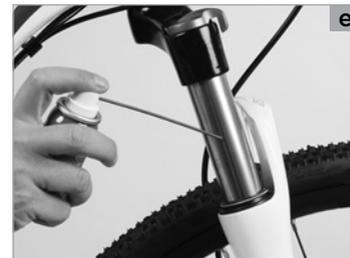
**⚡** Usare solamente pezzi di ricambio originali. Componenti soggetti ad usura di altri produttori, ad es. pattini/pastiglie o pneumatici di altre dimensioni, possono mettere a rischio la sicurezza della bicicletta SCOTT. Pericolo d'incidente!

#### PERICOLO!

**🔋** Rimuovere la batteria e il display prima di eseguire qualsiasi operazione sul Pedelec SCOTT (per es. ispezione, riparazioni, montaggio, manutenzione, lavori sul motore ecc.). In caso di attivazione involontaria del sistema di propulsione sussiste il rischio di lesioni!

#### ATTENZIONE!

**🗑️** Quando la batteria ha esaurito il ciclo vitale, non smaltitela con i comuni rifiuti domestici. Portate la batteria dove intendete acquistarne una nuova. Chiedete al vostro rivenditore specializzato SCOTT.



## PULIZIA E CURA DELLA BICICLETTA SCOTT O DEL PEDELEC SCOTT

Sudore, sporco e sale dell'inverno danneggiano la bicicletta SCOTT. Pertanto consigliamo di pulire regolarmente tutti i componenti.

Non pulire la bicicletta con un pulitore ad alta pressione. Il forte getto d'acqua generato da una pressione elevata può sfiorare le guarnizioni e penetrare all'interno dei cuscinetti con conseguente diluizione dei lubrificanti ed aumento dell'attrito. Col tempo la superficie di scorrimento e la centratura dei cuscinetti ne risultano compromessi. Inoltre è possibile che si stacchino gli adesivi apporati sul telaio. Sui Pedelec è possibile che vengano danneggiati i circuiti elettronici.

Decisamente più delicata è la pulizia della bicicletta con un leggero getto d'acqua o con un secchio d'acqua e l'ausilio di una spugna o di un pennello grande. La pulizia a mano consente di individuare in tempo avarie, zone con vernice danneggiata o parti usurate o danneggiate.

Una volta terminati i lavori di pulizia e ad asciugatura completata controllare lo stato della catena e ingrassarla (b) (vedi capitolo "Catena" nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT).

Asciugare le superficie di scorrimento della forcella ammortizzata (c) e dell'ammortizzatore (d) e spruzzarle con lo spray specifico approvato dal produttore (e).

Ad eccezione della batteria, che deve essere regolarmente caricata, il motore, la batteria e gli elementi di comando o il display non richiedono alcuna manutenzione.

#### PERICOLO!

**⚡** Non applicare prodotti di pulizia e cura o olio della catena sui pattini del freno, sui dischi del freno e sulle superfici frenanti dei cerchi. Il freno potrebbe rompersi. Non applicare olio o grasso sulle zone di bloccaggio in carbonio, quali manubrio, attacco manubrio, reggisella e piantone. Una volta ingrassati, potrebbe non essere più possibile serrare in maniera stabile i componenti in carbonio!

**PERICOLO!**

 Rimuovere la batteria e il display prima di eseguire qualsiasi operazione sul Pedelec SCOTT (per es. ispezione, riparazioni, montaggio, manutenzione, lavori sul motore ecc.). In caso di attivazione involontaria del sistema di propulsione sussiste il rischio di lesioni!

**PERICOLO!**

 Durante la pulizia fate attenzione ad eventuali cricche, graffi, alterazioni di colore o deformazioni di materiale. Fare sostituire immediatamente i componenti danneggiati e riparare le zone con vernice danneggiata. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

**ATTENZIONE!**

 Per pulire la bicicletta SCOTT non usate, e comunque non a distanza ravvicinata, forti getti d'acqua o idropulitrici. In ogni caso evitare il contatto diretto coi cuscinetti.

**ATTENZIONE!**

 Per rimuovere tracce d'olio o di grasso persistenti dalle superfici verniciate e in carbonio usare un detergente a base di petrolio. Non usare sgrassanti che contengono acetone, monoclorometano e simili o solventi, detersivi non neutri o detersivi chimici, poiché potrebbero intaccare la superficie!

**ATTENZIONE!**

 Tenete presente che il motore ausiliario del Pedelec SCOTT in parte accelera il normale processo di usura. Questo vale soprattutto per i freni e gli pneumatici e, con il motore centrale, anche per catena e pignoni.

**ATTENZIONE!**

 Quando la batteria ha esaurito il ciclo vitale, non smaltitela con i comuni rifiuti domestici (a). Portate la batteria dove intendete acquistarne una nuova. Chiedete al vostro rivenditore specializzato SCOTT.

**ATTENZIONE!**

 Tenete presente che per mantenere la copertura della garanzia potete sostituire solo determinati componenti del vostro S-Pedelec SCOTT. Utilizzate esclusivamente pezzi di ricambio originali.

