

SCOTT GENERAL INFO

ISO 4210:2014

**ISTRUZIONI PER L'USO SCOTT
BICICLETTA DA CORSA**





Prima della prima uscita leggere almeno le pagine 10-18!

Prima di ogni uscita eseguire i controlli descritti nelle pagine 19-21!

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 vostra bicicletta e il presente manuale d'istruzione soddisfano i requisiti di sicurezza della norma ISO 4210:2014 Cicli - Requisiti di sicurezza per biciclette.




Leggete queste istruzioni per l'uso SCOTT e le istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT! Queste istruzioni per l'uso SCOTT formano, insieme alle istruzioni dei produttori dei componenti, un sistema di istruzioni.

Se nelle 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 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 dei componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT. Queste istruzioni per l'uso sono disciplinate 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**

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 e
SCOTT-SPORTS SA www.scott-sports.com

BICICLETTA DA CORSA SCOTT



BICICLETTA DA CRONOMETRO SCOTT



BICICLETTA DA CICLOCROSS SCOTT



Telaio:

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

- 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 Poggiabraccia
- 16 Extensions

- 17 Manubrio bullhorn/base
- 18 Leva del freno
- 19 Leva del cambio
- 20 Leva freno/cambio
- 21 Serie sterzo
- 22 Freno anteriore
- 23 Disco del freno
- 24 Forcella

Ruota:

- 25 Bloccaggio rapido/Perno passante
- 26 Raggio
- 27 Cerchio
- 28 Pneumatico
- 29 Mozzo

NOTE SU QUESTE ISTRUZIONI PER L'USO SCOTT	09
SICUREZZA E COMPORTAMENTO	10
USO CONSENTITO DELLA BICICLETTA SCOTT	13
CONTROLLI PRIMA DELLA PRIMA USCITA	16
CONTROLLI PRIMA DI OGNI USCITA	19
USO DEI BLOCCAGGI RAPIDI E DEI PERNI PASSANTI.	21
Bloccaggi rapidi sulla bicicletta SCOTT.	21
Procedura per il fissaggio sicuro di un componente con bloccaggio rapido.	22
Perni passanti sulla bicicletta SCOTT	26
Procedura per il fissaggio sicuro di un componente con un perno passante.	26
REGOLAZIONE DELLA BICICLETTA SCOTT IN BASE ALLE ESIGENZE DELL'UTILIZZATORE	28
Regolazione dell'altezza di seduta.	29
Regolazione dell'altezza del manubrio	31
Attacchi manubrio per sistemi non filettati - Aheadset®.	33
Particolarità delle biciclette SCOTT con canotto della forcella in carbonio.	34
Impostazione della sella - distanza dal manubrio e inclinazione	36
Spostamento e regolazione orizzontale della sella.	37
Regolazione delle leve	40
Regolazione della distanza delle leve dei freni sulle biciclette SCOTT da corsa e da ciclocross.	40
Regolazione dell'inclinazione del manubrio e delle leve freno/cambio sulle biciclette SCOTT da corsa e da ciclocross	42
Particolarità con estensioni aerodinamiche su biciclette SCOTT da triathlon e da cronometro.	43
FRENI	44
Freni a pattino	46
Freni per bici da corsa e freni a tiraggio laterale	46
Freni cross/Cantilever.	48
Freni a disco.	51
Freni a disco idraulici	52
Freni a disco meccanici	54
CAMBIO	55
Cambio a catena	55
Funzionamento ed uso	56
Verifica e regolazione.	59

Regolazione del cambio	60
Regolazione del deragliatore.	62
Shimano Di2	63
Pila/batteria	64
CATENA	66
Cura della catena.	66
RUOTE E PNEUMATICI	67
Informazioni su pneumatici, camere d'aria, rim-tape e pressione di gonfiaggio	68
Valvole	70
Centrata del cerchio e tensione dei raggi	71
Ruote in carbonio	71
Particolarità per la frenata con ruote in carbonio.	72
FORATURA DI UNO PNEUMATICO	73
Come smontare la ruota	74
Pneumatici rigidi e pneumatici pieghevoli	75
Smontaggio degli pneumatici	75
Montaggio degli pneumatici	76
Pneumatici tubolari	78
Smontaggio degli pneumatici	79
Montaggio degli pneumatici	80
Come rimontare la ruota	84
CONTROLLI DOPO UNA CADUTA	86
CARBONIO - UN MATERIALE PARTICOLARE.	88
SERIE STERZO DELLA BICICLETTA SCOTT	91
Verifica e regolazione.	91
Serie sterzo senza filettatura - Aheadset®	92
IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE DELLA BICICLETTA SCOTT	93
Impianto di illuminazione alimentato a pila o pila ricaricabile	94
INFORMAZIONI INTERESSANTI SULLA BICICLETTA SCOTT	94
Caschi e occhiali	94
Abbigliamento	95
Pedali e scarpette	96

Accessori	97
Lucchetti	98
Kit riparazione bicicletta	98
Computer	99
Estensioni aerodinamiche o da triathlon/cronometro	99
Parafanghi	99
Trasporto di bagagli	100
Trasporto di bambini	100
TRASPORTARE LA BICICLETTA SCOTT	101
In macchina	101
In treno / con mezzi di trasporto pubblici	103
In aereo	103
AVVERTENZE GENERALI SU CURA E ISPEZIONI	104
Manutenzione e ispezioni della bicicletta SCOTT	104
Pulizia e cura della bicicletta SCOTT	105
Custodia della bicicletta SCOTT	107
PROGRAMMA DI ASSISTENZA TECNICA E MANUTENZIONE SCOTT	108
COPPIE DI SERRAGGIO CONSIGLIATE PER LA BICICLETTA SCOTT	110
Coppie di serraggio consigliate per freni a disco della vostra bicicletta SCOTT	112
DISPOSIZIONI DI LEGGE SULLA CIRCOLAZIONE STRADALE	113
RESPONSABILITÀ SU DIFETTI DI FABBRICAZIONE E GARANZIA	114
Avvertenze per le parti soggette a usura	115
GARANZIA PER LE BICICLETTE SCOTT	116
 SCOTT PIANO DI SERVIZIO	118
 SCOTT CERTIFICATO DELLA BICICLETTA	124
 SCOTT VERBALE DI CONSEGNA	125

NOTE SU QUESTE ISTRUZIONI PER L'USO SCOTT

Le immagini delle prime pagine di queste istruzioni per l'uso sono esempi di una tipica bicicletta da corsa SCOTT, di una bicicletta da cronometro SCOTT e di una bicicletta da ciclocross 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. Le istruzioni per l'uso della bicicletta SCOTT riguardano le seguenti tipologie di bicicletta:


- Bicicletta da corsa **(d)**
- Bicicletta da triathlon
- Biciclette da cronometro **(e)**
- Biciclette da ciclocross **(f)**

Queste istruzioni per l'uso della bicicletta 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.

In queste istruzioni per l'uso SCOTT viene utilizzato sempre il termine "bicicletta da corsa" per indicare le biciclette da corsa, le biciclette da triathlon, le biciclette da cronometro e le biciclette da ciclocross.

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 delle istruzioni per l'uso della bicicletta SCOTT alla quale è necessario prestare particolare attenzione.



Le possibili conseguenze che sono state indicate sopra non vengono sempre ripetute nelle istruzioni per l'uso della bicicletta SCOTT laddove appaiono questi simboli.

Queste istruzioni per l'uso della bicicletta SCOTT e il CD informativo SCOTT soddisfano i requisiti della norma ISO 4210:2014 Bici da corsa.

Fare riferimento anche alle istruzioni dei produttori dei componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT.

SICUREZZA E COMPORTAMENTO

Gentili clienti SCOTT,

congratulazioni 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 SCOTT 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 le presenti istruzioni per l'uso della bicicletta SCOTT.

Con l'acquisto di questa bicicletta SCOTT 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 **(a+b)**.

In queste istruzioni per l'uso 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 queste istruzioni per l'uso dedicate alla vostra bicicletta SCOTT, anche se siete ciclisti esperti. Negli ultimi anni la tecnica di costruzione delle biciclette ha fatto grandi progressi.



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 queste istruzioni per l'uso SCOTT è incentrata sulla bicicletta SCOTT da voi acquistata e sui componenti comuni **(c)**. Esso contiene le indicazioni e le avvertenze più rilevanti per utilizzare il vostro nuova bicicletta SCOTT.

Nell'eseguire le operazioni di manutenzione e di riparazione **(d)** 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 dei componenti 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) **(e)** 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 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 **(f)**. Usate sempre un abbigliamento adatto al ciclismo, di colore chiaro; indossate pantaloni a gamba stretta o una fascetta stringipantaloni e scarpette adatte ai pedali montati.

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. Se necessario può essere utile frequentare un corso base per ciclisti.

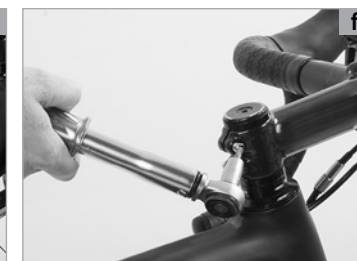
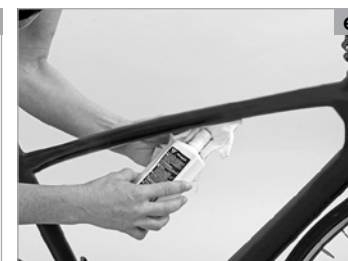
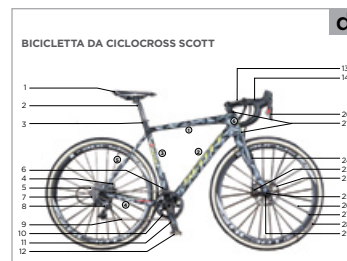
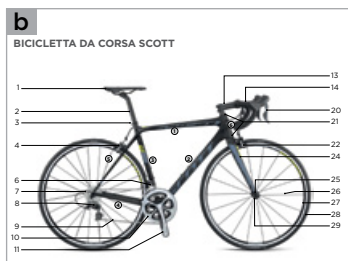
Come accade in ogni tipo di sport ci si può ferire anche andando in bicicletta. Prima di montare in sella bisogna essere consapevoli di tale pericolo ed accettarlo. Non dimenticate che la bicicletta non dispone dei dispositivi di sicurezza di una macchina (ad es. carrozzeria, ABS o airbag). Quindi guidate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

Osservate le disposizioni legislative sull'uso di biciclette SCOTT nel traffico stradale. Tali disposizioni possono variare da paese a paese.

Rispettate sempre la natura, e in special modo quando attraversate boschi e prati. Usate la bicicletta SCOTT esclusivamente su percorsi battuti e dotati di segnaletica e su strade con superficie stabile e liscia **(a)**.

Prima di tutto vi invitiamo a familiarizzare con i componenti della bicicletta SCOTT. Per prima cosa estraete la pagina della copertina delle istruzioni per l'uso della bicicletta SCOTT. A titolo di esempio sono qui raffigurate una bicicletta da corsa SCOTT **(b)**, una bicicletta da cronometro SCOTT **(c)** e una tipica bicicletta da ciclocross SCOTT **(d)**, 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 **(e)**, nonché quando si registra **(f)** 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 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 1: Biciclette SCOTT da corsa, da triathlon e da cronometro

Prima di usare le **biciclette SCOTT da corsa (a)**, **da triathlon (b)** e **da cronometro (c)** 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”.

Sulle **biciclette SCOTT da corsa, da triathlon e da cronometro** 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!

 **Le biciclette SCOTT della categoria 1 non sono adatte per uscite fuoristrada, salti (d), slides, scalini, stoppies (e), wheelies, acrobazie ecc.!**

Le **biciclette SCOTT da corsa, da triathlon e da cronometro** devono essere utilizzate esclusivamente su percorsi battuti e percorsi con superficie asfaltata o lastricata. Gli pneumatici devono essere sempre a contatto con il fondo stradale.

Queste biciclette non sono adatte per un uso offroad o ciclocross né per il ciclismo con portapacchi o borse di trasporto.

Le biciclette SCOTT Aero, Lightweight, Endurance Comfort e Contessa Road fanno parte di questa categoria.

Il **peso massimo** del conducente incluso il bagaglio e la bicicletta non deve superare i **117 o 120 kg** (a seconda del modello). In alcuni casi i consigli d'uso dei produttori dei componenti potrebbero limitare ulteriormente il peso massimo consentito.

IMPORTANTE!

 Consultate il sito www.scott-sports.com per sapere a che categoria appartiene la vostra nuova bicicletta SCOTT.



Categoria 2.3: Biciclette SCOTT da ciclocross

Il tipo di progettazione e l'equipaggiamento delle biciclette **SCOTT da ciclocross (f)** 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 da ciclocross - CX** devono essere utilizzate esclusivamente su terreni battuti, ovvero su strade asfaltate, piste ciclabili o strade campestri con superficie a ghiaia fine. Gli pneumatici devono essere sempre a contatto con il fondo stradale. Sono adatte anche per percorsi di campagna o di bosco ben stabilizzati con superficie a ghiaia fine o piste offroad con lieve pendenza, sui quali gli pneumatici perdono brevemente aderenza sul terreno a causa di piccolo dislivelli. Inoltre possono essere utilizzate su terreni facili e per gare di ciclocross.


