

SCOTT GENERAL INFO

ISO 4210:2014

**MANUAL DE INSTRUÇÕES SCOTT
BICICLETA DE ESTRADA**





Antes da primeira utilização leia pelo menos as páginas 10-18!

Realize, antes de cada utilização, a inspeção de funcionamento das páginas 19-21!

Tenha atenção ao capítulo “Uso apropriado da sua bicicleta SCOTT”, ao Plano de assistência técnica SCOTT, ao Passaporte da bicicleta SCOTT e ao Protocolo de entrega SCOTT!


A sua bicicleta e este manual de instruções cumprem os requisitos de segurança dos padrões ISO 4210:2014 Bicicletas – Requisitos de segurança técnica para bicicletas.




Leia o manual de instruções SCOTT e as instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT! Este manual de instruções SCOTT forma um sistema com as instruções dos fabricantes dos componentes.

Se não encontrar neste manual de instruções SCOTT todas as respostas e antes de realizar ajustamentos de qualquer espécie aconselhe-se com o seu revendedor SCOTT.


PERIGO!

 Registe a sua bicicleta SCOTT em www.scott-sports.com no prazo de dez dias a partir da data de compra. Os seus dados podem ajudar, especialmente, a garantir a sua segurança, porque assim podemos informá-lo sobre eventuais medidas de segurança.

ATENÇÃO!

 Tenha especial atenção também às instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT. Este manual de instruções obedece à legislação europeia e aos padrões EN/ISO. Na entrega da bicicleta SCOTT fora da Europa, o importador tem de anexar event. instruções complementares.

NOTA!

 Informe-se em www.scott-sports.com

Nota legal:

V 5.0, janeiro de 2015

É reservado o direito a alterações de detalhes técnicos em relação às informações e ilustrações deste manual.

© A reimpressão, tradução e reprodução ou outro tipo de utilização comercial, mesmo que só parcialmente e recorrendo a meios eletrónicos, não são permitidas sem a autorização prévia por escrito da Zedler – Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH.

© Texto, conceção, fotografia e arranjo gráfico
Zedler – Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH www.zedler.de e
SCOTT-SPORTS SA www.scott-sports.com

BICICLETA DE ESTRADA SCOTT



BICICLETA DE CICLOCROSSE SCOTT



MÁQUINA DE CONTRARRELÓGIO SCOTT



Quadro:

- ① Tubo superior
- ② Tubo inferior
- ③ Tubo do selim
- ④ Escora inferior
- ⑤ Escora superior
- ⑥ Tubo de direção




- 1 Selim
- 2 Espigão do selim
- 3 Aperto do espigão do selim
- 4 Travão traseiro
- 5 Disco do travão
- 6 Desviador dianteiro
- 7 Cassete
- 8 Desviador traseiro
- 9 Corrente
- 10 Prato da corrente
- 11 Pedaleiro
- 12 Pedal
- 13 Avanço
- 14 Guiador
- 15 Apoios de antebraço
- 16 Extensores (Extensions)

- 17 Guiador de base/ bullhorn
- 18 Manete de travão
- 19 Manete de mudanças
- 20 Manete de travão/ mudanças
- 21 Caixa de direção
- 22 Travão dianteiro
- 23 Disco do travão
- 24 Garfo

Roda:

- 25 Aperto rápido/ Eixo passante
- 26 Raio
- 27 Aro
- 28 Pneu
- 29 Cubo

NOTA INFORMATIVA SOBRE ESTE MANUAL DE INSTRUÇÕES SCOTT . . . . .	.09
SEGURANÇA E COMPORTAMENTO	10
USO APROPRIADO DA SUA BICICLETA SCOTT	13
INSPEÇÕES ANTES DA PRIMEIRA UTILIZAÇÃO	16
INSPEÇÕES ANTES DE CADA UTILIZAÇÃO	19
MANUSEAMENTO DE APERTOS RÁPIDOS E EIXOS PASSANTES	21
Apertos rápidos na bicicleta SCOTT	21
A fixação segura de um componente com um aperto rápido	22
Eixos passantes na bicicleta SCOTT	26
A fixação segura de um componente com um eixo passante	26
ADAPTAÇÃO DA BICICLETA SCOTT AO CICLISTA	28
Ajuste da altura correta do selim	29
Ajuste da altura do guidador	31
Avanços para sistemas sem rosca - Aheadset®	33
Particularidades nas bicicletas SCOTT com tubo de garfo de carbono	34
Ajustamento do selim - distância selim/guidador e inclinação do selim	36
Deslocação e ajustamento horizontal do selim	37
Adaptação do tablier	40
Ajustamento do alcance da manete de travão nas bicicletas de estrada SCOTT e bicicletas de ciclocrosse SCOTT	40
Ajustamento da inclinação do guidador e das manetes de travão/mudanças nas bicicletas de estrada SCOTT e bicicletas de ciclocrosse SCOTT	42
Particularidades dos guiadores aerodinâmicos nas máquinas de triatlo e de contrarrelógio SCOTT	43
TRAVÕES	44
Travões de aro	46
Travões de bicicleta de estrada e de tração lateral	46
Travões de crosse/Cantilever	48
Travões de disco	51
Travões de disco hidráulicos	52
Travões de disco mecânicos	54
MUDANÇAS DE VELOCIDADE	55
Transmissão por desviador	55
Funcionamento e manuseamento	56
Controlar e reajustar	59
Ajustar desviador traseiro	60
Ajustar desviador dianteiro	62
Shimano Di2	63
Acumulador/bateria	64
CORRENTE DA BICICLETA	66
Conservação da corrente	66
RODAS E PNEUS	67
Indicações sobre pneus, câmaras de ar, fita de aro e pressão de ar	68
Válvulas	70
Concetricidade dos aros, tensão dos raios	71
Rodas de carbono	71
Particularidades na travagem com rodas de carbono	72
REPARAÇÃO DE UM PNEU DANIFICADO	73
Desmontagem da roda	74
Pneus com armação de arame e kevlar	75
Desmontagem dos pneus	75
Montagem do pneu	76
Pneus tubulares	78
Desmontagem dos pneus	79
Montagem do pneu	80
Recolocação da roda	84
INSPEÇÕES APÓS UMA QUEDA	86
CARBONO - UM MATERIAL ESPECIAL	88
CAIXA DA DIREÇÃO/JOGO DE COMANDO NA BICICLETA SCOTT	91
Controlar e reajustar	91
Caixas de direção sem rosca - Aheadset®	92
ILUMINAÇÃO NA SUA BICICLETA SCOTT	93
Iluminação operada com acumulador e bateria	94
INFORMAÇÕES RELEVANTES SOBRE A BICICLETA SCOTT	94
Capacetes e óculos	94
Vestuário	95
Pedais e sapatos	96
Acessórios	97
Cadeados	98
Kit de avarias	98