**ATTENZIONE!**

 Non è consentito utilizzare per la pulizia getti di vapore, pulitori ad alta pressione o pompe d'acqua. Infiltrazioni d'acqua nei circuiti elettronici o nel motore possono rovinare gli apparecchi. I singoli componenti del motore possono essere puliti con un panno morbido e con i comuni detersivi neutri, oppure con un panno inumidito, ma non bagnato. Non immergere la batteria in acqua!

**IMPORTANTE!**

 Potrete trovare maggiori informazioni consultando le istruzioni per l'uso del produttore del motore disponibili in questo CD informativo SCOTT.

**CUSTODIA DELLA BICICLETTA SCOTT O DEL PEDELEC SCOTT**

Se durante la stagione d'uso la bicicletta SCOTT viene sottoposta a cura regolare, in caso di un momentaneo periodo di fermo non sarà necessario prendere provvedimenti particolari, eccetto un dispositivo antifurto. Si raccomanda di riporre la bicicletta in un luogo asciutto e ben arieggiato.

Nel caso di lunghi periodi di fermo, per esempio nei mesi invernali, è necessario tenere conto dei seguenti fattori: durante il lungo periodo di fermo le camere d'aria perdono gradualmente aria. Se la bicicletta SCOTT rimane a lungo sugli pneumatici sgonfi, è possibile che ne venga danneggiata la struttura. Pertanto consigliamo di appendere le ruote o l'intera bicicletta SCOTT (b) o di controllare regolarmente la pressione di gonfiaggio (c). Pulire la bicicletta SCOTT e proteggerla dalla corrosione (d). Il vostro rivenditore specializzato SCOTT dispone di prodotti specifici per la cura e la pulizia, ad es. cera a spruzzo.

Smontare il reggisella (e) e fare asciugare le eventuali parti umide. Applicare un grasso adeguato sul piantone in metallo (non se il telaio è in carbonio), oppure utilizzare la pasta carbon su un reggisella in carbonio (f). Inserire davanti l'ingranaggio piccolo e dietro il pignone più piccolo, affinché cavi e molle siano il più possibile allentati.

**IMPORTANTE!**

 Nei mesi invernali i tempi d'attesa da un rivenditore specializzato SCOTT sono di solito ridotti. Inoltre i rivenditori specializzati SCOTT propongono offerte speciali per i controlli annuali. Approfittate del periodo di fermo e fate eseguire un'ispezione regolare della bicicletta SCOTT.



**IMPORTANTE!**

 Ulteriori informazioni sulla custodia del Pedelec SCOTT sono disponibili nel capitolo “Indicazioni per un corretto utilizzo della batteria” e nelle istruzioni per l'uso del produttore del motore disponibili in questo CD informativo SCOTT.

### PARTICOLARITÀ PER LA MANUTENZIONE DEI PEDELEC SCOTT VELOCI (S-PEDELEC)

Tenete presente che per non perdere il permesso di circolazione e la copertura della garanzia potete sostituire solo determinati componenti del vostro S-Pedelec SCOTT. Potete utilizzare solamente ricambi che dispongono della perizia di certificazione per l'S-Pedelec SCOTT. In alternativa potete far eseguire un controllo per l'omologazione dal TÜV. Si consiglia di utilizzare esclusivamente pezzi di ricambio originali.

I componenti che non possono essere sostituiti o che possono essere sostituiti solamente dopo una verifica del modello, ad es. dopo il controllo TÜV sono: telaio, forcella, unità di azionamento **(a)**, batteria **(b)**, pneumatici, cerchi, impianto frenante, fanale anteriore e posteriore, cavalletto, manubrio, attacco manubrio, unità di comando/display **(c)** e portatarga.

I seguenti componenti possono essere sostituiti senza che siano necessari ulteriori controlli: Pedali (i catarifrangenti sui pedali sono obbligatori), parafanghi (quello frontale con angoli arrotondati), portapacchi, sella e manopole del manubrio, componenti del cambio (fintanto che il rapporto più grande è uguale), reggisella, catena, serie sterzo, camera d'aria e mozzo, campanello e specchietto retrovisore (se sostituiti con modelli equivalenti).

**ATTENZIONE!**

 Con gli S-Pedelec SCOTT il permesso di circolazione viene meno in caso di utilizzo di pezzi di ricambio non originali.



## PROGRAMMA DI ASSISTENZA TECNICA E MANUTENZIONE SCOTT

Dopo il periodo di rodaggio si consiglia di sottoporre la bicicletta SCOTT a manutenzione ad intervalli regolari. Gli intervalli di tempo riportati nella tabella sono dei riferimenti per i ciclisti che percorrono dai 1.000 ai 2.000 km all'anno o dopo 50-100 ore d'uso.

Gli intervalli del piano di servizio SCOTT si riducono in caso di un uso regolare della bicicletta su strade in cattivo stato.