Queste biciclette non sono adatte per uscite fuoristrada, come ad esempio l'utilizzo mountain bike per gli stili all-mountain, enduro, downhill (DH), freeride, dual slalom, downhill/freeride parks, jumps, drops e nei bike park ecc.

Le biciclette SCOTT CX fanno parte di questa categoria.

Il **peso massimo** del conducente incluso il bagaglio e la bicicletta non deve superare i **117 o 120 kg** (a seconda del modello). In alcuni casi i consigli d'uso dei produttori dei componenti potrebbero limitare ulteriormente il peso massimo consentito.

Sulle **biciclette SCOTT da ciclocross** 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!

 **Le biciclette SCOTT della categoria 2.3 non sono adatte per uscite su terreni difficili e rocciosi, salti, slides, scalini, stoppies, wheelies, acrobazie ecc.!**

IMPORTANTE!

 Consultate il sito www.scott-sports.com per sapere a che categoria appartiene la vostra nuova bicicletta SCOTT.

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 **(a)**.

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 **(b)**? 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! Abituatvi 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 **(c)**? 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.


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 **(d)** senza la necessità di muovere il fianco. Una volta in sella verificate di riuscire a toccare il pavimento con le punte dei piedi. 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 **(e)**: Avete già provato a guidare la bicicletta con le apposite scarpette? Per prima cosa vi consigliamo di esercitarvi da fermi ad agganciare e sgan- ciare 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.


PERICOLO!

-  Ricordatevi che la distanza di arresto è maggiore se le mani sono appoggiate sulle estensioni aerodinamiche o da triathlon. 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!

-  Tenete 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!

⚡ 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 un rivenditore specializzato SCOTT!

PERICOLO!

⚡ Sulle biciclette SCOTT da corsa, da triathlon e da cronometro non è consentito l'utilizzo di rimorchi (a), seggiolini (b) e portapacchi.

IMPORTANTE!

i 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.

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 (c), i perni passanti o le viti della ruota anteriore e posteriore, il reggisella (d) e gli altri componenti sono fissati correttamente?

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

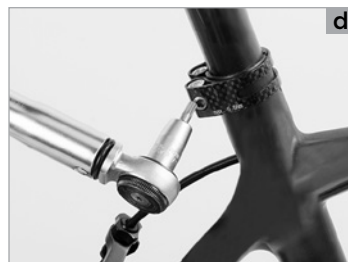
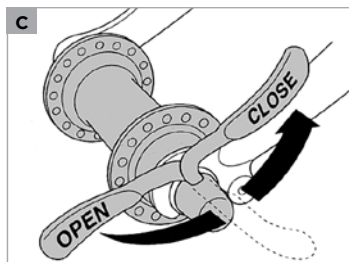
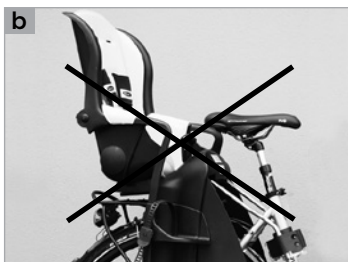
2. Gli pneumatici sono in buono stato ed hanno entrambi sufficiente pressione (e)? Le indicazioni della pressione minima e massima (in bar o PSI) si trovano sul lato del pneumatico. Maggiori informazioni sono disponibili nel capitolo “Ruote e pneumatici” e nelle istruzioni dei produttori di componenti 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 e, nel caso di biciclette con freni a disco, 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 **(a)** 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. Sollevate la bicicletta SCOTT e fatela ricadere al suolo da un'altezza ridotta **(b)**. Prestare attenzione ad eventuali rumori provenienti dalla bicicletta. Se necessario verificare i cuscinetti ed i raccordi a vite. Provvedere a stringerle.
6. Prima di partire accertatevi che il cavalletto sia completamente sollevato. Pericolo di caduta!
7. 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.
8. 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.

Troverete maggiori informazioni 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!

⚡ Ricordatevi che la distanza di arresto è maggiore se le mani sono appoggiate sulle estensioni aerodinamiche o da triathlon **(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.

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 **(f)**:

1. La leva 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 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) **(a)**. 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) sia leggibile dal lato esterno. A partire dal movimento di chiusura fino alla metà del percorso, la leva deve muoversi facilmente **(b)**.

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 **(c)** 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 **(d)**; 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 **(e)**. 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 **(f)**.

PERICOLO!

⚡ Accertarsi che le leve dei bloccaggi rapidi di entrambe le ruote si trovino sempre sul lato opposto della catena, 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!

! Se sulla bicicletta da corsa SCOTT sono montati perni passanti, leggere le istruzioni del produttore di perni passanti e ruote disponibili in questo CD informativo SCOTT.

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 **(a-c)** per biciclette da strada e da ciclocross 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 anteriore nella forcella 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 **(d)**. Svitare leggermente la leva di serraggio RWS **(e, posizione 1)**, per posizionarla nella posizione corretta. Quindi ruotare la leva di serraggio nella posizione desiderata **(e, posizione 2)** e spingerla di nuovo verso il mozzo **(e, 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.

Sollevarre la ruota e dare un colpetto 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 **(f)**, 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 al vostro rivenditore specializzato SCOTT di spiegarvi il funzionamento del sistema sulla vostra bicicletta SCOTT.

PERICOLO!

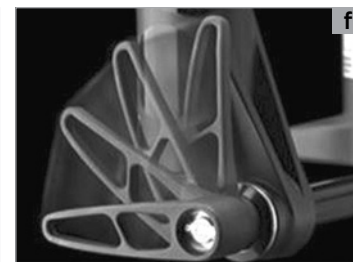
⚡ Dopo aver montato le ruote, effettuate una prova dei freni da fermo. Il punto di pressione del freno deve instaurarsi prima che la leva del freno tocchi il manubrio. Nel caso di freni idraulici pompate (spingete la leva) un paio di volte fino a quando non viene raggiunto un punto di pressione stabile.

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



PERNI PASSANTI SULLA BICICLETTA SCOTT

I sistemi RWS di DT Swiss utilizzati da SCOTT **(a-c)** per le biciclette da strada e da ciclocross sono perni passanti che conferiscono maggiore rigidità alla forcella e al carro posteriore. Quando la bicicletta SCOTT è sottoposta ad elevate sollecitazioni mantiene la stabilità di marcia.

Sulle biciclette SCOTT da corsa e da ciclocross con freni a disco il sistema RWS viene avvitato da destra. Il sistema ha una filettatura grande ed è possibile allentarla soltanto di 2,5 giri. Verificate che durante il montaggio dei perni passanti, del portaruota sulla forcella e dei mozzi 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.

Procedura per il fissaggio sicuro di un componente con un perno passante

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 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 del perno passante RWS 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.

Potete notare come la forza della leva aumenta. Ruotare solo fino a quando l'asse sarà ben avvitato.

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

Attivare la leva del freno perché il freno sia pronto al funzionamento. Sollevare la 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. Una volta svitato completamente il perno passante di due giri e mezzo, tenere la ruota in posizione ed estrarre l'asse dal mozzo.

PERICOLO!

⚡ Ruote montate erroneamente possono essere causa di cadute ed incidenti gravi! Se avete anche il minimo dubbio, chiedete al vostro 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



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+c)**. Tuttavia, alcuni componenti della bicicletta SCOTT sono concepiti in maniera tale da consentire un certo adattamento alle proporzioni del corpo. Tali componenti sono il reggisella, il manubrio e l'attacco manubrio nonché la leva freno/cambio.

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. 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 SCOTT da corsa.

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 **(d)**.

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 **(e)**.

Per impostare l'altezza della sella è necessario allentare il bloccaggio rapido (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 superare il limite contrassegnato sul canotto **(f)** (fine, minimo, massimo, stop, limit o simile) e ingrassare 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! Utilizzare paste di montaggio specifiche per il carbonio.

Regolate la sella nuovamente in posizione diritta orientando la punta della sella alla scatola del movimento centrale o lungo il tubo orizzontale. 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 **(a)**. 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 **(b)**. 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 **(c)**. 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.

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! 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.

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 Verificate l'altezza della seduta e la posizione di sella e manubrio, sia per i bambini che per gli adolescenti, almeno ogni tre mesi!

REGOLAZIONE DELL'ALTEZZA DEL MANUBRIO

Sostanzialmente una bicicletta SCOTT da corsa è un attrezzo sportivo progettato per la velocità. Già per questo motivo una bicicletta da corsa SCOTT presuppone delle condizioni di base della muscolatura del tronco, delle spalle e del collo. 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. Come regola fondamentale l'utilizzatore di biciclette da corsa SCOTT deve assumere senza dolore tutte e le tre posizioni base **(d-f)** sul manubrio.

Per le biciclette da corsa SCOTT è possibile modificare l'altezza del manubrio utilizzando un attacco Aheadset®. 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 un 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. 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 (a), 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 volete 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.

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 di questo CD informativo SCOTT).

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

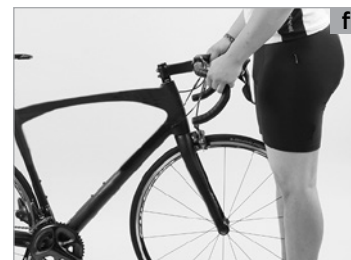
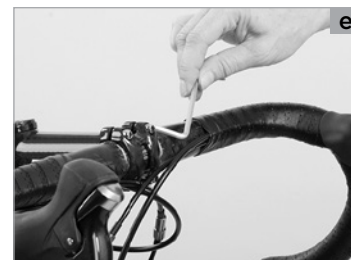
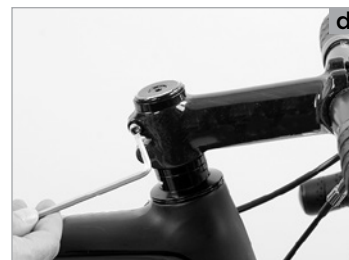
Rimuovete le viti del precarico dei cuscinetti in cima al tubo della forcella, rimuovete il tappo e allentate di max. tre giri le viti laterali dell'attacco manubrio (d). Estraiete l'attacco manubrio ed i distanziali dal tubo della forcella. Tenete fermi telaio e forcella in modo che la forcella non 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 (e). Nel caso di attacchi manubrio con tappo è 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 "Regolazione dell'inclinazione del manubrio e delle leve freno/cambio sulle biciclette SCOTT da corsa e da ciclocross" 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 (f). 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 usando la chiave dinamometrica, rispettando la coppia di serraggio massima, e verificarne nuovamente la sede.

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!

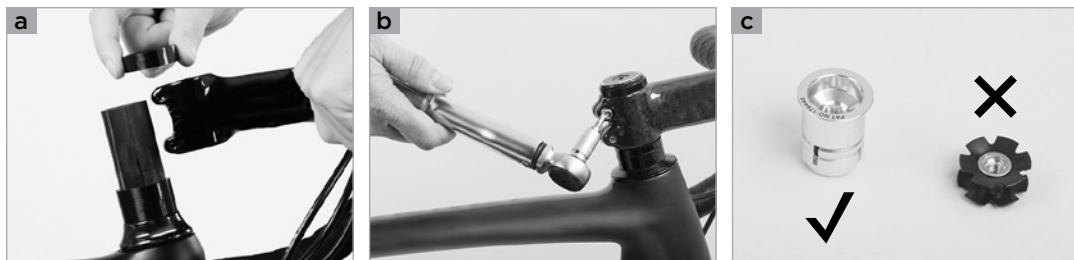
⚡ In caso di rimozione dei distanziali (a) è necessario accorciare il tubo della forcella. Tale operazione è irreversibile. Deve essere eseguita solo da un rivenditore specializzato SCOTT e solamente dopo aver stabilito la posizione ideale.

Particolarità delle biciclette SCOTT con canotto della forcella in carbonio

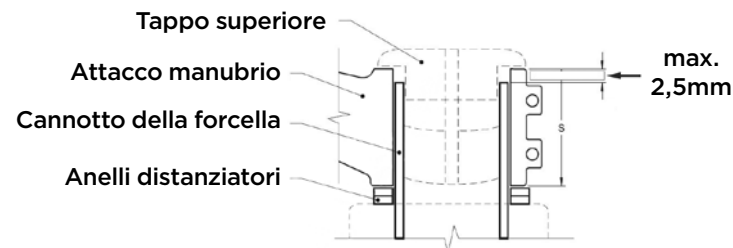
Per il montaggio utilizzare sempre un attacco manubrio e una serie sterzo adatti. Per il montaggio di una forcella SCOTT/SYNCROS vi consigliamo di utilizzare un attacco manubrio e una serie sterzo SYNCROS perché sono componenti perfettamente integrati fra loro. Se voleste utilizzare un prodotto di un'altra marca, assicuratevi che il componente sia compatibile con la forcella 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 (b). 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 (b). 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.