Computador . . . . .	.99
Guiadores de contrarrelógio/triatlo ou aerodinâmicos . . . . .	.99
Guarda-lamas . . . . .	.99
Transporte de bagagem	100
Transporte de crianças	100
TRANSPORTE DA BICICLETA SCOTT . . . . .	.101
Com o automóvel . . . . .	.101
Com os camxinhos de ferro / com os transportes públicos	103
Com o avião	103
INDICAÇÕES GERAIS SOBRE OS CUIDADOS E AS INSPEÇÕES	104
Manutenção e inspeção da sua bicicleta SCOTT	104
Lavar e cuidar da sua bicicleta SCOTT	105
Arrumação ou armazenamento da sua bicicleta SCOTT	107
SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA E PLANO DE MANUTENÇÃO SCOTT	108
BINÁRIOS DE APERTO DOS PARAFUSOS ACONSELHADOS PARA A SUA BICICLETA SCOTT . . . . .	.110
Binários de aperto dos parafusos aconselhados para travões de disco na sua bicicleta SCOTT . . . . .	.112
REQUISITOS LEGAIS PARA PARTICIPAR NO TRÂNSITO . . . . .	.113
RESPONSABILIDADE POR PRODUTOS DEFEITUOSOS E GARANTIA . . . . .	.114
Indicações sobre peças de desgaste . . . . .	.115
GARANTIA PARA AS BICICLETAS SCOTT . . . . .	.116
 SCOTT PLANO DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA . . . . .	.118
 SCOTT PASSAPORTE DA BICICLETA	124
 SCOTT PROTOCOLO DE ENTREGA	125

NOTA INFORMATIVA SOBRE ESTE MANUAL DE INSTRUÇÕES SCOTT

As figuras nas páginas da frente do manual de instruções SCOTT são exemplares para uma bicicleta de estrada SCOTT, uma máquina de contrarrelógio SCOTT e uma bicicleta de ciclocrosse SCOTT típicas. Uma destas bicicletas SCOTT corresponde à bicicleta SCOTT comprada por si. Existem, entretanto, muitos tipos de bicicletas, projetadas especialmente para diversas finalidades e respetivamente equipadas. No âmbito deste manual de instruções SCOTT, são tratados os seguintes tipos de bicicletas:

Bicicletas de estrada **(d)**

Bicicletas de triatlo

Máquinas de contrarrelógio **(e)**


Bicicletas de ciclocrosse **(f)**

O manual de instruções SCOTT não é válido para qualquer outro tipo de bicicletas que não sejam os indicados. Este não é um manual para ajudar na montagem de uma bicicleta SCOTT a partir de peças individuais, na reparação ou na colocação de bicicletas SCOTT parcialmente montadas em estado pronto para sua utilização.


Neste manual de instruções SCOTT é utilizado sempre em descrições gerais o conceito “bicicleta de estrada”, quando nos queremos referir a bicicletas de estrada, bicicletas de triatlo, máquinas de contrarrelógio e bicicletas de ciclocrosse.

Preste especial atenção aos seguintes símbolos:


PERIGO!

 Este símbolo indica uma possível ameaça à sua vida e saúde, caso os procedimentos exigidos não sejam cumpridos ou não sejam tomadas as respetivas precauções de segurança.

ATENÇÃO!

 Este símbolo alerta para comportamentos incorretos, que poderão resultar em danos materiais e ambientais.

NOTA!

 Este símbolo indica informações sobre a utilização do produto ou a respetiva parte relevante do manual de instruções SCOTT, à qual deverá ser prestada uma atenção especial.



As possíveis consequências indicadas nem sempre são novamente descritas no manual de instruções SCOTT, se estes símbolos aparecerem.

Este manual de instruções SCOTT, juntamente com este CD de informação SCOTT, cumpre os requisitos dos padrões ISO 4210:2014 bicicletas de estrada.