Componente	Attività	Prima di ogni uscita	Mensile	Annuale	Altro Intervalli
Luci	verificare funzionamento	▪			
Pneumatici	verificare pressione gonfiaggio verificare l'altezza del profilo ed i fianchi	▪	▪		
Freni (a pattino)	verificare percorso leva, spessore dei pattini e posizione rispetto al cerchio; prova dei freni da fermi	▪			
Freni (a pattino idraulici)	verificare percorso leva, spessore dei pattini e posizione rispetto al cerchio; prova dei freni da fermi	▪			
Freni (a tamburo/ a rullo)	percorso leva, prova dei freni da fermi	▪			
Freni, pattini (a pattino)	pulire		▪		
Cavi/tubi/pattini dei freni	controllo visivo		▪		
Freni (freni a disco)	percorso leva, spessore dei pattini, impermeabilità, prova dei freni da fermo sostituire il liquido dei freni (fluidi DOT)	▪		○	
Forcella ammortizzata	verificare le viti, se necessario serrarle revisione completa (sostituire l'olio)			○	○
Cerchi (per freno a pattino)	verificare spessore della parete, se necessario sostituirli				○ più tardi dopo il 2° set di pattini
Forcella (rigida)	verificare o sostituire				○ almeno ogni 2 anni
Movimento centrale	verificare il gioco dei cuscinetti smontare e ingrassare (calotte)		▪		
Catena	verificare o ingrassare verificare l'usura, eventualmente sostituire il cambio a catena	▪		○	○ a partire da 1.000 km o 50 ore d'uso

Componente	Attività	Prima di ogni uscita	Mensile	Annuale	Altro Intervalli
Reggisella telescopico	manutenzione			▪	
Pedivelle	verificare, se necessario serrare		▪		
Vernice/alluminio anodizzato/carbonio	curare				▪ almeno ogni 6 mesi
Ruote/raggi	controllare la centratura e la tensione centrare e/o tendere nuovamente		▪		○ quando necessario
Manubrio e attacco manubrio (in alluminio o carbonio)	verificare o sostituire				○ al più tardi ogni 2 anni
Serie sterzo	verificare il gioco dei cuscinetti ingrassare nuovamente		▪		○
Superfici metalliche	curare (eccezione: Fianchi del cerchio nel caso di freni a pattino, dischi del freno)				▪ almeno ogni 6 mesi
Mozzi	verificare il gioco dei cuscinetti ingrassare nuovamente		▪		○
Pedali (tutti)	verificare il gioco dei cuscinetti		▪		
Pedali (a sgancio rapido/automatici)	pulire, lubrificare il meccanismo di aggancio		▪		
Reggisella/attacco manubrio	verificare le viti smontare ed ingrassare nuovamente carbonio:nuova pasta di montaggio (non grasso!)		▪		○
Cambio/deragliatore	pulire, lubrificare		▪		
Bloccaggi rapidi/perni passanti	verificarne la sede	▪			
Viti e dadi (cambi a mozzo, parafanghi ecc.)	verificare, se necessario serrare		▪		
Valvole	verificarne la sede	▪			
Cavi (cambio/freni)	smontare e lubrificare				○

Se si dispone di buone attitudini manuali, esperienza e strumenti adeguati (ad es. chiave dinamometrica), è possibile eseguire personalmente i controlli contrassegnati con ▪. Se durante i controlli si dovessero rilevare dei problemi, prendere immediatamente i dovuti provvedimenti. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

Le operazioni contrassegnate da ○ devono essere eseguite da un rivenditore specializzato SCOTT.

### IMPORTANTE!

**i** Dopo 100-300 km, 5-15 ore d'uso o 4-6 settimane e comunque al più tardi dopo tre mesi dall'acquisto, portare la bicicletta SCOTT da un rivenditore specializzato SCOTT che eseguirà la prima ispezione. Ne va della vostra sicurezza.

## COPPIE DI SERRAGGIO CONSIGLIATE PER LA BICICLETTA SCOTT

Al fine di garantire una sicurezza d'uso della bicicletta SCOTT è necessario che le viti dei componenti siano serrate con precisione e che vengano controllate regolarmente. Si consiglia di usare una chiave dinamometrica a scatto o che si arresta una volta raggiunta la coppia di serraggio desiderata. Iniziare sempre a serrare a piccoli passi (mezzi metri Newton) partendo dalla coppia di serraggio più bassa per poi raggiungere la coppia massima e verificate costantemente la sede stabile del componente. Non superare mai la coppia di serraggio massima indicata dal produttore!

Per le parti senza indicazioni iniziate a serrare con 2 Nm. Rispettare sempre i valori indicati e attenersi a quanto riportato sui componenti stessi e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