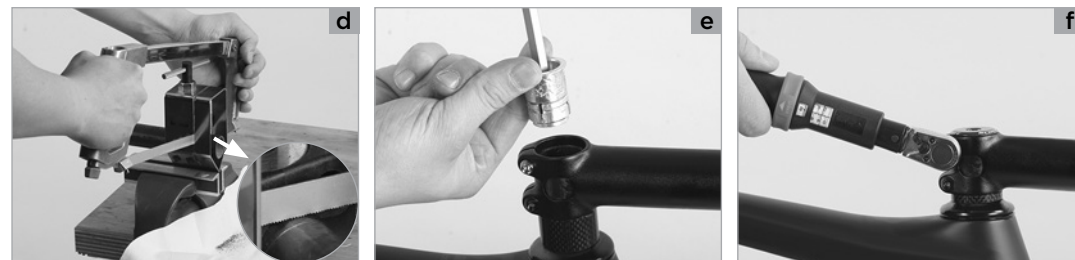
1. Il canotto della forcella, in particolare se il canotto è in carbonio, deve essere montato sempre con l'espansore originale interno incluso nella confezione. Non utilizzare mai una tradizionale serie sterzo con grippa a ragnetto su un canotto in carbonio (c).
2. Per accorciare il canotto della forcella utilizzare soltanto utensili a mano. Non utilizzare seghe elettriche o tagliatubi, utilizzare una sega manuale con lama affilata a dentatura fine (d) e una guida per sega.



3. Una volta accorciato il canotto della forcella alla lunghezza desiderata (b), 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 ingrassati 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 (e). 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 (f), 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 dovete 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 su biciclette 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 (**a**) e quindi sul comfort e la dinamica di guida. Tale distanza può essere modificata minimamente tramite il telaietto della sella. Lo spostamento del telaietto nel reggisella ha tuttavia ripercussioni sulla pedalata. Il ciclista farà pressione sui pedali da una posizione più o meno arretrata.

Fissate il telaietto 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 serraggio previste (**b**). 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 telaietto della sella venga fissato solamente nella zona marcata (**c**) e mai sulle parti curve. In caso contrario potrebbe rompersi! Verificare ogni mese le viti con una chiave dinamometrica 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. 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 (**d**) 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 svitate 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 telaietto, che non devono essere superate. Nel riavvitare la vite (le viti) accertatevi che il bordo superiore della sella resti in posizione orizzontale (**e**). 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 telaietto 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 (**f**).

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 (a)** 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 **(b)** 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 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.

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 (c)** per la maggior parte delle selle sportive il reggisella è progettato con 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 ad un rivenditore specializzato SCOTT.

Per montare la sella allentate la vite di bloccaggio trasversale fin quando è possibile **(d)**, senza allentare il dado che si trova sul lato opposto del dispositivo di bloccaggio. 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 **(e)** 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 **(f)**.




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 telaietto aderisca perfettamente sui due lati.

Se tutto è a posto serrate gradualmente la vite con una chiave dinamometrica **(a)** 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

Regolazione della distanza delle leve dei freni sulle biciclette SCOTT da corsa e da ciclocross

Nelle biciclette da corsa, la distanza tra leve del freno/cambio e manubrio può essere molto ridotta. Consentendo ad utilizzatori con mani piccole di spostare le leve del freno vicino al manubrio e di facilitare quindi l'impugnatura.

La prima falange dell'indice e del dito medio deve poter riuscire ad afferrare la leva del freno **(b)**. Frezare impugnando le leve dall'alto non può essere considerata nel lungo periodo e in situazioni particolarmente difficili una vera alternativa. Richiede una forza maggiore e non è possibile fare bene presa.

Sui **Dura-Ace di Shimano** svitare i tappini cromati e avvitare la vite al loro interno **(c)**. Per le **Ultegra** sono necessari degli strumenti appositi **(d)**. Nelle varianti Di2 le viti possono essere raggiunte dal retro dopo aver ribaltato la gomma delle leve.




Per le **SRAM** è necessario innanzitutto spostare gli eccentrici delle leve del cambio leggermente arretrate e ribaltate. Avvitare quindi la vite nascosta dietro la gomma nel copro della leva utilizzando una chiave a brugola.

Nei **manubri dritti**, nel punto di contatto tra il cavo di un freno a tiraggio laterale ed il corpo del freno o sulla leva stessa, si trova una piccola vite di regolazione.


Verificare quindi la regolazione ed il funzionamento corretti dell'impianto frenante, come descritto nel capitolo "Freni" e/o nelle istruzioni del produttore di freni disponibili in questo CD informativo SCOTT.

In caso di difficoltà nelle operazioni di regolazione delle manopole, rivolgetevi ad un rivenditore specializzato SCOTT.


PERICOLO!

-  Le leve del freno non devono andare a toccare il manubrio **(e)**. La massima forza frenante deve essere raggiunta prima!


PERICOLO!

-  Non dimenticare che le viti di attacco manubrio, manubrio e freni devono essere serrate con le coppie di serraggio previste **(f)**. I rispettivi valori sono disponibili nel capitolo "Coppie di serraggio consigliate per la bicicletta SCOTT" o nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT. Altrimenti è possibile che le parti si stacchino o si rompano. Pericolo di gravi incidenti.

IMPORTANTE!

-  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.

IMPORTANTE!

-  Alcuni produttori dispongono di leve freno/cambio adatte a mani piccole. In caso di problemi con la distanza delle leve del freno rivolgersi al vostro rivenditore specializzato SCOTT.

Regolazione dell'inclinazione del manubrio e delle leve freno/cambio sulle biciclette SCOTT da corsa e da ciclocross

La parte diritta della parte inferiore del manubrio dovrebbe essere in posizione parallela al suolo o leggermente inclinata verso il basso **(a)**. Le zone di bloccaggio delle leve freno/cambio sono orizzontali o leggermente inclinate verso l'alto. Le estremità delle leve del freno/cambio si trovano indicativamente su un prolungamento immaginario del bordo inferiore della parte curva inferiore del manubrio.

La regolazione delle leve freno/cambio è da affidare al rivenditore specializzato SCOTT poiché successivamente è necessario riavvolgere il nastro del manubrio.

Per regolare l'inclinazione del manubrio svitate la vite (le viti) ad esagono incasato 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.

Serrate nuovamente le viti con cautela usando la chiave dinamometrica. Verificate che le fessure dell'attacco manubrio siano parallele e che abbiano la stessa ampiezza sia in alto che in basso **(b)**. Negli attacchi manubrio con una o più viti, avvitarle in modo alternato e uniforme **(c)** con una chiave dinamometrica rispettando la coppia di serraggio consigliata.

Provare a spostare il manubrio rispetto all'attacco manubrio **(d)** e se necessario serrare nuovamente la vite (le viti).

Utilizzate una chiave dinamometrica e non superate le coppie massime di serraggio indicate nel capitolo "Coppie di serraggio consigliate per la bicicletta SCOTT" o nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT. Altrimenti è possibile che le parti si stacchino o si rompano. Pericolo di gravi incidenti.

Particolarità con estensioni aerodinamiche su biciclette SCOTT da triathlon e da cronometro

Nella pratica del triathlon o nelle gare a cronometro, dove è di fondamentale importanza assumere una posizione di seduta particolarmente aerodinamica, vengono di norma montate delle estensioni aerodinamiche **(e)**. Le leve del cambio dei modelli con estensioni aerodinamiche sono spesso posizionate sull'estremità delle estensioni aerodinamiche, le leve del freno sulla parte terminale del manubrio base (manubrio bullhorn).

Guidando in posizione distesa le leve del freno sono distanti, il tempo di reazione è maggiore, lo spazio di frenata aumenta. Guidare quindi con estrema prudenza.

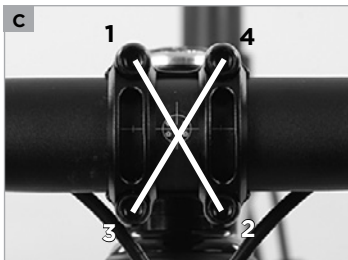
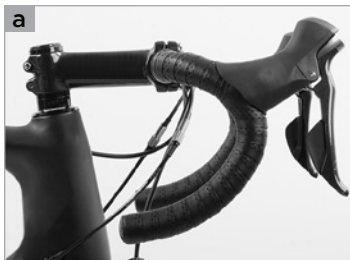
È possibile regolare limitatamente la posizione del manubrio in base alle proprie esigenze. Questo vuol dire che l'area diritta delle estensioni aerodinamiche dovrebbe essere inclinata solo leggermente verso il basso o verso l'alto. Il manubrio base dovrebbe essere in posizione parallela al suolo o leggermente inclinato verso l'alto. Assicurarsi che gli avambracci possano sempre appoggiarsi comodamente, pertanto i gomiti dovrebbero sporgere verso l'indietro e leggermente sopra i poggiatesta del manubrio **(f)**. Adeguate anche i poggiatesta in modo da poter respirare liberamente.

PERICOLO!

⚡ Tenere presente che la distanza di arresto è maggiore se le mani sono appoggiate sulle appendici o guidando distesi in posizione aerodinamica. Le leve del freno non sono facilmente raggiungibili da tutte le posizioni d'impugnatura.

ATTENZIONE!

! Le biciclette SCOTT da triathlon e da cronometro possiedono particolari caratteristiche di guida. Provate la vostra nuova bicicletta SCOTT da triathlon o da cronometro in un luogo tranquillo scoprendo a piccoli passi tutte le caratteristiche di guida.



FRENI

L'uso dei freni **(a)** 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 **(b)** 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 **(c)** e non dimenticare che su fondo non scivoloso, a seguito dello spostamento del peso, il freno anteriore può trasmettere la forza maggiore.

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.

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** 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** **(d)** 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 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) **(c)**. 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!

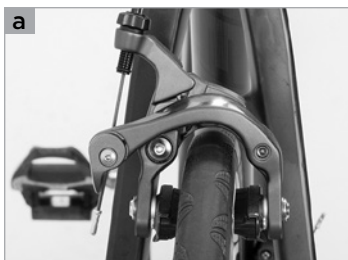
⚡ Accertatevi che le superfici frenanti e i pattini/le pastiglie dei freni siano assolutamente privi di cera, grasso ed olio **(e)**. Pericolo d'incidente!

ATTENZIONE!

! In caso di sostituzione usare solamente appositi pezzi di ricambio, originali e contrassegnati **(f)**. 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 per bici da corsa e freni a tiraggio laterale

Funzionamento ed usura

Per mezzo di leve sul manubrio **(a)** e cavi **(b)** i pattini dei freni vanno a toccare le superfici frenanti. Il conseguente attrito determina la decelerazione della bicicletta. L'eventuale contatto delle superfici di attrito con acqua, sporco o olio determina una modifica del coefficiente d'attrito, la decelerazione diminuisce. Pertanto in caso di pioggia aumenta il tempo di risposta dei freni e ne risente e la qualità della frenata.

Per decelerare con efficacia è necessario controllare e registrare regolarmente i freni.

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!

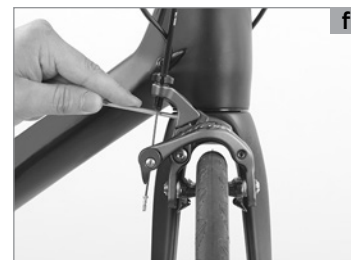
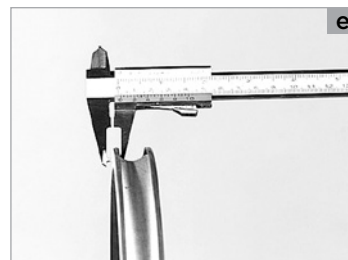
Verifica del funzionamento

Fate una prova dei freni da fermi tirando con forza le leve dei freni verso il manubrio. 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.

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 **(c)**, sarà necessario sostituirli. Attenetevi assolutamente alle avvertenze dei rispettivi produttori.

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".


Vi consigliamo di recarvi da un 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.




Tirando la leva del freno, entrambi i bracci del freno devono toccare contemporaneamente il cerchio. Non devono toccare il pneumatico.

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

PERICOLO!

 Cavi del freno danneggiati **(d)** (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 **(e)**.

Sincronizzazione e regolazione

Nel caso di freni dual-pivot girate la vite piccola posta lateralmente **(f)** o obliqua nella parte superiore, finché i pattini a sinistra e a destra non presentano la stessa distanza rispetto al cerchio.

Verificate inoltre che la vite di fissaggio del freno sul telaio sia serrata correttamente, ovvero in base alla coppia di serraggio riportata nel capitolo "Coppie di serraggio consigliate per la bicicletta SCOTT".

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. 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 biciclette SCOTT da corsa e da ciclocross".

Quando i pattini si usurano, il punto di contatto della leva del freno si sposta verso il manubrio. Verificate regolarmente la corsa a vuoto, che non dovrebbe mai superare un quarto della corsa totale. Per eseguire la regolazione girate il dado zigrinato e/o la vite zigrinata **(a)** attraverso i quali il cavo passa nel corpo freno, fino a raggiungere il percorso leva desiderato. Quindi eseguite una prova dei freni in una zona poco affollata.

PERICOLO!

⚡ Una volta effettuata la regolazione non trascurate di fare una prova dei freni da fermo e accertatevi che i pattini, nel caso di forte presa, vadano a toccare per intero la parete del cerchio, ma non il pneumatico. Verificate che la leva non vada a toccare il manubrio.

Freni cross/Cantilever

Alcune biciclette da ciclocross SCOTT montano freni Cantilever **(b)**. Questi freni lasciano più spazio sulla ruota sporca e sono eventualmente dotati di leve del freno ausiliarie che permettono di frenare anche nella posizione di presa superiore.