Tenha especial atenção também às instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

SEGURANÇA E COMPORTAMENTO

Prezada Cliente da SCOTT, Prezado Cliente da SCOTT,

Felicitemo-la(o) pela compra da sua nova bicicleta SCOTT. Adquiriu uma bicicleta que ultrapassará as suas expectativas no que diz respeito a qualidade, funcionamento e características de condução. Os nossos quadros SCOTT são feitos por medida e os componentes são adaptados às necessidades individuais do utilizador, para que ainda fique mais feliz com a sua nova bicicleta SCOTT, quer seja principiante de ciclismo quer seja ciclista amador!

Para que possamos garantir-lhe um prazer de condução seguro, solicitamos-lhe que leia este manual de instruções SCOTT cuidadosamente.

Com a compra desta bicicleta SCOTT decidiu-se por um produto de qualidade. A sua nova bicicleta SCOTT foi combinada com competência a partir de peças cuidadosamente desenvolvidas e acabadas. O seu revendedor SCOTT montou-a, deixando-a pronta a usar e submeteu-a a um teste de funcionamento. Assim, pode pedalar nela desde o primeiro metro com satisfação e uma sensação de segurança **(a+b)**.

Compilámos para si, neste manual de instruções SCOTT, muitos conselhos sobre a forma de utilizar a sua bicicleta SCOTT e também uma quantidade de informações relevantes em torno do funcionamento técnico, da manutenção e cuidados. Leia o manual de instruções SCOTT cuidadosamente. Vale a pena, mesmo que já ande de bicicleta há muitos anos. Especialmente, o funcionamento técnico das bicicletas desenvolveu-se muito nos últimos anos.



Antes de utilizar a sua nova bicicleta SCOTT pela primeira vez, deveria, por isso, ter lido, pelo menos, o capítulo “Inspeções antes da primeira utilização”. Para sentir satisfação e segurança ao andar de bicicleta, deveria realizar sempre a inspeção de funcionamento descrita no capítulo “Inspeções antes de cada utilização”, antes de montar na sua bicicleta SCOTT.

Até mesmo um manual de instruções, minucioso como uma enciclopédia, não poderia cobrir todas as combinações possíveis de modelos de bicicletas e componentes disponíveis. Por esta razão, este manual de instruções SCOTT concentra-se na sua bicicleta SCOTT que acabou de comprar e nos seus componentes usuais **(c)** e apresenta-lhe as instruções e advertências mais importantes para o manuseamento da sua nova bicicleta SCOTT.

Quando realizar os trabalhos de ajustamento e manutenção **(d)**, amplamente descritos, tem de ter sempre em consideração que as instruções e indicações são válidas exclusivamente para esta bicicleta SCOTT.

Os conselhos não podem ser aplicados a outros tipos de bicicletas. Devido ao facto de haver uma imensidade de modelos e de alterações, os trabalhos descritos não estão eventualmente completos. Tenha especial atenção também às instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

Tenha em conta que as instruções podem precisar de ser completadas em função da experiência e/ou da habilidade manual da pessoa que realiza os trabalhos. Alguns trabalhos poderão exigir ferramentas (especiais) **(e)** ou instruções adicionais.

Este manual não poderá facilitar-lhe as capacidades de um mecânico de bicicletas.

NOTA!

i Neste CD de informação SCOTT, encontrará as instruções dos fabricantes dos componentes, bem como os web links correspondentes.

Antes de partir na sua bicicleta, aqui ficam algumas recomendações muito importantes para nós como ciclistas: Nunca ande de bicicleta sem capacete devidamente ajustado e óculos **(f)**. Assegure-se de que veste vestuário próprio para bicicleta, vestuário claro e bem visível, além disso as calças ou calções devem ser justos às pernas ou deve usar uma fixação de calças e calçado adequado ao sistema de pedais montado.

Em vias públicas, conduza sempre de modo atencioso, cumprindo as regras de trânsito, para não se pôr a si em perigo nem pôr em perigo os outros.

Este manual não poderá ensinar-lhe a andar de bicicleta. Sempre que andar de bicicleta, tem de estar ciente que esta é uma atividade potencialmente perigosa e que terá de manter sempre a sua bicicleta SCOTT sob controlo. Se for necessário, frequente um curso para ciclistas principiantes, como às vezes são realizados.

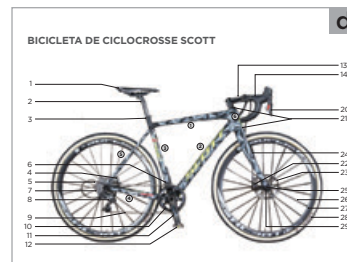
Como em qualquer outro desporto, também pode ferir-se ao andar de bicicleta. Sempre que montar numa bicicleta, tem de estar ciente deste perigo e aceitá-lo. Lembre-se sempre que em cima de uma bicicleta não dispõe do mesmo equipamento de segurança que oferece um veículo a motor (p. ex. a carroçaria, ABS ou airbag). Portanto, ao andar de bicicleta seja sempre cuidadoso e respeite os outros participantes do trânsito.

Nunca conduza sob a influência de medicamentos, drogas, álcool, ou quando estiver cansado. Nunca transporte uma segunda pessoa na sua bicicleta SCOTT e mantenha sempre ambas as mãos sobre o guiador.