Componente	Viti	Shimano <sup>1</sup> (Nm)	SRAM/Avid <sup>2</sup> (Nm)	Tektro <sup>3</sup> (Nm)	TRP <sup>4</sup> (Nm)
Cambio	Fissaggio (sul telaio/forcellino di cambio)	8 - 10	8 - 10		
	Bloccaggio cavo	5 - 7	4 - 5		
	Pulegge	3 - 4			
Deragliatore	Fissaggio sul telaio	5 - 7	5 - 7		
	Bloccaggio cavo	5 - 7	5		
Leva del cambio	Fissaggio sul manubrio	5	2,5 - 4		
	Copriforo	0,3 - 0,5			
Leva del freno	Fissaggio sul manubrio	6 - 8	5 - 7	6 - 8	
Mozzo	Leva di comando del bloccaggio rapido	5 - 7,5			
	Controdado di regolazione cuscinetto per mozzi a bloccaggio rapido	10 - 25			
	Anello di bloccaggio cassetta pignoni	29 - 49	40		
Mozzo con cambio epicicloidale	Dadi dell'asse	30 - 45			
Pedivelle	Fissaggio pedivella (perno quadro privo di grasso)	35 - 50			
	Fissaggio pedivella (Shimano Octalink)	35 - 50			
	Fissaggio pedivella (Shimano Hollowtech II)	12 - 15			
	Fissaggio pedivella (Isis)		31 - 34		
	Fissaggio pedivella (Giga X Pipe)		48 - 54		
	Fissaggio ingranaggio	8 - 11	12 - 14 (acciaio) 8 - 9 (alluminio)		
Cartridge con cambio epicicloidale	Scatola (perno quadro)	49 - 69			
	Scatola (Shimano Hollowtech II, SRAM Giga X Pipe)	35 - 50			
			34 - 41		
	Shimano Octalink	50 - 70			

Componente	Viti	Shimano <sup>1</sup> (Nm)	SRAM/Avid <sup>2</sup> (Nm)	Tektro <sup>3</sup> (Nm)	TRP <sup>4</sup> (Nm)
Pedale	Asse del pedale	35			
Scarpetta	Tacchetta ("Clea")	5 - 6			
	Tacchetti ("Spike")	4			
Freni (freni a V)	Bloccaggio cavo	6 - 8	6 - 8	6 - 8	6 - 8
	Fissaggio portapattini	6 - 8	6 - 8	6 - 8	6 - 8
	Fissaggio pattino	1 - 2			
	Perni di montaggio del freno su forcella/telaio			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)

I valori riportati sono valori indicativi dei produttori dei componenti suindicati. Fare riferimento ai valori indicati nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT. Questi valori non sono applicabili ai componenti di altri produttori.

### IMPORTANTE!

**i** Data la vastissima gamma di componenti presenti sul mercato, non è possibile prevedere quali prodotti può aver usato un altro costruttore nel montaggio. Pertanto non è possibile fornire alcuna garanzia sulla compatibilità di tali componenti aggiunti o modificati, né sulle rispettive coppie di serraggio. La persona che si fa carico di montare la bicicletta SCOTT o di apportarvi modifiche deve garantire che la bicicletta sia montata tenendo conto dello stato più recente della scienza e della tecnologia.

### IMPORTANTE!

**i** Per alcuni componenti le coppie di serraggio sono riportate sul componente stesso. Utilizzare una chiave dinamometrica e non superare le coppie di serraggio massime delle viti! In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

## COPPIE DI SERRAGGIO CONSIGLIATE PER FRENI A DISCO DELLA VOSTRA BICICLETTA SCOTT

Componente	Shimano <sup>1</sup> (Nm)	Avid <sup>2</sup> (Nm)	Tektro <sup>3</sup> (Nm)	TRP <sup>4</sup> (Nm)
Vite pinza del freno su forcella/telaio	6 - 8	9 - 10 (Adattatore IS) 8 - 10 (Pinza del freno)	6 - 8	6 - 8
Vite corpo leva freno sul manubrio				
- Bloccaggio ad una vite	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 4 - 5	5 - 7	
- Bloccaggio a due viti				
Dado di ancoraggio del tubo sulla leva e tubo comune sulla pinza del freno	5 - 7	5		
Raccordo tubo freno sulla pinza del freno (tubo disc tube)	5 - 7			
Coperchio serbatoio	0,3 - 0,5			
Spurgo della pinza del freno	4 - 6		4 - 6	
Spurgo della leva del freno			2 - 4	
Fissaggio disco del freno (6 fori)	4	6,2	4 - 6	6 - 8
Fissaggio disco del freno (Centerlock)	40			
Fissaggio pattino sulla pinza del freno			3 - 5	
Bloccaggio cavo sulla pinza del 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)

I valori riportati sono valori indicativi dei produttori dei componenti suindicati. Fare riferimento ai valori indicati nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili nel CD informativo SCOTT allegato. Questi valori non sono applicabili ai componenti di altri produttori.

### IMPORTANTE!

**i** Data la vastissima gamma di componenti presenti sul mercato, non è possibile prevedere quali prodotti può aver usato un altro costruttore nel montaggio. Pertanto non è possibile fornire alcuna garanzia sulla compatibilità di tali componenti aggiunti o modificati, né sulle rispettive coppie di serraggio. La persona che si fa carico di montare la bicicletta SCOTT o di apportarvi modifiche deve garantire che la bicicletta sia montata tenendo conto dello stato più recente della scienza e della tecnologia.