Funzionamento ed usura

I freni Cantilever 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. Il conseguente attrito determina la decelerazione della bicicletta. L'eventuale contatto delle superfici di attrito con acqua, sporco o olio determina una modifica del coefficiente d'attrito, la decelerazione diminuisce. Pertanto in caso di pioggia aumenta il tempo di risposta dei freni e ne risente e la qualità della frenata. Per decelerare con efficacia è necessario controllare e registrare regolarmente i freni **(c)**.

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

Fate una prova dei freni da fermi **(d)** tirando con forza le leve dei freni verso il manubrio. 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.

Accertatevi che i pattini del freno siano orientati esattamente sui cerchi. I pattini presentano uno spessore sufficiente? riconoscibile quasi sempre da scanalature sul pattino del freno. Se consumati o logorati, sarà necessario sostituirli. Attenevi assolutamente alle avvertenze dei rispettivi produttori.

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".

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 **(e)**. Con questa impostazione si evita il cigolio dei pattini. 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 **(f) 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.

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 biciclette SCOTT da corsa e da ciclocross”.

Quando i pattini si usurano, il punto di contatto della leva del freno si sposta verso il manubrio. Verificate regolarmente la corsa a vuoto, che non dovrebbe mai superare da un quarto a un terzo la corsa totale. Se necessario regolate le leve del freno ausiliarie sul manubrio **(b)**. La vite di regolazione va girata in senso antiorario.

Se non sono montate leve del freno ausiliarie, eseguite la regolazione sull'arresto della forcella o del telaio **(c)**. Allentate il controdado, ruotate in senso antiorario la vite di regolazione a taglio. Se la corsa a vuoto è corretta, tenete ferma la vite di regolazione e ruotate il controdado fino all'arresto, fino a quando fa resistenza.

PERICOLO!

⚡ Una volta effettuata la regolazione non trascurate di fare una prova dei freni da fermo e accertatevi che i pattini, nel caso di forte presa, vadano a toccare per intero la parete del cerchio **(d)**, ma non il pneumatico. Verificate che la leva non vada a toccare il manubrio.

Regolazione della distanza delle leve

Per un uso ottimale dei freni è necessario adattare le leve dei freni alle dimensioni delle mani **(e)**.

Troverete maggiori informazioni nel capitolo “Regolazione della distanza delle leve dei freni sulle biciclette SCOTT da corsa e da ciclocross” e nelle istruzioni originali del produttore di freni disponibili in questo CD informativo SCOTT.

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.

FRENI A DISCO

Funzionamento ed usura

I freni a disco **(f)** 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, dal disco, dal tubo (freni idraulici) o cavo (freni meccanici) e dalla leva del freno. Azionando la leva del freno i pistoni vengono serrati idraulicamente o meccanicamente e le pastiglie sfregano sul disco.

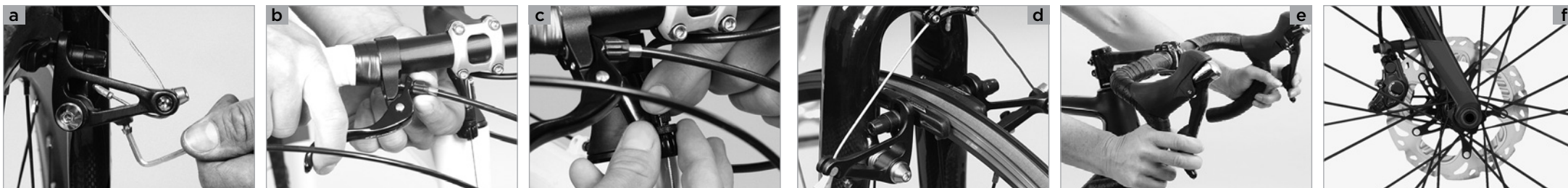
L'attrito provoca l'usura delle pastiglie e dei dischi dei freni. Uscite frequenti con pioggia e sporco accelerano ulteriormente il processo di usura. A seconda del produttore e del modello ci sono differenti metodi di controllo e limiti di usura per pastiglie e dischi.

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 **(a)**. 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 **(b)**.

Freni a disco idraulici**Verifica del funzionamento**

Tirando la leva del freno verificate regolarmente che non ci siano punti di perdita in tubi 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 **(c)**.

Verificate regolarmente l'usura delle pastiglie **(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 richiedono una sostituzione di tale fluido ad intervalli regolari, prescritti dal produttore.

PERICOLO!

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

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!

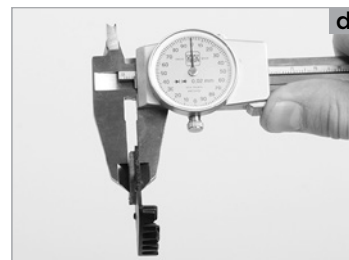
! In caso di forte sporco si possono avvertire dei cigolii.

IMPORTANTE!

i Nel caso in cui trasportiate una bicicletta SCOTT con freni a disco idraulici, tirate le leve del freno e bloccatele con un elastico resistente **(f)**. 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 **(a)**. Verificate che i cavi del freno siano intatti!

PERICOLO!

 I cavi danneggiati 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 ausiliaria eventualmente presente. Allentate il controdado sulla vite, attraverso la quale il cavo passa nella pinza del freno, e svitate la vite **(b)** fino ad ottenere il percorso leva desiderato. Riavvitare 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.

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 **(c)**. 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!

 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 **(d+e)** della bicicletta SCOTT 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 **(f)**, 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.

Il numero di giri di pedivella, ovvero la frequenza di pedalata, supera i 60 giri al minuto. In pianura i corridori raggiungono una frequenza di pedalata che va dai 90 ai 110 giri al minuto. Ovviamente in salita la frequenza diminuisce leggermente, consigliamo tuttavia di continuare a pedalare costantemente.

Durante la cambiata è necessario pedalare, pur riducendo notevolmente la forza di pedalata. In particolare, per cambiare davanti la pedalata deve essere più lenta e senza impiegare la forza.

ATTENZIONE!

 Esercitatevi a cambiare le marce su un terreno privo di traffico, finché non avrete preso confidenza con l'unità di leve freno/cambio o la leva del cambio della bicicletta SCOTT.

IMPORTANTE!

i Consigliamo di leggere attentamente le istruzioni del produttore di cambi disponibili su 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.

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:

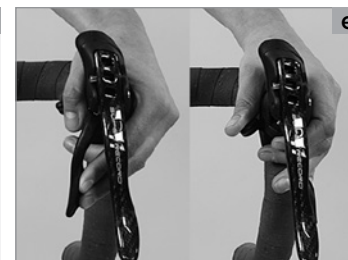
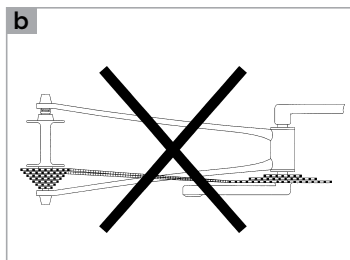
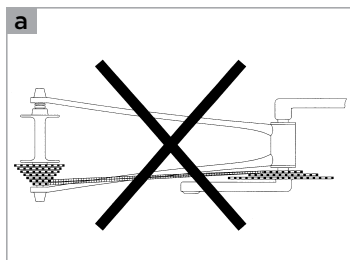
Leva del cambio destra - pignoni posteriori
Leva del cambio sinistra - ingranaggi anteriori

Le moderne biciclette da corsa 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 ad esempio quando la catena si trova davanti sull'ingranaggio più piccolo e contemporaneamente dietro sui due-tre pignoni esterni (piccoli) **(a)** oppure quando davanti è inserito l'ingranaggio più grande e dietro sono ingranati i pignoni interni (grandi) **(b)**.

Il movimento centrale 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. Se ci fosse, contattate immediatamente un rivenditore specializzato SCOTT.



In base al sistema di cambio, con manubrio dritto (flat bar), una cambiata comincia attivando un'unità di leve freno/cambio **(c)** o di una leva del cambio **(d)**. Durante la cambiata è necessario pedalare. Ridurre la forza di pedalata.

Di seguito vi spiegheremo le differenti unità di leve freno/cambio e il loro funzionamento. È possibile che la vostra nuova bicicletta da corsa SCOTT sia dotata di un cambio che non viene qui indicato.

Per **Campagnolo Ergopower (e)**, spingendo con l'indice o con il medio verso l'interno la leva posta dietro la leva del freno, potete cambiare sugli ingranaggi e/o pignoni più grandi. Premendo col pollice il tasto posto all'interno del corpo leva, la catena viene spostata sugli ingranaggi e/o pignoni più piccoli. Per ogni pressione è possibile ingranare un massimo di due ingranaggi o tre pignoni.

Per leve freno/cambio **Shimano Dual Control (f)** è necessario spostare verso l'interno l'intera leva del freno per passare agli ingranaggi o ai pignoni più grandi. Ad ogni cambiata è possibile ingranare un massimo di due ingranaggi o tre pignoni. Spostando verso l'interno solamente la leva piccola posizionata dietro la leva del freno, la catena si sposta sugli ingranaggi o pignoni più piccoli. Ad ogni cambiata è possibile ingranare solo una ruota dentata.

Shimano Di2 è la versione elettronica del gruppo di cambio di alta qualità Shimano. Invece che via cavo Bowden, la trasmissione avviene tramite impulso elettronico. Cambio posteriore e deragliatore centrale vengono mossi da piccoli motori elettrici. L'alimentazione è affidata ad una batteria ricaricabile fissata al telaio o al reggisella.

La disposizione e la modalità di azionamento della leva del cambio è la stessa del cambio meccanico:

A differenza della tradizionale leva del cambio Dual Control di Shimano dove è necessario spostare verso dentro l'intera leva del cambio o la leva sotto di essa, con Di2 è sufficiente azionare i pulsanti di comando. È possibile passare alle ruote dentate più grandi semplicemente utilizzando il pulsante di comando oblungo situato al lato della leva del freno. Premendo il pulsante di comando triangolare situato dietro la leva del freno la catena passerà sulle ruote dentate più piccole.

Nel caso di leve cambio-freno **SRAM** il cambio è costituito solamente da una leva del cambio **(a)** posizionata dietro la leva freno. Spostando completamente la leva, il cambio passerà a uno o due ingranaggi o tre pignoni più grandi. Con un breve azionamento la catena passa all'ingranaggio o al pignone più piccolo.

Nel caso di leve cambio per estremità manubrio Shimano, SRAM e Campagnolo per triathlon e gare a cronometro **(b)**, è necessario spingere verso il basso la leva del cambio, per passare dietro ai pignoni più piccoli, quindi ad un rapporto grande, e davanti agli ingranaggi più piccoli, quindi ad un rapporto più piccolo. Tirate verso l'alto la leva del cambio per passare sia davanti che dietro agli ingranaggi o pignoni più grandi.

Con leve cambio per manubri dritti, i cosiddetti flatbar **(c)**, le leve di comando si trovano sulla parte inferiore del manubrio. La leva grande di destra viene azionata con il pollice. La catena si sposta sui pignoni superiori, ovvero nelle marce inferiori. La leva più piccola viene spostata con l'indice **(d)** o col pollice e aziona la direzione opposta. Sul lato sinistro, la leva grande viene azionata con il pollice e fa passare all'ingranaggio più grande, ovvero ai rapporti più grandi.

PERICOLO!

⚡ Indossate sempre pantaloni a gamba stretta o usate fermapantaloni 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 far scivolare o danneggiare queste ultime. Pericolo di caduta!

ATTENZIONE!

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

ATTENZIONE!

! Esercitatevi a cambiare le marce su un terreno privo di traffico, finché non avrete preso confidenza con l'unità di leve freno/cambio o la leva del cambio della bicicletta da corsa SCOTT.

ATTENZIONE!

! Durante la cambiata è importante continuare a pedalare uniformemente e senza grande sforzo. Non azionate il cambio, soprattutto il deragliatore anteriore, 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").

IMPORTANTE!

i Consigliamo di leggere attentamente le istruzioni del produttore di cambi disponibili su 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.

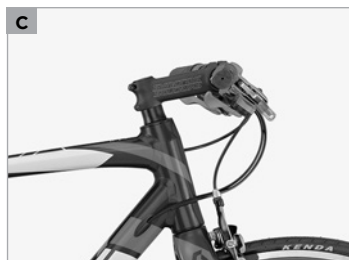
Verifica e regolazione

Prima di consegnare la bicicletta SCOTT, 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 **(f)** richiede esperienza. Nel caso decideste di effettuare personalmente tale regolazione, consigliamo di leggere anche le istruzioni per l'uso del produttore di cambi disponibile 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 supporto telaio **(a)** oppure con la vite di regolazione, attraverso la quale il cavo bowden passa nel cambio **(b)**. 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 su 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 posizionate 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 **(c)**. Il rivenditore specializzato SCOTT ne esegue la regolazione, in caso di uso normale non si verificano modifiche.

Se tuttavia la bicicletta da corsa SCOTT dovesse inclinarsi sul lato del cambio o se doveste montare una ruota differente, dovete assolutamente controllare gli arresti di fine corsa.