Cumpra os regulamentos legais relativos à utilização de bicicletas SCOTT no trânsito. Estes regulamentos variam de país para país.

Respeite a natureza quando anda de bicicleta na floresta e nos campos. Utilize a sua bicicleta SCOTT exclusivamente em caminhos e estradas compactados e sinalizados com superfície rija e lisa **(a)**.

Em primeiro lugar, gostaríamos de familiarizá-lo com as peças da sua bicicleta SCOTT. Para isso, comece por desdobrar a capa frontal do manual de instruções SCOTT. Aqui estão reproduzidos um exemplo de uma bicicleta de estrada SCOTT **(b)**, uma máquina de contrarrelógio SCOTT **(c)** e uma bicicleta de ciclo-crosse SCOTT típica **(d)**, nos quais são descritos todos os componentes necessários. Deixe esta página aberta durante toda a leitura. Desta maneira poderá localizar rapidamente as peças mencionadas no texto.



PERIGO!

⚡ No que respeita aos cuidados a ter com a sua bicicleta **(e)**, aos trabalhos de manutenção e de ajuste **(f)**, no interesse da sua própria segurança, não exija demasiado de si. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

⚡ Note que: Quem anda numa bicicleta, não pode apoiar-se a veículos em andamento. Não pode conduzir sem as mãos no guiador. Os pés só podem ser tirados dos pedais, quando o estado da via o exigir.

SCOTT - NO SHORTCUTS

USO APROPRIADO DA SUA BICICLETA SCOTT

Os nossos engenheiros construíram a sua bicicleta SCOTT para uma determinada finalidade. Utilize a sua bicicleta SCOTT exclusivamente para a sua finalidade determinada, caso contrário existe o perigo da bicicleta SCOTT não ser adequada a alguns esforços e falhar, o que pode provocar consequências de acidente imprevisíveis! Em caso de uso desapropriado, a garantia extingue-se.

NOTA!

i Leia, em www.scott-sports.com, a que categoria a sua bicicleta SCOTT nova pertence.

Não há um tipo de bicicleta que seja apropriado para todas as finalidades. O seu revendedor SCOTT ajuda-o com prazer a encontrar a bicicleta SCOTT adequada às suas necessidades. Além disso ele ainda lhe mostra os limites dos diferentes tipos de bicicletas.

Categoria 1: Bicicletas de estrada, bicicletas de triatlo e máquinas de contrarrelógio SCOTT

Antes do uso de **bicicletas de estrada (a)**, **bicicletas de triatlo (b)** e **máquinas de contrarrelógio (c)** SCOTT em vias públicas, é necessária a existência dos seguintes equipamentos, prescritos para as mesmas.

No trânsito em vias públicas, cumpra as regras de trânsito. Encontrará mais informações no capítulo “Requisitos legais para a participação no trânsito”.

Em **bicicletas de estrada, bicicletas de triatlo e máquinas de contrarrelógio SCOTT** é proibida a utilização de reboques, cadeiras de criança e porta-bagagens. Tenha atenção ao facto de que a SCOTT não assume qualquer responsabilidade ou garantia, se forem utilizados um reboque, uma cadeira de criança ou um porta-bagagens.

PERIGO!

⚡ As bicicletas SCOTT da categoria 1 não são apropriadas para a utilização no terreno, saltos (d), slides, utilização em escadas, stoppies (e), wheelies, tricks, etc.!

Bicicletas de estrada, bicicletas de triatlo e máquinas de contrarrelógio SCOTT só podem ser utilizadas em caminhos e estradas compactados com superfícies asfaltadas ou pavimentadas. Os pneus têm de permanecer sempre em contacto com o solo.

Estas bicicletas não são apropriadas para a utilização offroad, ciclocrosse ou para passeios com porta-bagagens ou sacos para bagagem.

As bicicletas Aero, Lightweight, Endurance Comfort e Contessa Road SCOTT fazem parte desta categoria.

O **peso total autorizado** (ciclista incl. bagagem e bicicleta) não pode ultrapassar os **117 a 120 kg** (consoante o modelo). O peso máximo autorizado, pode ser, eventualmente, ainda mais limitado pelas recomendações relativas à utilização, realizadas pelos fabricantes dos componentes.

NOTA!

i Leia, em www.scott-sports.com, a que categoria a sua bicicleta SCOTT nova pertence.



Categoria 2.3: Bicicletas de ciclocrosse SCOTT

As bicicletas de ciclocrosse SCOTT (f) nem sempre são destinadas, devido à sua conceção e equipamento, para serem utilizadas em vias públicas. Antes da utilização em vias públicas, têm de estar disponíveis os equipamentos prescritos para isso. No trânsito em vias públicas, cumpra as regras de trânsito. Encontrará mais informações no capítulo “Requisitos legais para a participação no trânsito”.

As bicicletas de ciclocrosse SCOTT - CX podem ser utilizadas em terrenos compactados, i. e. em estradas e caminhos para bicicletas alcatroados e carreiros com superfície de cascalho fino e relva. Os pneus têm de permanecer sempre em contacto com o solo. Além disso são adequadas para carreiros e caminhos florestais bem compactados com superfície de cascalho fino e pistas de offroad com ligeiro declive, nas quais os pneus perdem aderência por breves instantes devido à existência de pequenos desnivelamentos. Elas podem ser utilizadas além disso em terrenos pouco acidentados e em competições de ciclocrosse.