### IMPORTANTE!

**i** Per alcuni componenti le coppie di serraggio sono riportate sul componente stesso. Utilizzare una chiave dinamometrica e non superare le coppie di serraggio massime delle viti! In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

## DISPOSIZIONI DI LEGGE SULLA CIRCOLAZIONE STRADALE

### in Italia

(Aggiornato a Gennaio 2011)

In conformità a quanto stabilito dal Codice della strada, la Sua bicicletta in Italia deve essere equipaggiata come segue:

#### 1. Illuminazione, catarifrangenti, riflettori

La bicicletta deve essere equipaggiata con i seguenti dispositivi di illuminazione (Art. 68, codice della strada):

- fanale anteriore, bianco o giallo
- luce posteriore, rossa
- catarifrangente posteriore, rosso
- riflettori sui raggi
- riflettori sui pedali, gialli

Per le biciclette in gara non valgono tali norme.

#### 2. Avvisatore

È fatto obbligo dotarsi di un campanello (Art. 68, codice della strada).

#### 3. Trasporto di bambini

Il trasporto di bambini è consentito se il seggiolino per il bambino è predisposto allo scopo e stabile (Art. 68, codice della strada).

#### 4. Rimorchio

È consentito l'uso di rimorchi. La lunghezza massima (bicicletta più rimorchio) non deve comunque superare i 3 m per una larghezza massima di 75 cm e un'altezza incluso il carico di 1 m. Peso massimo (per carichi + bambini) 50 kg. Nelle ore notturne è obbligatorio un segnale luminoso.

#### 5. Casco

Per i bambini al di sotto dei 14 anni è obbligatorio indossare il casco.

#### 6. Giubbotto riflettente

Tutti i ciclisti, in caso di oscurità e in galleria, al di fuori dei centri abitati, devono indossare un giubbotto riflettente.

### IMPORTANTE!

**i** Potrà trovare ulteriori informazioni sui siti internet:  
<http://www.bikeitalia.it/codice-strada-per-bici-i-ciclisti/>

## RESPONSABILITÀ SU DIFETTI DI FABBRICAZIONE E GARANZIA

La vostra bicicletta SCOTT **(a-c)** è stata fabbricata con cura e di norma è stata consegnata completamente montata dal vostro rivenditore specializzato SCOTT.

Durante i primi due anni dall'acquisto avete diritto, in base alla legge, alla garanzia sui difetti di fabbricazione. In caso di difetti vi preghiamo di rivolgervi al vostro rivenditore specializzato SCOTT.

Per un disbrigo senza problemi delle pratiche di reclamo è necessario consegnare la prova d'acquisto, il certificato della bicicletta SCOTT, il verbale di consegna SCOTT e la documentazione sulle ispezioni. Conservare questi documenti con cura.

Al fine di garantire un lungo ciclo vitale della bicicletta SCOTT, questa dovrà essere usata solo per gli usi consentiti (vedi capitolo "Uso consentito della bicicletta SCOTT" e il certificato della bicicletta SCOTT). Attenetevi inoltre ai pesi consentiti riportati nel certificato della bicicletta SCOTT. Attenetevi rigorosamente alle disposizioni di montaggio dei produttori (in particolare alle coppie di serraggio delle viti) e agli intervalli di manutenzione previsti.

Non trascurate le verifiche e le operazioni elencate nel presente manuale e nelle istruzioni eventualmente allegate (vedi capitolo "Programma di assistenza tecnica e manutenzione SCOTT") nonché la sostituzione, in particolari circostanze, di componenti di fondamentale importanza per la sicurezza, quali manubrio, freni, ecc.

### PERICOLO!

**⚡** Tenete presente che gli accessori possono influenzare notevolmente le caratteristiche della bicicletta SCOTT. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT.

### IMPORTANTE!

**i** Questo regolamento si applica solo agli stati che hanno ratificato la bozza UE. Informatevi sulle disposizioni valide nel paese di acquisto.



## AVVERTENZE PER LE PARTI SOGGETTE A USURA

Alcuni componenti della bicicletta SCOTT si usurano a causa della loro funzione. Velocità e intensità di usura dipendono dalla cura, dalla manutenzione e dal tipo di uso della bicicletta SCOTT (chilometri percorsi, uscite con pioggia, sporco, sale ecc.). Le biciclette SCOTT che stanno spesso o sempre all'aperto possono usurarsi più velocemente a causa degli agenti atmosferici.

La cura e la manutenzione regolari **(d)** aumentano la durata di vita. Tuttavia, i componenti elencati di seguito devono essere sostituiti quando raggiungono il limite di usura:

catena **(e)**  
pattini **(f)**  
fluido per freni  
dischi dei freni  
cavi dei freni  
guaine dei freni  
guarnizioni degli elementi della sospensione  
fianchi del cerchio (nel caso di freni a pattino)  
lampadine / LED  
gomme delle manopole  
olio idraulico

ingranaggi  
protezione del fodero orizzontale  
cuscinetto nel mozzo, giunti ecc.  
nastro del manubrio  
lampadine  
pneumatici  
pignoni  
rivestimento della sella / sella  
pulegge del cambio  
cavi del cambio  
guaine del cambio  
camere d'aria  
lubrificanti

### ATTENZIONE!

**!** Registrate la vostra bicicletta SCOTT sul sito [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com). Solo così potrete usufruire dell'estensione della garanzia.