Con la leva del cambio destra passi alla marcia più difficile. Il cavo del cambio risulta allentato, la catena gira sul pignone più piccolo. Da dietro guardate i pignoni e verificate che la puleggia superiore del cambio si trovi esattamente sotto le punte dei denti del pignone. Se necessario, correggete la posizione con la vite di fine corsa **(d)**. 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.

Se le viti non sono contrassegnate, la regolazione deve avvenire per tentativi. Girate una vite, contando i giri, ed osservate il cambio. Se non si muove, vuol dire che state girando la vite del fine corsa opposto. Riavvitare nuovamente la vite del numero di giri contato.

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 con cautela al pignone posteriore più grande **(e)** e verificate che la puleggia del cambio sia esattamente sotto le punte dei denti del pignone. 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 **(f)**. Durante il controllo girate lentamente e con attenzione la pedivella.

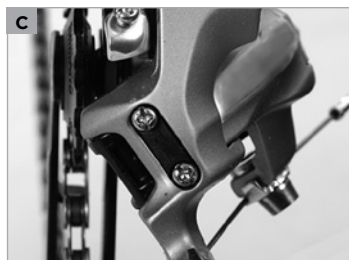
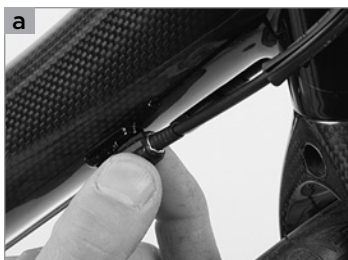
Con questa regolazione si evita che la catena finisca tra pignoni e raggi o che il cambio e/o la gabbia delle pulegge tocchino i raggi. Cambio, raggi e telaio potrebbero subire dei danni. Nel peggiore dei casi potrebbero provocare una caduta o un incidente.

PERICOLO!

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

ATTENZIONE!

! In seguito ad una caduta della bicicletta da corsa 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. 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.



IMPORTANTE!

i Fate controllare periodicamente la bicicletta da corsa SCOTT dal vostro rivenditore specializzato SCOTT.

Regolazione del deragliatore

L'intervallo nel quale il deragliatore **(a)** 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 **(b)** contrassegnate con "H" ed "L". Il rivenditore specializzato SCOTT ne esegue la regolazione, in caso di uso normale non si verificano modifiche.

Passate prima davanti all'ingranaggio grande e dietro al pignone più piccolo **(c)**. Avvitare la vite di fine corsa esterna ("H") di modo che, anche in caso di sollecitazione elevata, la catena non vada a toccare il deragliatore. Solo quando la catena non si sposta più dall'ingranaggio medio a quello grande è possibile allentare lievemente la vite di fine corsa.

Passate quindi davanti sull'ingranaggio più piccolo e dietro sul pignone più grande. Avvitare quindi la vite di fine corsa interna ("L") di modo che la catena non vada a toccare il deragliatore. Solo quando la catena non si sposta più dall'ingranaggio medio a quello piccolo è possibile allentare lievemente la vite di fine corsa.

Con questa regolazione si evita che la catena cada verso l'interno o verso l'esterno, che causerebbe un'interruzione della trasmissione provocando eventualmente una caduta. Se non vi sentite sicuri, fate eseguire questa regolazione ad un rivenditore specializzato SCOTT.

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 nei fine corsa telaio.

PERICOLO!

⚡ In seguito ad una caduta verificate che le piastre del deragliatore siano ancora esattamente parallele agli ingranaggi **(d)** 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.

Shimano Di2**Impostazione e manutenzione**

Se si desidera è possibile chiedere al rivenditore specializzato SCOTT di invertire la funzione dei pulsanti di comando Di2 **(e)**. Per far questo è necessario uno speciale tester di Shimano che viene impiegato anche per rilevare i guasti.

Se avete mani piccole e desiderate posizionare le leve più vicino al manubrio, sono disponibili speciali viti di regolazione sul manubrio il cui funzionamento è descritto nel capitolo "Regolazione della distanza delle leve dei freni sulle biciclette SCOTT da corsa e da ciclocross".

Per registrare il cambio, inserite un rapporto centrale. Premete il pulsante sul raccordo cavi anteriore al di sotto del manubrio, fino a che la spia di controllo lampeggia di rosso **(f)**. Adesso è possibile effettuare la registrazione fine del cambio. Ruotate la pedivella e prestate attenzione al rumore della catena che gira.

Se la catena fa rumore quando gira, premete la leva anteriore. Ad ogni pressione il cambio viene spostato di un decimo di millimetro verso l'interno. Se il rumore aumenta premere la leva posteriore.

Il cambio viene quindi spostato di nuovo di un decimo di millimetro verso l'esterno. Quando la catena gira silenziosamente, premete di nuovo il pulsante sul raccordo cavi e la spia rossa si spegne. Inserire quindi tutte le marce per verificare che funzionino in modo ottimale.


Inserite con cautela tutte le marce fino a quando la catena si trova sull'ingranaggio più grande. Se non dovesse girare correttamente è necessario effettuare di nuovo la registrazione.



Ruotare di nuovo con cautela la pedivella controllando che la cassetta del cambio non urti contro i raggi e la catena non salti fuori dal pignone più grande. Premere attivamente con il pollice contro il cambio **(a)**.

La regolazione degli arresti di fine corsa si effettua sostanzialmente come per il cambio meccanico **(b)**. Nel controllare la posizione degli arresti di fine corsa, inserire i rapporti più estremi procedendo con molta cautela.

PERICOLO!

 Prima di utilizzare un nuovo cambio Di2 effettuare assolutamente un giro di prova lontano dal traffico stradale **(c)**.

IMPORTANTE!

 Leggere le istruzioni per l'uso del produttore di cambi disponibili in questo CD informativo SCOTT.

Pila/batteria

Una batteria nuova, completamente carica, permette di fare circa 1.000-2.000 chilometri. Se la batteria è carica circa al 25 % basterà indicativamente per 250 Km.

La batteria non è soggetta all'effetto memoria. Potete quindi ricaricare sempre la batteria **(d)** senza doverla scaricare completamente.


Quando la pila è quasi scarica, prima smette di funzionare il deragliatore centrale. In queste condizioni è possibile fare ancora qualche chilometro e cambiare marcia con il cambio posteriore. In ogni caso sarà necessario ricaricare la batteria prima possibile. Se la batteria è completamente scarica il cambio posteriore si ferma sull'ultima marcia impostata. Non è più possibile cambiare marcia **(e)**!

È possibile verificare in qualsiasi momento lo stato di carica della batteria. Basta tenere premuto uno dei pulsanti di comando per almeno 0,5 secondi. Il LED dell'unità di controllo indicherà lo stato di carica:


- la luce verde lampeggia per circa 2 secondi: Stato di carica della batteria 100 % **(f)**
- la luce verde lampeggia 5 volte: stato di carica della batteria circa 50 %
- la rossa lampeggia per circa 2 secondi: stato di carica della batteria circa 25 %
- la luce rossa lampeggia 5 volte: Batteria scarica

Con il passare del tempo la capacità della batteria diminuisce e quindi anche la distanza che consente di percorrere si riduce notevolmente. Questo è inevitabile. Quando la distanza percorribile non soddisfa più le proprie aspettative è necessario sostituire la batteria.

PERICOLO!

 Per caricare la batteria utilizzare solamente il caricabatterie fornito!

PERICOLO!

 Se la batteria non viene utilizzata per troppo tempo non dovrebbe essere né completamente scarica né completamente carica. È necessario caricarla quasi completamente (50 % fino al 60 %) e custodirla in un luogo fresco e asciutto, lontano dalla portata dei bambini. Al più tardi dopo tre mesi verificare lo stato di carica. Quando si ripone la batteria, proteggere sempre i contatti con la mascherina protettiva in dotazione.

IMPORTANTE!

 Il tempo di carica della batteria (scarica) è di circa 1,5 ore.



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 **(a)**. 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 **(b)**, che devono essere il più pulite 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, sui dischi o sulle pastiglie/sui pattini del freno. 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 e pedalate con una frequenza di pedalata il più possibile elevata.

Le catene dei cambi a catena sono usurate dopo circa 1.000-3.500 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 delle catene. 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!

i 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 **(e)**, spesso con spigoli vivi, viene apporato o incollato del rim-tape.

Inoltre esistono **tubolari** che vengono incollati su speciali cerchi. Un terzo sistema sono gli **pneumatici senza camera d'aria** (Tubeless), che richiedono 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 **(f)**, anche se sarà necessario ricentrarle solo raramente.

ATTENZIONE!

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

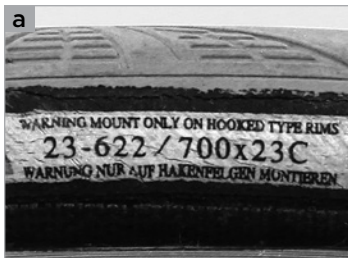
Per montare un nuovo pneumatico è necessario prestare attenzione al sistema e alla dimensione dello pneumatico montato fino ad ora. Le dimensioni sono riportate in due unità sul fianco del pneumatico: la più precisa è la denominazione in millimetri standardizzata (esempio: 23-622 indica una sezione del pneumatico di 23 mm in stato gonfio ed un diametro (interno) del bordo del pneumatico di 622 mm). L'altra unità indica le dimensioni in pollici (p. es. 23x7/8 oppure 700x23) **(a)**.

Per ottenere comfort e facilità di corsa ottimali gli pneumatici devono essere gonfiati con la giusta pressione **(b)**. In questo modo si riduce il rischio di eventuali forature. Una pressione troppo bassa può essere causa dello "snake-bite" (pizzicata), 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 **(c)** o sull'etichetta del tipo. 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 **(d)**. Adeguate 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 **(e)** sono stati convertiti i valori più comuni.



e	
psi	bar
80	5,5
85	5,9
90	6,2
95	6,6
100	6,9
105	7,2
110	7,6



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 **(f)** gonfiata per mezzo di una valvola.

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. Questa accortezza permette di proteggere la camera d'aria dal calore del freno che potrebbe causarne lo scoppio.

Negli pneumatici tubolari, che devono essere incollati ai cerchi, la camera d'aria è già integrata dal costruttore nello pneumatico e non può essere né estratta, né rattoppata in caso di foratura. Questa tipologia di pneumatici richiede cerchi speciali senza bordi.

Se necessario leggete le relative istruzioni contenute in questo CD informativo SCOTT prima di effettuare qualsiasi operazione con questi pneumatici.

Gli pneumatici senza camera d'aria (pneumatici tubeless) possono essere utilizzati soltanto con le speciali ruote previste. Verificate la denominazione del tipo indicata dal produttore (p. es. "2way-fit"/"tubeless ready").

Gli pneumatici tubeless possono essere utilizzati con una pressione di gonfiaggio leggermente inferiore rispetto agli pneumatici rigidi. Solitamente un ciclista di 75 kg per stare comodo deve utilizzare 7 bar, un ciclista di 65 kg 6 bar. In genere non si deve scendere sotto i 4,5 bar. Osservate le indicazioni sulla pressione massima consentita che appare sul fianco dello pneumatico.

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!

⚡ Se sulla bicicletta da corsa SCOTT vengono montate ruote con cerchi in carbonio, molto probabilmente sarà necessario sostituire i pattini del freno, in quanto l'azione frenante dei pattini tradizionali spesso non corrisponde a quella desiderata. Fare assolutamente riferimento alle istruzioni del produttore delle ruote disponibili in questo CD informativo SCOTT.

PERICOLO!

⚡ Trattate gli pneumatici con cura. Usate la bicicletta con la pressione di gonfiaggio prescritta, 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.

VALVOLE

Nel caso di biciclette da corsa SCOTT si usa solamente un tipo di valvola: la valvola **Sclaverand** o valvola **Presta**, adatta a pressioni elevate **(a)**. Un cappuccio in plastica la preserva dallo sporco.

Prima di pompare è necessario svitare leggermente il dado zigrinato e premerlo brevemente verso la valvola, fino a far uscire un po' d'aria **(b)**. Verificate la tenuta del corpo della valvola nello stelo. Se non è serrato correttamente è possibile che l'aria fuoriesca lentamente. Con pompe a mano è difficile ottenere la pressione di gonfiaggio necessaria. Sono più adatte le pompe a piede o a pedale con manometro **(c)**.



CENTRATURA DEL CERCHIO E TENSIONE DEI RAGGI

La centratura della ruota dipende dalla tensione uniforme dei raggi **(d)**. 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 **(e)**. 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.

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 **(f)**.

RUOTE IN CARBONIO

Grazie all'uso di plastica rinforzata da fibra di carbonio le ruote in carbonio presentano particolari qualità aerodinamiche ed un peso ridotto.

Se volete montare ruote in carbonio, chiedete consiglio al rivenditore specializzato SCOTT.

PERICOLO!

⚡ Non superare il peso massimo consentito di 120 kg per conducente, bagaglio (zaino) e bicicletta da corsa SCOTT. Non sono consentiti rimorchi per bambini. Fare riferimento anche alle istruzioni dei produttori delle ruote disponibili in questo CD informativo SCOTT.

PERICOLO!

⚡ Verificare lo stato dei freni e accertarsi di usare solamente pattini adatti per cerchi in carbonio!

ATTENZIONE!