Estas bicicletas não são apropriadas para utilização no terreno, como utilização em montanha nas modalidades de All-Mountain, Enduro, Downhill (DH), Freeride, Dual Slalom, parques de Downhill/Freeride, Jumps, Drops e em parques de bicicletas, etc.

As bicicletas SCOTT CX pertencem a esta categoria.

O **peso total autorizado** (ciclista incl. bagagem e bicicleta) não pode ultrapassar os **117 a 120 kg** (consoante o modelo). O peso máximo autorizado, pode ser, eventualmente, ainda mais limitado pelas recomendações relativas à utilização, realizadas pelos fabricantes dos componentes.

Nas **bicicletas de ciclocrosse SCOTT** não são autorizados reboques, cadeiras de criança e porta-bagagens. Tenha atenção ao facto de que a SCOTT não assume qualquer responsabilidade ou garantia, se forem utilizados um reboque, uma cadeira de criança ou um porta-bagagens.

PERIGO!

⚡ Bicicletas SCOTT da categoria 2.3 não são apropriadas para utilização em terrenos muito acidentados e rochosos, saltos, slides, utilização em escadas, stoppies, wheelies, tricks, etc.!

NOTA!

i Leia, em www.scott-sports.com, a que categoria a sua bicicleta SCOTT nova pertence.

INSPEÇÕES ANTES DA PRIMEIRA UTILIZAÇÃO

1. Para poder participar no trânsito, existem exigências legais. Estas variam de país para país, razão pela qual as bicicletas SCOTT não estão obrigatoriamente equipadas totalmente **(a)**.

Pergunte ao seu revendedor SCOTT quais as leis e disposições em vigor no seu país ou no local, onde pretende utilizar a bicicleta SCOTT. Mandê equipar a sua bicicleta SCOTT devidamente, antes de a utilizar no trânsito.

Encontrará mais informações no capítulo “Requisitos legais para a participação no trânsito”.

2. Está familiarizado com o apoio à deslocação **(b)**? Consulte o passaporte da bicicleta SCOTT e verifique se consegue ativar o travão dianteiro com a mesma manete do travão (direita ou esquerda), como está habituado. Se este não for o caso, mande modificar as manetes do travão pelo seu revendedor SCOTT ainda antes da primeira viagem.

Os travões modernos podem, sob certas circunstâncias, ter um desempenho de travagem muito mais forte do que o seu travão convencional. Faça primeiro um teste de travões numa superfície plana com pavimento de boa aderência fora do trânsito! Vá tentando lentamente travagens cada vez mais fortes a velocidades cada vez mais elevadas.

Encontrará mais informações no capítulo “Travões” e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

3. Está familiarizado com o tipo de mudanças e o seu modo de funcionamento **(c)**? Peça ao seu revendedor SCOTT que lhe explique o modo de funcionamento das mudanças de velocidade e, se for preciso, familiarize-se com o modo de funcionamento das mudanças fora do trânsito.

Encontrará mais informações no capítulo “Mudanças de velocidade” e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

4. O selim e o guiador estão bem ajustados? O selim deve estar ajustado de tal modo que ainda consiga alcançar o pedal na sua posição mais inferior com o calcanhar, sem inclinar a anca **(d)**. Verifique se ainda consegue alcançar o chão com a ponta dos pés, quando está sentado no selim. O seu revendedor SCOTT ajuda-o, se não estiver satisfeito com a sua posição sobre o seu selim.

Encontrará mais informações no capítulo “Adaptação da bicicleta SCOTT ao ciclista”.

5. Se tiver pedais clique ou pedais com sistema de encaixe **(e)** na sua bicicleta SCOTT: já alguma vez andou de bicicleta com os sapatos correspondentes? Familiarize-se primeiro em estado parado e cuidadosamente com o processo de encaixe e de desencaixe. Peça ao seu revendedor SCOTT que lhe explique o funcionamento dos pedais e que os ajuste devidamente para si.

Encontrará mais informações no capítulo “Pedais e sapatos” e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

- ⚡ Tenha em conta que a distância de paragem aumenta, se conduzir com um guiador aerodinâmico ou de triatlo. O alcance das manetes de travão não é favorável em todas as posições das mãos no guiador.**

PERIGO!

- ⚡ Utilize a sua bicicleta SCOTT exclusivamente de acordo com a sua finalidade determinada, caso contrário existe o perigo da sua bicicleta SCOTT não aguentar os esforços e falhar. Perigo de queda!**

PERIGO!

- ⚡ Assegure-se de que tem liberdade suficiente, especialmente, na zona dos órgãos sexuais **(f)**, para não se ferir, se tiver de descer da bicicleta rapidamente.**

PERIGO!

- ⚡ Note que o desempenho de travagem e a aderência dos pneus poderão diminuir consideravelmente em piso molhado. Com piso húmido, conduza com especial precaução e bastante mais devagar do que com piso seco.**



PERIGO!

⚡ Em caso de pouca experiência e/ou posição demasiado apertada dos pedais com sistema de encaixe, pode acontecer que fique preso no pedal! Perigo de queda!

PERIGO!