### PERICOLO!

**⚡** Registrate la vostra bicicletta SCOTT sul sito [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) entro 10 giorni dalla data di acquisto. Grazie all'invio dei vostri dati saremo anche in grado di informarvi su eventuali misure da adottare per la vostra sicurezza.

## GARANZIA PER LE BICICLETTE SCOTT

**Che cosa copre la garanzia?** Al momento dell'acquisto di una bicicletta completamente assemblata marchiata SCOTT ("Prodotto"), presso SCOTT o un rivenditore specializzato SCOTT, SCOTT concede una garanzia per i difetti di fabbricazione e dei materiali di telaio, carro posteriore e forcella (purché si tratti di una forcella SCOTT).

**Per quanto tempo è valida la garanzia?** La garanzia commerciale del produttore è valida 5 anni per telaio e carro posteriore e 2 anni per la forcella, a partire dalla data di acquisto, se la bicicletta SCOTT è stata registrata sul sito [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) entro 10 giorni dalla data di acquisto. La garanzia vale soltanto per il primo acquirente. La rivendita del prodotto da parte del primo acquirente fa decadere la garanzia.

Telaio e carro posteriore sono garantiti per 5 anni a condizione che almeno 1 volta l'anno siano effettuati gli interventi manutentivi indicati nel piano di manutenzione allegato alle presenti istruzioni per l'uso. L'avvenuta manutenzione deve essere documentata attraverso timbro e firma. Qualora non venga eseguita la manutenzione, il periodo di garanzia per il telaio e il carro posteriore si riduce da 5 a 3 anni. I costi di ispezione e manutenzione sono a carico del proprietario del Prodotto.

Relativamente ai modelli Gambler, Voltage Fr e Volt-X, il periodo di garanzia è limitato a 2 anni.

I Prodotti riparati o sostituiti sono garantiti, nella misura consentita dalla legge, sino alla scadenza della garanzia e alle medesime condizioni.

La garanzia SCOTT costituisce una garanzia commerciale del produttore con validità internazionale. Le garanzie previste per legge, se legittime e laddove non siano previsti termini di garanzia inferiori, hanno una durata massima di 5 o 2 anni dalla data di acquisto del Prodotto e si applicano al primo acquirente.

**Cosa fa SCOTT nei casi contemplati dalla garanzia?** SCOTT provvede alla sostituzione del Prodotto difettoso con un prodotto simile per tipologia e qualità o alla riparazione o al rimborso del prezzo d'acquisto (dietro presentazione della ricevuta d'acquisto del Prodotto) a propria discrezione. La sostituzione di componenti non difettosi è a carico del proprietario. In questo caso, prima della sostituzione di componenti non difettosi, il proprietario viene contattato per autorizzare la sostituzione.

**Che cosa non è compreso nella garanzia?** La garanzia non è valida per difetti verificatisi successivamente all'acquisto del Prodotto. La garanzia non è valida per Prodotti utilizzati in prestito o a noleggio. La garanzia non è valida se la bicicletta è stata acquistata non assemblata. La garanzia non è valida per i componenti soggetti ad usura, se il difetto è provocato dal normale utilizzo o dall'usura stessa (una lista completa dei componenti soggetti ad usura è contenuta nelle istruzioni per l'uso).

La garanzia non è valida per i danni causati da incidente, negligenza, uso non conforme o scorretto, alterazioni di colore dovute ai raggi solari, forza maggiore, montaggio non accurato, mancata osservanza dei consigli per la manutenzione, manutenzione o riparazione non conformi o scorrette non eseguite da un rivenditore specializzato SCOTT, utilizzo di componenti non compatibili con il prodotto e/o modifiche apportate al prodotto. Tutti i Prodotti sono corredati di istruzioni per l'uso. Si prega di seguire le istruzioni contenute nelle istruzioni per l'uso o sul Prodotto stesso. Danni conseguenti e collaterali, salvo diversa disposizione di legge, non sono oggetto di rimborso ai sensi della presente garanzia.

**Come si esercita il diritto di garanzia?** Per esercitare il diritto di garanzia, informare SCOTT del difetto per cui si richiede l'intervento entro il periodo di garanzia e consegnare il Prodotto tempestivamente e a proprie spese a SCOTT per la verifica. Contattare il rivenditore specializzato SCOTT, l'assistenza clienti SCOTT o il distributore nazionale SCOTT (Trovadistributori: [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com)). Tutti i Prodotti restituiti devono essere accompagnati dalla prova d'acquisto rilasciata dal rivenditore specializzato SCOTT, in mancanza della quale il reclamo non può essere elaborato. In caso di sostituzione del prodotto o di rimborso del prezzo d'acquisto, il Prodotto restituito diventa di proprietà di SCOTT.

Una copia del verbale di consegna incluso in calce alle istruzioni per l'uso sarà custodita dal rivenditore specializzato SCOTT dopo che il cliente lo avrà letto e firmato. Il verbale di consegna deve essere obbligatoriamente allegato al componente difettoso per il quale si richiede l'intervento in garanzia come prova dell'acquisto, in mancanza del quale il reclamo non può essere elaborato.