! Fate attenzione ad eventuali limitazioni di peso previste per le ruote in carbonio. Maggiori informazioni sono disponibili nelle istruzioni dei produttori delle ruote disponibili in questo CD informativo SCOTT.

ATTENZIONE!

! Le ruote sono adatte soltanto per l'utilizzo negli sport su strada (a) e nel triathlon. Non sono adatte per l'utilizzo su strade asfaltate, per un uso fuoristrada e per salti ecc, così come non sono adatte per l'uso di rimorchi (b) e per uscite con bagagli pesanti.

Particolarità per la frenata con ruote in carbonio

Dal momento che le superfici di frenata sono in carbonio (c) è necessario tenere conto di alcune peculiarità. Usare solamente pattini freno idonei all'utilizzo con ruote in carbonio dei produttori delle ruote (d), che sono adatti per questo tipo di cerchi.

I pattini per cerchi in carbonio si usurano più rapidamente rispetto ai pattini comuni. Tenete presente che i cerchi hanno un comportamento di frenata che richiede una certa pratica, in particolare su bagnato. Esercitarsi pertanto a frenare in zone prive di traffico fino ad avere il pieno controllo della bicicletta.

Le superfici di frenata dei cerchi in carbonio (e) sono sensibili alle temperature elevate. Evitare pertanto frenate continue durante le uscite in montagna. Scendendo a valle con il freno posteriore costantemente attivato è possibile che il materiale si riscaldi fino a deformarsi.



Il cerchio può rovinarsi completamente, un eventuale scoppio della camera d'aria può essere causa di un incidente. Si consiglia di frenare sempre con entrambi i freni e di rilasciarli di tanto in tanto per consentire al materiale di raffreddarsi. In caso di dubbio fermatevi e fatelo raffreddare.

PERICOLO!

⚡ Verificare lo stato dei pattini ad intervalli brevi, poiché l'usura è eventualmente maggiore rispetto ai cerchi in alluminio.

PERICOLO!

⚡ Tenere conto che l'azione frenante si riduce fortemente sul bagnato. Se possibile evitare di uscire in bicicletta se è prevista pioggia o umidità. Se tuttavia si dovesse uscire su fondo stradale umido consigliamo di guidare con particolare prudenza e molto più lentamente che su strade asciutte.

PERICOLO!

⚡ I cerchi in carbonio sono sensibili alle temperature elevate. La colla dello pneumatico tubolare potrebbe staccarsi o la camera d'aria di uno pneumatico rigido o pieghevole potrebbe scoppiare. Si consiglia di frenare sempre con entrambi i freni e di rilasciarli di tanto in tanto per consentire al materiale di raffreddarsi. In caso di dubbio fermatevi e fatelo raffreddare.

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 (f).

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

Sui freni a pattino tipici per bicicletta da corsa aprite la leva di sgancio veloce sul freno (**Shimano, SRAM**) **(a)** o fate scorrere la barretta sull'unità di leve freno/cambio sul manubrio (**Campagnolo**) **(b)**.

Nel caso di freni **Cantilever** e **V-brake** è necessario prima di tutto staccare il cavo sul braccio del freno. 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 nipplu 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. Tale posizione vi consentirà più tardi di verificare se, dopo lo smontaggio, le pastiglie si trovano ancora nella posizione prevista. Leggete le istruzioni per l'uso del produttore di freni.

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.

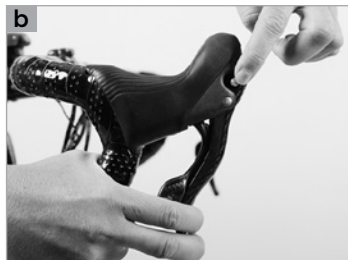
Per facilitare lo smontaggio della ruota posteriore spostate con la mano il cambio leggermente indietro **(c)**. Sollevare di poco la bicicletta da corsa SCOTT e date un colpo alla ruota per farla cadere.

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!

 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 sgonfiare 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 **(d)**, sollevate il fianco del cerchio facendo leva sul bordo del cerchio. 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 **(e)**.

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 **(f)**. 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 sostituirla.

Dopo aver smontato lo pneumatico verificate il rim-tape, 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 **(a)**. 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 **(b)**.

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.

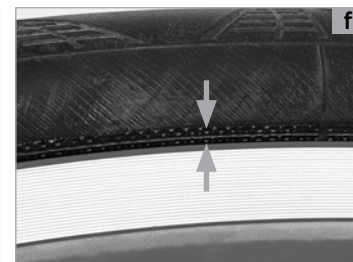
Se non doveste riuscire, consigliamo di usare delle leve di montaggio **(e)**. Accertatevi che il lato piegato sia rivolto verso la camera d'aria per non danneggiarla.

Premete quindi leggermente la valvola verso la parte interna dello pneumatico 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 lo 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 **(f)** 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.



PNEUMATICI TUBOLARI

La prima scelta per i professionisti sono i pneumatici tubolari, che sono sostanzialmente diversi dagli pneumatici rigidi o pieghevoli e dai sistemi con camera d'aria più utilizzati.


La camera d'aria è cucita nello pneumatico e deve essere incollata su speciali cerchi per pneumatici tubolari **(a)**. Solo un incollaggio accurato, effettuato da personale esperto, con una colla adeguata **(b)** applicata uniformemente su cerchio e pneumatico, può garantire la perfetta funzionalità del sistema. In caso di foratura è necessario sostituire tutto lo pneumatico. Lo pneumatico forato non aderisce più in maniera stabile sul cerchio perché manca la colla. In seguito ad una foratura, guidate pertanto con prudenza e scegliete la strada di ritorno più corta.

Sulle lunghe discese è possibile che sul sistema di pneumatici tubolari la colla si ammorbidisca e lo pneumatico perda il posizionamento stabile. Pericolo di perdita di pressione improvvisa e di caduta! Abituatevi quindi a frenare contemporaneamente con entrambi i freni **(c)**. Non fate strisciare i freni ma rilasciateli di tanto in tanto per consentire ai cerchi di raffreddarsi. In caso di dubbio fermatevi.


Fate eseguire l'incollaggio da un meccanico esperto del rivenditore specializzato SCOTT. Se comunque decideste di eseguire personalmente tale operazione, leggete la descrizione e seguite quanto indicato, in particolare i tempi di riposo e l'applicazione ripetuta della colla per creare uno strato ottimale.

Attenetevi anche alle indicazioni del produttore degli pneumatici e dei cerchi che avete acquistato sulla colla adatta e sulle eventuali procedure specifiche. Alcuni produttori di pneumatici hanno messo a disposizione dei video su Internet nei quali descrivono il montaggio, ad es. www.conti-online.com

PERICOLO!

 Gli pneumatici tubolari devono essere incollati con precisione sul cerchio da un meccanico. Un incollaggio insufficiente può causare un'improvvisa perdita d'aria o far sì che lo pneumatico si sfilì dal cerchio.

PERICOLO!

 Il calore dei freni può far allentare la colla. Frenate quindi sempre contemporaneamente con entrambi i freni e date tempo ai cerchi di raffreddarsi tra una frenata e l'altra.

Smontaggio degli pneumatici

Fare uscire tutta l'aria dallo pneumatico **(d)**. Per smontare lo pneumatico premerlo lateralmente sul lato opposto della valvola fino a quando non si crea una fessura e lo pneumatico si stacca **(e)**. Se lo pneumatico dovesse opporre resistenza fate scorrere la leva di montaggio in plastica nella fessura e sfilate lo pneumatico **(f)**.

Non è possibile sostituire solamente una camera d'aria bensì sarà necessario montare sul cerchio un tubolare completo. Durante un'uscita non è possibile incollare il tubolare; pertanto una volta gonfiato non sarà in posizione stabile sul cerchio.

Guidate pertanto piano, con prudenza e scegliendo la strada di ritorno più corta. Una volta giunti a casa sarà necessario incollare completamente a nuovo il tubolare come descritto di seguito.



Montaggio degli pneumatici

Il montaggio accurato e duraturo di un tubolare avviene in più fasi e può richiedere molto tempo. La pratica e l'esperienza con l'adesivo utilizzato e con i relativi modelli di pneumatico tubolare possono velocizzare il lavoro.

In genere il montaggio di pneumatici tubolari è da affidare al rivenditore specializzato SCOTT. Leggete le istruzioni di montaggio del produttore di tubolari prima di iniziare il montaggio.

Per incollare il tubolare può scegliere nastri adesivi e colle liquide **(a)**. Un vantaggio del nastro adesivo è dato dal montaggio rapido. Tuttavia la sede del tubolare non è sempre sufficientemente stabile. In caso di foratura il nastro resta spesso attaccato allo pneumatico che viene smontato, quindi la sede dello pneumatico di scorta nel cerchio non è più sicura.

Pertanto è consigliabile un fondo costituito da più strati di mastice liquido (colla per tubolari). In potere collante è superiore e nel caso di smontaggio dello pneumatico rimane attaccata al cerchio.

Tuttavia, anche in questo caso sarà necessario smontare lo pneumatico di riserva al termine dell'uscita. Per rinforzare la sede, occorrerà trattare nuovamente sia il fondo che il pneumatico **(b)** con mastice per tubolari.

Nel caso di ruote con fianchi dei cerchi molto alti, prima del primo montaggio svitare lo stelo dalla valvola con lo speciale utensile e montare una prolunga della valvola al posto dello stelo **(c)**. Avvitare nuovamente l'inserto della valvola nella stessa. In questo modo, una volta montato il pneumatico, sarà possibile gonfiare o far fuoriuscire l'aria normalmente dalla valvola.

Gonfiate lo pneumatico fino a che avrà acquistato la forma circolare e infilate la valvola nel foro del cerchio. Partendo dalla valvola premete lo pneumatico uniformemente su entrambi i lati verso il fondo dello pneumatico. Un successivo montaggio preciso non è garantito nel caso non si riuscisse ad inserire il tubolare sul cerchio o se tale operazione dovesse richiedere un uso eccessivo di forza.

Fare girare la ruota con tubolare montato e verificarne la centratura. Spesso, il punto in cui la valvola fuoriesce dallo pneumatico è più spessa, tanto da generare una deformazione verticale che farebbe sobbalzare la ruota durante la marcia. Nel caso di cerchio in alluminio affondi il foro della valvola e/o ne elimini le sbavature con una punta da trapano grande **(d)**, un raschino triangolare o una lima trasemata.

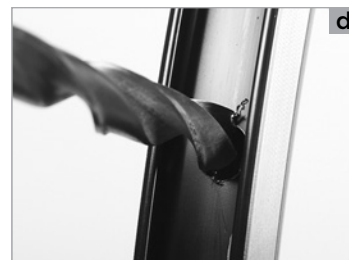
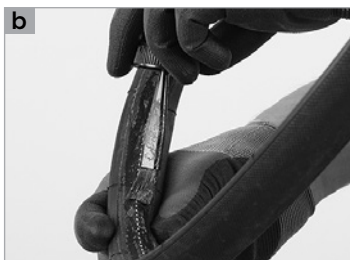
Per i cerchi in carbonio sbavate con cautela il bordo del foro con una lima tonda. Inserite la lima solo dall'esterno verso l'interno e non al contrario, altrimenti potrebbero allentarsi le fibre dello strato in resina sintetica. Dopodiché sigillate questo punto con dell'adesivo istantaneo. Dopo questo trattamento preliminare l'area della valvola aderisce meglio al cerchio.

Se avete tempo potete riporre per alcuni giorni lo pneumatico gonfiato e montato sul cerchio per facilitare ulteriormente il montaggio.

Ripulite il fondo del cerchio da grasso e olio eventualmente attaccati con un panno imbevuto di acetone, alcool o benzina per smacchiare **(e)**.

Attendete che il solvente sia completamente evaporato prima di cominciare a incollare gli pneumatici. È più facile applicare la colla **(f)** se tendete la ruota sullo strumento per centrare le ruote o su una vecchia forcella in una morsa.

Per creare una base sufficientemente collante con il mastice liquido è necessario applicare più strati di colla. Distribuire il mastice omogeneamente e con uno strato il più sottile possibile su quasi tutta la circonferenza del cerchio.



Con un po' di pratica riuscirete a distribuire la colla direttamente dal tubo **(a)**. Se non doveste riuscire, un pennello con setole rigide può facilitare l'operazione. Se la colla dovesse essere in un barattolo sarà in ogni caso necessario usare un pennello. Fate asciugare il mastice finché al tatto non risulterà più appiccicoso e liquido. Sarà eventualmente necessario far trascorrere più ore. Seguendo la stessa procedura applicate due ulteriori strati sottili di colla che lascerete ugualmente asciugare. Applicate strisce di colla anche sul nastro adesivo protettivo dello pneumatico tubolare. Fate riposare il cerchio e la ruota così preparati almeno una notte.

Prima di montare lo pneumatico applicate strisce di colla anche sul nastro adesivo protettivo dello pneumatico tubolare **(b)**. Completare quindi il fondo di colla con un ultimo strato di mastice. Nell'applicazione dell'ultimo strato, sul lato opposto alla valvola potete eventualmente lasciare dai cinque ai dieci centimetri senza mastice per avere in seguito un punto di presa per montare nuovamente lo pneumatico.