⚡ Se tiver caído com a sua bicicleta SCOTT, realize pelo menos as inspeções dos capítulos “Inspeções antes de cada utilização” e “Inspeções após uma queda”. Regresse ao seu ponto de partida, com muito cuidado, na sua bicicleta SCOTT, apenas se ela tiver passado na inspeção sem problemas. De modo nenhum deve travar ou acelerar fortemente e não deve conduzir na chamada condução de pé. Se não estiver seguro, peça que o venham buscar de carro, em vez de correr algum risco. Em casa, tem de controlar minuciosamente a sua bicicleta SCOTT mais uma vez. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT!

PERIGO!

⚡ É proibida a utilização de reboques (a), cadeiras de criança (b) e porta-bagagens em bicicletas de estrada, de triatlo e máquinas de contrarrelógio SCOTT.

NOTA!

i Aconselhamos-lhe a subscrição de um seguro de responsabilidade civil. Assegure-se de que o seu seguro também cobre danos na bicicleta em caso de necessidade. Dirija-se ao seu agente de seguros.

INSPEÇÕES ANTES DE CADA UTILIZAÇÃO

A sua bicicleta SCOTT foi testada várias vezes durante o fabrico e seguidamente submetida a um controlo final, efetuado pelo seu revendedor SCOTT. Dado que durante o transporte da sua bicicleta SCOTT podem ocorrer alterações no funcionamento ou terceiros podem ter efetuado modificações, durante o tempo de paragem, na sua bicicleta SCOTT, antes de cada viagem deveria controlar absolutamente o seguinte:

1. Os apertos rápidos (c), eixos passantes ou os aparafusamentos na roda dianteira e traseira, no espigão do selim (d) e nos demais componentes estão apertados corretamente?

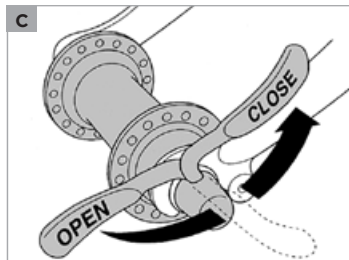
Encontrará mais informações no capítulo “Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes” e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

2. Os pneus estão em bom estado e possuem ambos pressão suficiente (e)? Os dados sobre a pressão máxima e mínima (em bar ou PSI) podem ser encontrados lateralmente no flanco do pneu. Encontrará mais informações no capítulo “Rodas e pneus” e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

3. Deixe ambas as rodas rodarem livremente, a fim de testar a concentricidade das mesmas. Observe a este respeito, nas bicicletas com travões de disco, o espaço entre o quadro e o aro ou pneu ou, em bicicletas com travões de aro, entre o calço do travão e o aro. Concentricidade deficiente pode também ser um indício de pneus rebentados lateralmente e raios rachados.

Encontrará mais informações no capítulo “Rodas e pneus” e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

4. Faça um teste de travões com a bicicleta parada, puxando a manete de travão com força para o guiador (f). Os calços dos travões de aro têm de tocar por completo e ao mesmo tempo nos flancos do aro. Não podem tocar nas rodas nem ao travar nem quando estão abertos ou num estado intermédio. A manete não pode deixar-se puxar para o guiador. Nos travões hidráulicos não deve sair óleo ou líquido dos travões pelos tubos! Controle também a espessura dos calços dos travões.



Nos travões de disco **(a)** o ponto de pressão tem de ficar estável imediatamente. Se só for possível sentir um ponto de pressão estável depois da manete de travão ter sido acionada várias vezes, deve mandar controlar a sua bicicleta SCOTT imediatamente no seu revendedor SCOTT. Encontrará mais informações no capítulo “Travões” e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

- Deixe a sua bicicleta SCOTT cair no chão de uma altura baixa **(b)**. Em caso de ruídos metálicos, verifique as causas. Verifique, se necessário, os rolamentos e as uniões roscadas. Se necessário, reaperte-os um pouco mais.
- Assegure-se, event., de que dobrou completamente para dentro o descanso de estacionamento, antes de iniciar a viagem. Perigo de queda!
- Não se esqueça de levar consigo um cadeado em U **(c)** ou um cadeado de corrente de boa qualidade. Apenas quando prender a sua bicicleta SCOTT a um objeto fixo, poderá impedir o roubo de modo eficiente.
- Se pretender deslocar-se no trânsito, tem de equipar a sua bicicleta SCOTT de acordo com as disposições legais do respetivo país **(d)**. De qualquer modo, conduzir sem luz e sem refletores com má visibilidade e na escuridão é muito perigoso. Não será visto pelos outros participantes no trânsito ou sê-lo-á demasiado tarde. Quando se desloca no trânsito, precisa sempre de um sistema de iluminação autorizado. Ligue as luzes logo quando começar a escurecer.

Encontrará mais informações no capítulo “Requisitos legais para a participação no trânsito”.

PERIGO!

⚡ Não utilize a sua bicicleta SCOTT, se ela apresentar algum defeito num destes pontos! Uma bicicleta SCOTT com falhas pode causar graves acidentes! Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

⚡ Fixações que não estejam corretamente apertadas, como p. ex. os apertos rápidos, podem fazer com que peças da sua bicicleta SCOTT se soltem. As consequências seriam quedas graves!



PERIGO!

⚡ Tenha em conta que o percurso de paragem aumenta, se conduzir com um guiador aerodinâmico ou de triatlo **(e). O alcance das manetes de travão não é favorável em todas as posições das mãos no guiador.**

PERIGO!