**Come influiscono le garanzie previste per legge sulla presente garanzia?** La garanzia SCOTT è una garanzia commerciale del produttore che non influisce su ulteriori diritti concessi con le garanzie nazionali.

### Consiglio

Consigliamo vivamente di rivolgersi soltanto a rivenditori specializzati SCOTT per far eseguire la manutenzione annuale e le riparazioni. La garanzia non è valida in caso di lavori di manutenzione o di riparazione non accurati o non conformi. I costi dei lavori di manutenzione sono a carico del consumatore.

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					

**1. Ispezione** – Al più tardi dopo 100 - 300 chilometri e/o 5 - 15 ore d'uso o tre mesi dalla data d'acquisto

Num. ordine: .....

Chilometraggio: .....

o Tutti i lavori di manutenzione eseguiti (vedere programma di assistenza tecnica e manutenzione); parti sostituite o riparate:

.....

.....

.....

Eseguito il:	Timbro e firma del rivenditore specializzato SCOTT:
--------------	-----------------------------------------------------

**2. Ispezione** – Al più tardi dopo 2.000 chilometri o 100 ore d'uso o un anno

Num. ordine: .....

Chilometraggio: .....

o Tutti i lavori di manutenzione eseguiti (vedere programma di assistenza tecnica e manutenzione); parti sostituite o riparate:

.....

.....

.....

Eseguito il:	Timbro e firma del rivenditore specializzato SCOTT:
--------------	-----------------------------------------------------

**3. Ispezione** – Al più tardi dopo 4.000 chilometri o 200 ore d'uso o due anni

Num. ordine: .....

Chilometraggio: .....

o Tutti i lavori di manutenzione eseguiti (vedere programma di assistenza tecnica e manutenzione); parti sostituite o riparate:

.....

.....

.....

Eseguito il:	Timbro e firma del rivenditore specializzato SCOTT:
--------------	-----------------------------------------------------

**4. Ispezione** – Al più tardi dopo 6.000 chilometri o 300 ore d'uso o tre anni

Num. ordine: .....

Chilometraggio: .....

o Tutti i lavori di manutenzione eseguiti (vedere programma di assistenza tecnica e manutenzione); parti sostituite o riparate:

.....

.....

.....

Eseguito il:	Timbro e firma del rivenditore specializzato SCOTT:
--------------	-----------------------------------------------------

**5. Ispezione** – Al più tardi dopo 8.000 chilometri o 400 ore d'uso o quattro anni

Num. ordine: .....

Chilometraggio: .....

o Tutti i lavori di manutenzione eseguiti (vedere programma di assistenza tecnica e manutenzione); parti sostituite o riparate:

.....

.....

.....

Eseguito il:	Timbro e firma del rivenditore specializzato SCOTT:
--------------	-----------------------------------------------------

**6. Ispezione** – Al più tardi dopo 10.000 chilometri o 500 ore d'uso o cinque anni

Num. ordine: .....

Chilometraggio: .....

o Tutti i lavori di manutenzione eseguiti (vedere programma di assistenza tecnica e manutenzione); parti sostituite o riparate:

.....

.....

.....

Eseguito il:	Timbro e firma del rivenditore specializzato SCOTT:
--------------	-----------------------------------------------------

**7. Ispezione** – Al più tardi dopo 12.000 chilometri o 600 ore d'uso o sei anni

Num. ordine: .....

Chilometraggio: .....

o Tutti i lavori di manutenzione eseguiti (vedere programma di assistenza tecnica e manutenzione); parti sostituite o riparate:

.....

.....

.....

Eseguito il:	Timbro e firma del rivenditore specializzato SCOTT:
--------------	-----------------------------------------------------

**8. Ispezione** – Al più tardi dopo 14.000 chilometri o 700 ore d'uso o sette anni

Num. ordine: .....

Chilometraggio: .....

o Tutti i lavori di manutenzione eseguiti (vedere programma di assistenza tecnica e manutenzione); parti sostituite o riparate:

.....

.....

.....

Eseguito il:	Timbro e firma del rivenditore specializzato SCOTT:
--------------	-----------------------------------------------------

**9. Ispezione** – Al più tardi dopo 16.000 chilometri o 800 ore d'uso o otto anni

Num. ordine: .....

Chilometraggio: .....

o Tutti i lavori di manutenzione eseguiti (vedere programma di assistenza tecnica e manutenzione); parti sostituite o riparate:

.....

.....

.....

Eseguito il:	Timbro e firma del rivenditore specializzato SCOTT:
--------------	-----------------------------------------------------

**10. Ispezione** – Al più tardi dopo 18.000 chilometri o 900 ore d'uso o nove anni

Num. ordine: .....

Chilometraggio: .....

o Tutti i lavori di manutenzione eseguiti (vedere programma di assistenza tecnica e manutenzione); parti sostituite o riparate:

.....

.....

.....

Eseguito il:	Timbro e firma del rivenditore specializzato SCOTT:
--------------	-----------------------------------------------------

**11. Ispezione** – Al più tardi dopo 20.000 chilometri o 1.000 ore d'uso o dieci anni

Num. ordine: .....