Non appena l'ultimo strato inizierà ad asciugarsi, pur risultando ancora viscoso, mettere per terra il cerchio con il foro della valvola rivolto verso l'alto. Inserite la valvola dello pneumatico leggermente gonfiato e quindi circolare nel foro per la valvola del cerchio e premetela con forza **(c)**.

Fate attenzione a non far toccare i fianchi dello pneumatico con lo strato di mastice per non sporcare subito lo pneumatico.

Nel caso non aveste apportato mastice sul lato opposto della valvola, la base di appoggio del cerchio non si sporcherà e la colla stessa non assorbirà sporco dal pavimento.

Afferrate lo pneumatico con le mani, mantenendo la stessa distanza a destra e a sinistra della valvola, tiratelo con forza verso il basso e sollevatelo pezzo per pezzo nel fondo del cerchio **(d)**. Continuate con la stessa regolarità fino a che non rimarranno circa 20 centimetri.

Tirate lo pneumatico un'altra volta verso il basso cominciando sopra dalla valvola, fino a quando le mani non raggiungeranno la parte ancora da montare.


Mantenete lo pneumatico teso facendo leva con le dita sul cerchio e con i pollici sullo pneumatico e posizionate la ruota al vostro fianco. Premete lo pneumatico con entrambi i pollici sul bordo del cerchio **(e)**.

Quando lo pneumatico sarà in sede deve essere centrato, poiché raramente gira subito in modo circolare. A tale scopo tendete nuovamente la ruota nel supporto di montaggio e fatela girare. Se il battistrada non è centrato o se la ruota traballa lateralmente, il punto interessato viene sollevato e rilasciato con una leggera piegatura.


Quando lo pneumatico gira senza deformazione laterale, togliete la ruota dal sostegno e pompate lo pneumatico fino alla metà della pressione nominale. Caricate la ruota sulle estremità dell'asse e il bloccaggio rapido e fatela ruotare per alcuni metri a terra **(f)**. La ruota dovrebbe girare verticalmente ma per alcuni giri inclinata su entrambi i lati.

Se durante il controllo finale il pneumatico gira in modo circolare, gonfiate lo con la pressione massima, sgonfiate nuovamente fino a 2/3 e attendete almeno otto ore, meglio se un giorno intero, prima di effettuare la prima uscita. Adeguare la pressione del tubolare alle proprie esigenze attenendosi ai valori consigliati dai produttori di tubolari.


PERICOLO!

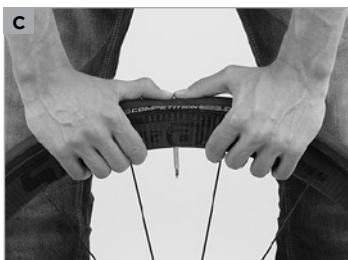
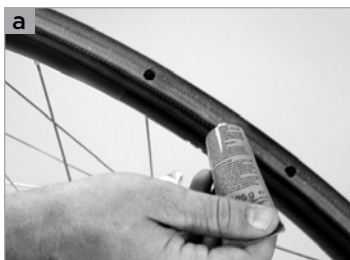
 Se viene apportata una quantità di colla insufficiente è possibile che il tubolare fuoriesca dal cerchio. Pericolo d'incidente!

PERICOLO!

 La benzina e il mastice altamente infiammabile devono essere utilizzati solo in locali ben areati. Custodite tali sostanze in modo conforme e lontano dalla portata dei bambini.

ATTENZIONE!

 Le speciali colle per tubolari non solo hanno una particolare tenuta su cerchio e tubolare bensì anche su dita ed abbigliamento. Consigliamo pertanto di usare vestiti smessi.



IMPORTANTE!

i Nel caso di montaggio del tubolare su un cerchio già usato, sarà eventualmente necessario rimuovere con attenzione resti di colla e sporco servendosi di carta vetrata. Fate attenzione a non danneggiare il carbonio. Pulite infine il cerchio con un panno morbido e con dell'acetone.

IMPORTANTE!

i Prima di smontare una ruota leggete i capitoli "Ruote e pneumatici" e "Uso dei bloccaggi rapidi e dei perni passanti".

IMPORTANTE!

i Per i cerchi in carbonio sono disponibili mastici speciali per tubolari (p. es. Continental). Se utilizzate cerchi di questo tipo, leggete attentamente le istruzioni per l'uso per produttore del mastice per pneumatici tubolari disponibili in questo CD informativo SCOTT.

IMPORTANTE!

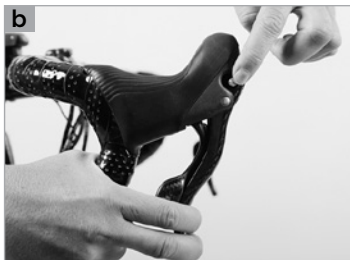
i Si attenga al video sulla collatura sicura dei tubolari Continental disponibile sul sito internet www.conti-online.com

COME RIMONTARE LA RUOTA

Il montaggio delle ruote avviene in sequenza inversa rispetto allo smontaggio. Eventualmente infilare i dischi dei freni tra i pattini. Accertatevi che la ruota sia inserita esattamente nei forcellini e che sia centrata tra le gambe della forcella o tra i foderi posteriori. Verificate la sede corretta del bloccaggio rapido e dei bloccaggi di sicurezza. Troverete maggiori informazioni nel capitolo "Uso dei bloccaggi rapidi e dei perni passanti".

Richiudete immediatamente la leva di sgancio veloce sul freno (**Shimano**, **SRAM**) (**a**) o fate scorrere la barretta sull'unità di leve freno/cambio sul manubrio (**Campagnolo**) (**b**).

Nel caso di freni **Cantilever (c)** e **V-brake (d)** riattaccare il cavo sul 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.



Nel caso di **freni a disco**, prima di montare la ruota, verificate se le pastiglie si trovano esattamente nelle predisposizioni della pinza freno: la fessura tra le pastiglie è parallela in tutte le sue parti e gli indicatori di usura si trovano nella posizione prevista. Assicuratevi che il disco del freno scorra tra le pastiglie. Tirare la leva del freno (più volte con freni a disco) dopo aver montato la ruota e chiuso il bloccaggio rapido.

Tutti i freni:

Tirare la leva del freno (**e**) (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 (**f**).

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) **(a)** 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 **(b)** 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 diritti. Cercando di torcere il manubrio rispetto alla ruota anteriore verificare che l'attacco manubrio sia fissato saldamente sulla forcella **(c)**. Appoggiarsi brevemente sui corpi leva 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 **(d)**. 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 **(e)**.

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 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 o verso la scatola del movimento centrale, verificate che la sella non sia storta **(f)**. Se necessario aprire il meccanismo di bloccaggio, regolare la sella e bloccarla nuovamente. 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. 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. 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.

CARBONIO - UN MATERIALE PARTICOLARE

I prodotti costituiti da materiale sintetico rinforzato con fibre di carbonio, detto anche carbonio o CFRP, presentano caratteristiche particolari. Il carbonio **(a)** 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 **(b)** 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 **(c)** dal vostro rivenditore specializzato SCOTT.

Sostituite subito un componente danneggiato! 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 **(d)**.

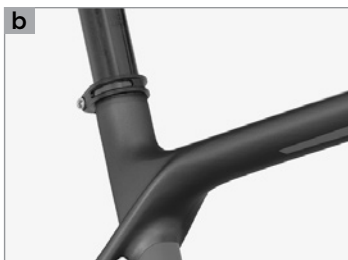
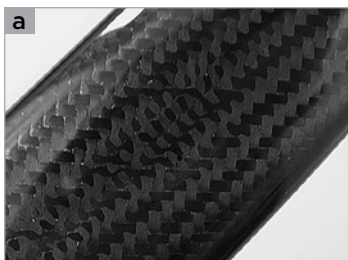
Come tutti i componenti di costruzione leggeri, i componenti in carbonio hanno un ciclo vitale limitato. Consigliamo pertanto di far controllare il manubrio e l'attacco ad intervalli regolari (p. es. ogni tre anni), in base all'uso, anche se non sono stati sottoposti a sollecitazioni particolari (p. 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. Per evitare che questo materiale delicato si rovini proteggerlo con coperte **(e)**, 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 **(f)**. 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 serraggio 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 (a), 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! 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 (b)! Potrebbero subire danni. Consigliamo di montare un reggisella resistente (in alluminio) 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 (c+d) 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 forza di serraggio anche del 30 % (a). Questo accorgimento è utile soprattutto nelle zone di bloccaggio del manubrio e dell'attacco manubrio, del cannotto della forcella e dell'attacco manubrio o del reggisella, 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

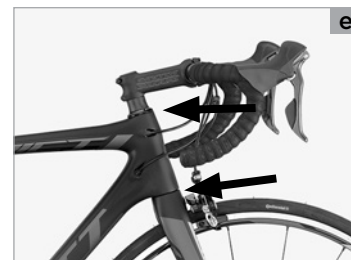
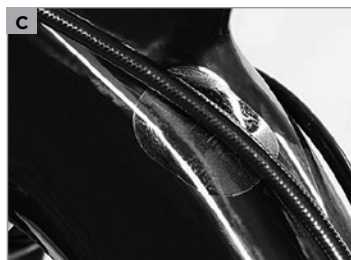
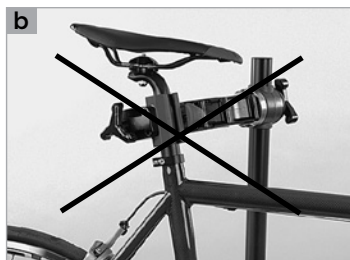
La forcella è connessa al telaio, in modo tale da poter ruotare, tramite la serie sterzo (e). Affinché la bicicletta SCOTT possa stabilizzarsi ed andare dritta, è necessario che tale zona dello sterzo si muova con facilità. Gli urti dovuti a fondi stradali irregolari sollecitano fortemente la serie sterzo, 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. 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 (f). 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, la forcella deve spostarsi automaticamente dalla posizione centrale **(a)**.

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 **(b)**. Usate una chiave a brugola per serrare di poco (ad es. un quarto di giro) la vite di regolazione incassata in alto **(c)**.

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 **(d)**. 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.

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.

IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE DELLA BICICLETTA SCOTT

Per usare la bicicletta nel traffico stradale è necessario che sia equipaggiata di un impianto d'illuminazione funzionante **(f)** (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 **(a)** o pila ricaricabile 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".

INFORMAZIONI INTERESSANTI SULLA BICICLETTA SCOTT

CASCHI E OCCHIALI

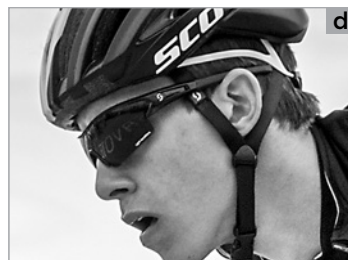
Consigliamo vivamente l'uso di un casco di protezione. Il vostro rivenditore specializzato SCOTT ha a disposizione un'ampia scelta di diverse dimensioni.

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 (b+c)! 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 da corsa 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 deve aderire sul viso per non far passare vento lateralmente **(d)**. 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 **(e)** 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 **(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 dovrebbero essere di materiale resistente per una maggiore tenuta e con la suola rigida in modo che il pedale non prema sul piede **(a)**. 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 da corsa SCOTT è dotata di pedali a sgancio rapido o pedali automatici **(b+c)**. Nelle soles 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 è dato da una tenuta stabile del piede in caso di pedalate veloci. Grazie alla tenuta fissa il pedale può essere spinto 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. Nel caso il pedale non dovesse funzionare correttamente o la tacchetta fosse fortemente usurata è possibile che la scarpetta si sganci automaticamente dal pedale **(e)**. 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 **(f)** e lubrificate regolarmente con dell'olio il meccanismo di aggancio.**

PERICOLO!

-  **La maggior parte delle scarpette con tacchette (cleats) è adatta limitatamente per camminare. Dal momento che le tacchette, in particolare di scarpette per biciclette da corsa sono più alte della suola, garantiscono una scarsa tenuta anche su fondo non scivoloso. Prestate particolare attenzione.**

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 contenute 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. 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 indicazioni 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.

Lucchetti

Non dimenticare di portare con sé un buon lucchetto ad arco (b) 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 (c). 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 (d). 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.

Estensioni aerodinamiche o da triathlon/cronometro

Prima di montare sulla bicicletta da corsa SCOTT le estensioni aerodinamiche o da triathlon/cronometro (e) informatevi assolutamente se è ammesso l'utilizzo del manubrio o del relativo inserto con il manubrio e l'attacco manubrio presenti.

IMPORTANTE!

i Leggere le istruzioni per l'uso del produttore di manubri e attacchi manubrio disponibili in questo CD informativo SCOTT. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore specializzato SCOTT!

Parafanghi

Se volete dotare la bicicletta SCOTT di parafanghi, chiedete consiglio al rivenditore specializzato SCOTT. Sono disponibili parafanghi removibili (f), i cosiddetti parafanghi a incastro, e modelli fissi, che offrono una maggiore protezione da sporco e bagnato.

I parafanghi montati successivamente come modelli fissi sono in genere in materia plastica e vengono mantenuti in posizione tramite dei bracci di sostegno aggiuntivi. Un parafango 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.