⚡ A sua bicicleta SCOTT é sujeita a grandes esforços devido às influências do piso e às forças que transmite à sua bicicleta SCOTT. Os diferentes componentes reagem com desgaste e fadiga a estas forças dinâmicas. Controle a sua bicicleta SCOTT regularmente, i. e. de acordo com o Serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT, no que diz respeito a sinais de desgaste, riscos, deformações, mudanças de cor ou início de rachas. Componentes, cujo tempo de vida útil tenha sido ultrapassado, podem falhar de repente. Leve regularmente a sua bicicleta SCOTT, i. e. de acordo com o serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT ao seu revendedor SCOTT, para que ele possa substituir as peças em causa, se necessário.

MANUSEAMENTO DE APERTOS RÁPIDOS E EIXOS PASSANTES

APERTOS RÁPIDOS NA BICICLETA SCOTT

Para ser possível um ajuste ou uma montagem e desmontagem rápidos, foram instalados apertos rápidos na maior parte das bicicletas SCOTT. Verifique se todos os apertos rápidos estão bem fixos, antes de cada utilização da bicicleta SCOTT. Os apertos rápidos deveriam ser operados com o máximo cuidado, porque a sua segurança depende diretamente deles.

Exercite a operação correta dos sistemas de aperto rápido, para evitar acidentes.

O aperto rápido é composto essencialmente por dois elementos de manuseamento **(f)**:

- A alavanca de um dos lados do cubo: Esta transforma em força de aperto o movimento de fechamento por meio de um eixo excêntrico.
- A porca de aperto no outro lado do cubo: Ela permite ajustar a tensão prévia num tirante roscado (o eixo de aperto rápido).

PERIGO!

⚡ Não toque no disco do travão possivelmente quente (p. ex., após uma descida longa) logo depois de parar. Poderia queimar-se! Deixe primeiro sempre arrefecer o disco de travão, antes de abrir um aperto rápido.

A fixação segura de um componente com um aperto rápido

Abra o aperto rápido. Agora deveria ser legível a inscrição “Open” **(a)**. Certifique-se que o componente a fixar está corretamente posicionado.

Encontrará mais informações nos capítulos “Adaptação da bicicleta SCOTT ao ciclista” e “Rodas e pneus” e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

Mova a alavanca no sentido da posição de aperto, de modo a pode ler-se por fora “Close”. No início do movimento de fecho até metade do trajeto a alavanca tem de poder mover-se com facilidade **(b)**.

Depois, a força de resistência da alavanca deverá aumentar significativamente e, no final, a alavanca só se deverá poder mover com muito esforço. Use o tenar do polegar e puxe, se necessário, também com os outros dedos, um componente fixo, por exemplo, o garfo **(c)** ou a escora traseira, mas não um disco de travão ou raio.

Na posição final, a alavanca tem de formar ângulo reto em relação ao eixo de aperto rápido **(d)**; ela não pode ficar em pé lateralmente de forma alguma. A alavanca deverá estar ajustada ao quadro ou ao garfo de tal modo que não possa ser aberta inadvertidamente. Deveria, porém, ser fácil de agarrar, para se poder realmente mover depressa.

Controle a fixação, carregando na extremidade da alavanca fechada e tentando rodá-la **(e)**. Se ela se mover, terá de a abrir e aumentar a tensão prévia. Para tal, gire a porca de aperto para o lado oposto uma meia volta no sentido dos ponteiros do relógio. Volte a fechar o aperto rápido e verifique de novo a fixação.

Por fim, eleve a roda alguns centímetros do chão e dê-lhe uma pancada no pneu de cima para baixo. Uma roda fixa de forma segura mantém-se nas ponteiros do quadro ou no garfo e não faz ruídos metálicos.



Para verificar o aperto rápido do espigão do selim, tente rodar o selim contra o quadro **(f)**.

PERIGO!

⚡ Certifique-se de que as alavancas de ambos os apertos rápidos da roda permanecem sempre no lado oposto ao acionamento de corrente. Assim, poderá evitar montar a roda dianteira sem querer do lado errado. Nas bicicletas SCOTT com travões de disco e apertos rápidos com eixo de 5 mm pode ser conveniente colocar ambas as alavancas no lado do acionamento. Desta maneira evitará entrar em contacto com o disco quente e queimar os dedos. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

⚡ Nunca ande numa bicicleta SCOTT, sem ter examinado primeiro a fixação das suas rodas. Se o aperto rápido estiver insuficientemente fechado pode soltar-se a roda. Grande perigo de acidente!

ATENÇÃO!

! Se montou eixos passantes na sua bicicleta de estrada SCOTT, leia as instruções do fabricante de eixos passantes e da roda neste CD de informação SCOTT.

ATENÇÃO!

! Prenda as rodas, fixadas com apertos rápidos, juntamente com o quadro a um objeto fixo, quando estacionar a sua bicicleta SCOTT. Proteção contra roubo!

NOTA!

i Pode substituir os apertos rápidos por um dispositivo antirroubo. Necessita para tal de uma chave especialmente codificada ou de uma chave allen. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

⚡ Após ter montado as rodas, faça um teste aos travões com a bicicleta parada. O ponto de pressão do travão tem de surgir antes da manete de travão chegar ao guiador. Bombeie em travões hidráulicos event. várias vezes até ser ajustado um ponto de pressão firme.

Sistema de aperto rápido RWS DT Swiss

O sistema de aperto rápido RWS da DT Swiss **(a-c)** para bicicletas de estrada e ciclocrosse é uma forma especial de apertos rápidos para as rodas dianteiras e traseiras. O sistema RWS é compatível com todas as ponteiras padrão.