Chilometraggio: .....

o Tutti i lavori di manutenzione eseguiti (vedere programma di assistenza tecnica e manutenzione); parti sostituite o riparate:

.....

.....

.....

Eseguito il:	Timbro e firma del rivenditore specializzato SCOTT:
--------------	-----------------------------------------------------

**12. Ispezione** – Al più tardi dopo 22.000 chilometri o 1.100 ore d'uso o undici anni

Num. ordine: .....

Chilometraggio: .....

o Tutti i lavori di manutenzione eseguiti (vedere programma di assistenza tecnica e manutenzione); parti sostituite o riparate:

.....

.....

.....

Eseguito il:	Timbro e firma del rivenditore specializzato SCOTT:
--------------	-----------------------------------------------------

## SCOTT CERTIFICATO DELLA BICICLETTA

Modello \_\_\_\_\_

N° telaio \_\_\_\_\_

Colore \_\_\_\_\_

### Front Suspension/Rear Suspension

- produttore \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

- modello \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

- numero di serie \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

Forma/dimensioni del telaio \_\_\_\_\_

Dimensione pneumatici \_\_\_\_\_

Particolarità/accessori \_\_\_\_\_

### PERICOLO!

 **Registrate la vostra bicicletta SCOTT sul sito [www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com) entro 10 giorni dalla data di acquisto. Grazie all'invio dei vostri dati saremo anche in grado di informarvi su eventuali misure da adottare per la vostra sicurezza.**

### USO CONSENTITO

**Uso previsto per**

categoria 0	<input type="checkbox"/>	categoria 3	<input type="checkbox"/>
categoria 1	<input type="checkbox"/>	categoria 4	<input type="checkbox"/>
categoria 2	<input type="checkbox"/>	categoria 5	<input type="checkbox"/>

### Peso totale consentito

Bicicletta SCOTT, ciclista e bagaglio \_\_\_\_\_kg

Portapacchi/Carico consentito  no  sì \_\_\_\_\_kg

Seggiolino consentito no

Rimorchio consentito no

<b>Leva del freno</b>	Leva destra	Leva sinistra
<b>Attribuzione delle leve</b>	<input type="checkbox"/> freno ruota anteriore	<input type="checkbox"/> freno ruota anteriore
	<input type="checkbox"/> freno ruota posteriore	<input type="checkbox"/> freno ruota posteriore

### PERICOLO!

 **Leggere almeno i capitoli "Controlli prima della prima uscita" e "Controlli prima di ogni uscita".**

\_\_\_\_\_  
Timbro e firma del rivenditore specializzato SCOTT

## SCOTT VERBALE DI CONSEGNA

La consegna al cliente della bicicletta SCOTT di cui sopra è stata effettuata dopo il montaggio finale in condizione di marcia e la verifica o il controllo del regolare funzionamento dei punti indicati di seguito (le ulteriori operazioni necessarie sono riportate tra parentesi).

- |                                                                                                          |                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Illuminazione                                                                   | <input type="checkbox"/> Pedali (se necessario regolazione della durezza di sgancio)                             |
| <input type="checkbox"/> Freni anteriore e posteriore                                                    | <input type="checkbox"/> Sella/reggisella (regolate altezza sella e posizione in base alle esigenze del cliente) |
| <input type="checkbox"/> Front Suspension (regolazione secondo le esigenze del cliente)                  | <input type="checkbox"/> Cambio (arresto di fine corsa!)                                                         |
| <input type="checkbox"/> Rear Suspension (regolazione secondo le esigenze del cliente)                   | <input type="checkbox"/> Viti dei componenti (controllo, chiave dinamometrica)                                   |
| <input type="checkbox"/> Ruote (centrata/tensione dei raggi/pressione di gonfiaggio)                     | <input type="checkbox"/> Effettuato giro di prova                                                                |
| <input type="checkbox"/> Manubrio/attacco manubrio (controllato posizione/viti con chiave dinamometrica) | <input type="checkbox"/> Altre operazioni effettuate                                                             |

### Rivenditore specializzato SCOTT

Nome \_\_\_\_\_

Indirizzo \_\_\_\_\_

Località \_\_\_\_\_

Tel. \_\_\_\_\_

Fax \_\_\_\_\_

E-mail \_\_\_\_\_

Data di consegna, timbro,  
firma del rivenditore specializzato SCOTT \_\_\_\_\_

Con la propria firma, il cliente conferma di aver ricevuto la bicicletta SCOTT montata conformemente e corredata della documentazione indicati sotto, e conferma di essere stato istruito sul funzionamento della bicicletta SCOTT.

### Ulteriori istruzioni in questo CD informativo SCOTT

Impianto frenante, reggisella Vario, sistema di pedali, Front/Rear Suspension, reggisella, attacco manubrio, cambio, ulteriori istruzioni per l'uso Sistema di propulsione "E-Bike/Pedelec"

### Cliente

Cognome, nome \_\_\_\_\_

Indirizzo \_\_\_\_\_

CAP/Località \_\_\_\_\_

Tel., Fax \_\_\_\_\_

E-mail \_\_\_\_\_

Luogo, data, 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