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

In teoria sono previste diverse modalità di trasporto di bagagli con la bicicletta da corsa SCOTT. Una soluzione comoda e pertanto consigliabile è data da appositi zaini per biciclette **(a)**, a seconda del peso e del volume del bagaglio. Rivolgersi ad un rivenditore specializzato SCOTT.

PERICOLO!

⚡ Sulle biciclette SCOTT da corsa, da triathlon, da cronometro e da ciclocross l'utilizzo di portapacchi **(b) non è consentito. Tenete presente che SCOTT declina qualsiasi responsabilità e non fornisce alcuna garanzia in caso di utilizzo di un portapacchi.**

TRASPORTO DI BAMBINI

Sulle biciclette SCOTT da corsa, da triathlon, da cronometro e da ciclocross non è consentito l'utilizzo di rimorchi (per bambini) **(c)**, seggiolini **(d)** e dispositivo di traino per bambini. 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

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 **(e)** 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.

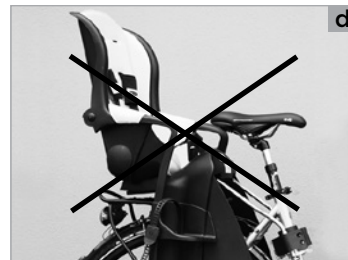
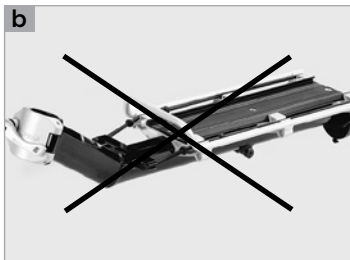
Diversamente dai portabiciclette da tetto, con i portabiciclette posteriori, sempre più diffusi, non è necessario trasportare la bicicletta ad un'altezza elevata. Accertatevi che forcella e telaio non subiscano danni con il tipo di fissaggio usato. Pericolo di rottura!

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 per sella **(f) tachimetri ecc. Pericolo d'incidente!**



PERICOLO!

⚡ Non utilizzare portabiciclette con i quali è possibile fissare al contrario la bicicletta da corsa 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 portabicicletta metterebbe in pericolo la sicurezza degli altri utenti della strada.

PERICOLO!

⚡ Non riponete la bicicletta SCOTT o parti della bicicletta senza fissaggio nell'abitacolo (a). 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 (b)! Non fissate mai i telai in carbonio con dispositivi di bloccaggio!

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!

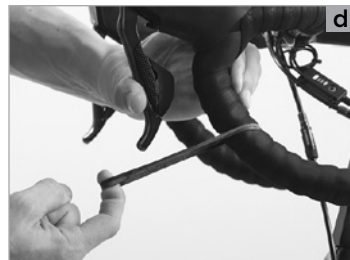
! Tenete conto della maggiore altezza dell'automobile. Misurate l'altezza totale della macchina e annotatela su un foglio che riporrete ben visibile sul cruscotto o sul volante.

ATTENZIONE!

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

ATTENZIONE!

! Nel caso in cui trasportiate una bicicletta SCOTT con freni a disco idraulici (d), tirate le leve del freno e bloccatele con un elastico resistente.

**IN TRENO / CON MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICI**

Il trasporto di biciclette sui mezzi pubblici locali (e) 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 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 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 (f) o in uno scatolone per biciclette 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), 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.

ATTENZIONE!

! Se la vostra bicicletta da ciclocross SCOTT è dotata di freni a disco, montate i blocchi per il trasporto quando trasportate la bicicletta da ciclocross SCOTT con le ruote smontate.

ATTENZIONE!

! Tirate la leva del freno e bloccatela con un elastico resistente.

AVVERTENZE GENERALI SU CURA E ISPEZIONI**MANUTENZIONE E ISPEZIONI DELLA BICICLETTA 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 **(a)** 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 **(b)** 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.

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 **(c)** o cavi del cambio e del freno **(d)**, 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).

PERICOLO!

⚡ Usare solamente pezzi di ricambio originali **(e)** quando è necessario sostituire delle parti. 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!

PULIZIA E CURA DELLA BICICLETTA SCOTT

Sudore, sporco e sale dell'inverno danneggiano la bicicletta SCOTT. Pertanto consigliamo di pulire regolarmente tutti i componenti **(f)**.

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.

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 **(a)** controllare lo stato della catena **(b)** e ingrassarla **(c)** (vedi capitolo “Catena” nelle istruzioni dei produttori di componenti disponibili in questo CD informativo SCOTT).

Consigliamo di trattare le superfici metalliche, verniciate ed in carbonio (ad esclusione delle piste e dei dischi frenanti) con della cera dura comunemente in commercio **(d)**. Lucidare i componenti una volta asciugata la cera.

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!

⚡ 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 idropultrici. 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, detergenti non neutri o detergenti chimici, poiché potrebbero intaccare la superficie!

CUSTODIA DELLA BICICLETTA 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 **(e)** o di controllare regolarmente la pressione di gonfiaggio **(f)**. Pulire la bicicletta SCOTT e proteggerla dalla corrosione. Il vostro rivenditore specializzato SCOTT dispone di prodotti specifici per la cura e la pulizia, ad es. cera a spruzzo.

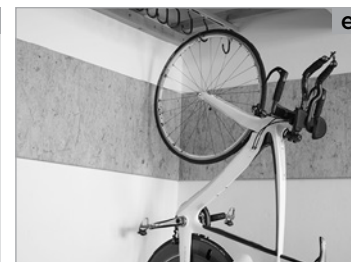
Smontare il reggisella e fare asciugare le eventuali parti umide. Spruzzare un po' d'olio vaporizzato nel piantone di metallo (non se il telaio è in carbonio). Inserire davanti l'ingranaggio piccolo e dietro il pignone più piccolo, affinché cavi e molle siano il più possibile allentati.

ATTENZIONE!

! Non appendete la bicicletta SCOTT per i cerchi in carbonio. Montate per lo meno una ruota in alluminio.

IMPORTANTE!

i 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.



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 1.500 ai 2.500 km all'anno o dopo 60-100 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. Questo vale in particolare per biciclette da ciclocross SCOTT.

Componente	Attività	Prima di ogni uscita	Mensile	Annuale	Altro
Illuminazione	se necessario verificare il funzionamento	▪			
Pneumatici	verificare pressione di gonfiaggio altezza del profilo e fianchi dell'usura del disco	▪	▪		
Freni (a pattino)	verificare percorso leva, spessore dei pattini e posizione rispetto al cerchio prova dei freni da fermo	▪			
Freni (a disco meccanici)	percorso leva, spessore e prova dei freni da fermo	▪			
Freni, pattini (a pattino)	pulire		▪		
Cavi/pattini/tubi dei freni	controllo visivo		▪		
Freni (a disco)	percorso leva, impermeabilità, prova dei freni da fermo sostituire il liquido dei freni (fluidi DOT)	▪			○
Cerchi (per freno a pattino)	verificare spessore della parete, se necessario sostituirli				○ più tardi dopo il 2° set di pattini
Forcella	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
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

Componente	Attività	Prima di ogni uscita	Mensile	Annuale	Altro
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	verificarne la sede	▪			
Dadi (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 bloccaggio 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 ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)	TRP ⁴ (Nm)	Campagnolo ⁵ (Nm)
Cambio	Fissaggio (sul telaio/forcellino di cambio)	8 - 10	8 - 10			15
	Bloccaggio cavo	5 - 7	4 - 5			6
	Pulegge guida	3 - 4				2,7
Deragliatore	Fissaggio sul telaio	5 - 7	5 - 7			5 - 7
	Bloccaggio cavo	5 - 7	5			5
Leva del cambio	Fissaggio sul manubrio	5	2,5 - 4			10
	Copriforo Flat bar	0,3 - 0,5				6
Leva del freno	Fissaggio sul manubrio	6 - 8	5 - 7	6 - 8		10
	Leve del freno per corse a cronometro			5 - 7		
	Flat bar					6
Mozzo	Leva di comando del bloccaggio rapido	5 - 7,5				
	Controdado di regolazione cuscinetto per mozzi a bloccaggio rapido	10 - 25				
	Anello di sicurezza pacchetto pignoni	29 - 49	40			40 (11 vel.) 50 (10 vel.)
	Dadi dell'asse	30 - 45				
Mozzo con cambio epicicloidale						

Componente	Viti	Shimano ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)	TRP ⁴ (Nm)	Campagnolo ⁵ (Nm)
Pedivelle	Fissaggio pedivella (perno quadro privo di grasso)	35 - 50				32 - 38
	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		
	Triple Square					42
	Ultra Torque					42 - 60
Fissaggio ingranaggio		8 - 11	12 - 14 (acciaio)			8
			8 - 9 (alluminio)			
Cartridge impermeabile movimento centrale scatola	Scatola (perno quadro)	49 - 69				70
	Scatola (Shimano Hollowtech II)	35 - 50				
Pedale	SRAM Giga X Pipe)		34 - 41			35
	Shimano Octalink	50 - 70				(UltraTorque)
Scarpetta	asse del pedale	35				40
	tacchetta ("Cleat") Tacchetti ("Spike")	5 - 6 4				
Freni (freni a V)	Bloccaggio cavo	6 - 8	6 - 8	6 - 8	6 - 8	5
	Fissaggio portapattini	6 - 8	6 - 8	6 - 8	6 - 8	8
	Fissaggio pattino	1 - 2				
	Perni di montaggio del freno su forcella/telaio			8 - 10		

¹ www.shimano.com ² www.sram.com ³ www.tekro.com ⁴ www.trpbrakes.com ⁵ www.campagnolo.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 SCOTT 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 ¹ (Nm)	Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)	TRP ⁴ (Nm)	Magura HS ⁵ (Nm)
Vite pinza del freno su forcella/telaio su forcella/telaio	6 - 8	9 - 10 (adattatore IS) 8 - 10 (Pinza del freno)	6 - 8	6 - 8	6
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		4
- Bloccaggio a due viti					
Dado di ancoraggio del tubo sulla leva e tubo comune sulla pinza del freno	5 - 7	5			4
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	2 - 4	4
Spurgo della leva del freno			2 - 4		4
Fissaggio disco del freno (6 fori)	4	6,2	4 - 6	6 - 8	
Fissaggio disco del freno (Center Lock)	40 - 50				
Tubo (dado di ancoraggio) collegamento diretto	5 - 7				4
Pistoni passivi (vite di spurgo)					4
Fissaggio pattino sulla pinza del freno	0,2 - 0,4		3 - 5		
Bloccaggio cavo sulla pinza del freno				4 - 6	

¹ www.shimano.com, ² www.sram.com, ³ www.tekro.com, ⁴ www.trpbrakes.com, ⁵ www.magura.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 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!

 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 **(a+b)**. 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 **(c+d)** aumentano la durata di vita. Tuttavia, i componenti elencati di seguito devono essere sostituiti quando raggiungono il limite di usura:

catena	cuscinetti di mozzi, snodi ecc.
pattini	nastro del manubrio
fluido per freni	pneumatici
dischi dei freni (e)	pignoni
cavi dei freni	rivestimento della sella / sella
guaine dei freni	pulegge del cambio
fianchi del cerchio (nel caso di freni a pattino) (f)	cavi cambio
gomme delle manopole	guaine del cambio
ingranaggi	camere d'aria
protezione del fodero orizzontale	lubrificanti

ATTENZIONE!

 Registrate la vostra bicicletta SCOTT sul sito www.scott-sports.com. Solo così potrete usufruire dell'estensione della garanzia.

PERICOLO!

 Registrate la vostra bicicletta SCOTT su 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.



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 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 (Troवादistributori: 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 _____
 Forma/dimensioni del telaio _____
 Dimensione pneumatici _____
 Particolarità/accessori _____

PERICOLO!

⚡ Registrate la vostra bicicletta SCOTT sul sito 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 categoria 3
 categoria 1 categoria 4
 categoria 2 categoria 5

Peso totale consentito

Bicicletta SCOTT, ciclista e bagaglio _____ kg
 Portapacchi/Carico consentito no
 Seggiolino consentito no
 Rimorchio consentito/Peso rimorchiabile consentito no

Leva del freno Leva destra Leva sinistra
 Attribuzione delle leve freno ruota anteriore freno ruota anteriore
 freno ruota posteriore 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"/> Sella/reggisella (regolate altezza sella e posizione in base alle esigenze del cliente) |
| <input type="checkbox"/> Freni anteriore e posteriore | <input type="checkbox"/> Cambio (arresto di fine corsa!) |
| <input type="checkbox"/> Ruote (centrata/tensione dei raggi/pressione di gonfiaggio) | <input type="checkbox"/> Viti dei componenti (controllo, chiave dinamometrica) |
| <input type="checkbox"/> Manubrio/attacco manubrio (controllato posizione/viti con chiave dinamometrica) | <input type="checkbox"/> Effettuato giro di prova |
| <input type="checkbox"/> Pedali (se necessario regolazione della durezza di sgancio) | <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 biciclette SCOTT.

Ulteriori istruzioni in questo CD informativo SCOTT

Impianto frenante, sistema di pedali, reggisella, attacco manubrio, cambio

Cliente

Cognome, nome _____
 Indirizzo _____
 CAP/Località _____
 Tel., Fax _____
 E-mail _____
 Luogo, data, firma _____



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