Na montagem, preste atenção à limpeza dos eixos, cubos, apoios da roda no garfo e quadro. Limpe os componentes event. com um pano absorvente e eventualmente com a ajuda de água com um pouco de detergente da louça.

Se o ajustamento e a fixação da roda não funcionarem como o descrito, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

Montagem da roda

Coloque a roda dianteira no garfo e enfie event. ao mesmo tempo o disco do travão na pinça do travão. Tenha atenção ao trajeto da corrente na roda traseira que deve passar por cima da coroa dentada e sobre os dois rolos do desviador traseiro.

Alinhe a roda dianteira ou traseira entre os apoios da roda e o garfo ou a parte traseira e desloque o eixo de aperto RWS da esquerda através do apoio da roda e do cubo. Coloque no lado direito a porca de aperto.

Segure a porca de aperto no lado direito do cubo. Rode depois a manete de aperto RWS no sentido dos ponteiros do relógio, para apertar previamente o sistema RWS. Consoante o garfo montado ou o modelo de quadro são necessárias seis, na maior parte das vezes até mais voltas. Nas primeiras voltas, a manete de aperto RWS deve poder ser rodada facilmente.

Rode depois a manete de aperto rápido com força no sentido dos ponteiros do relógio até o eixo estar bem apertado manualmente.

A manete de aperto RWS não pode estar levantada para a frente **(d)**. Puxe a manete de aperto RWS levemente para fora **(e, posição 1)**, para a colocar numa posição favorável. Rode a manete de aperto depois para a posição desejada **(e, posição 2)** e volte a deslocar a manete de aperto em direção ao cubo **(e, posição 3)**.

Feche a manete de desaperto dos travões ou coloque o cabo de tração. Acione a manete do travão, para colocar o travão pronto a funcionar. Os calços dos travões de aro têm de tocar por completo e ao mesmo tempo nos flancos do aro. Não podem tocar nas rodas nem ao travar nem quando estão abertos ou num estado intermédio.

Levante a roda e dê-lhe uma pancada de cima para baixo. A roda tem de estar fixa de forma segura e não pode chocalhar.

Desmontagem da roda

Para abrir o sistema RWS, rode a manete de aperto rápido no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio **(f)**, enquanto segura na porca de aperto no outro lado do cubo. É típico não ter de abrir completamente o sistema RWS. Abra apenas o suficiente para a roda poder deslizar para fora das ponteiras. Só em casos excecionais deve ser aberto totalmente e o eixo retirado por completo para fora do cubo.

PERIGO!

⚡ Rodas montadas de forma incorreta podem causar quedas e acidentes graves! Se tiver a mais pequena dúvida, peça ao seu revendedor SCOTT que lhe explique o sistema da sua bicicleta SCOTT.

PERIGO!

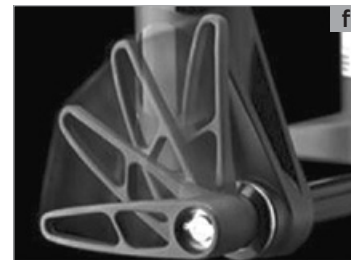
⚡ Após ter montado as rodas, faça um teste aos travões com a bicicleta parada. O ponto de pressão do travão tem de surgir antes da manete de travão chegar ao guiador. Bombeie em travões hidráulicos event. várias vezes até ser ajustado um ponto de pressão firme.

PERIGO!

⚡ Não utilize o parafuso vermelho para abrir ou fechar o sistema RWS.

NOTA!

i Leia primeiro, em qualquer caso, o manual de instruções do fabricante do respetivo garfo ou roda neste CD de informação SCOTT, antes de colocar em funcionamento ou substituir uma combinação garfo/roda com sistema de eixos passantes. Encontrará mais informações em www.dtswiss.com



EIXOS PASSANTES NA BICICLETA SCOTT

No sistema RWS da DT Swiss instalado pela SCOTT **(a-c)** para bicicletas de estrada e ciclocrosse trata-se de eixos passantes, que dão aos garfos e partes traseiras uma maior rigidez. Se a sua bicicleta SCOTT for submetida a esforços, a marcha permanece estável na via.

Em bicicletas de estrada ou ciclocrosse SCOTT com travões de disco, o sistema RWS está aparafusado no lado direito. O sistema possui uma rosca maior e só pode ser desapertado com 2,5 voltas. Na montagem, preste atenção à limpeza dos eixos passantes, apoios da roda no garfo e cubos. Limpe os componentes event. com um pano absorvente e eventualmente com a ajuda de água com um pouco de detergente da louça.

Se o ajustamento e a fixação da roda não funcionarem como o descrito, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

A fixação segura de um componente com um eixo passante

Montagem da roda

Coloque a roda no garfo ou na parte traseira e enfie event. ao mesmo tempo o disco do travão na pinça do travão. Tenha atenção ao trajeto da corrente na roda traseira que deve passar por cima da coroa dentada e sobre os dois rolos do desviador traseiro.

Alinhe a roda dianteira entre as ponteiras e empurre o eixo passante pela esquerda através da ponteira e do cubo, mantendo a manete de aperto rápido aberta.

Assim que o lado oposto estiver atingido, rode o eixo passante no sentido dos ponteiros do relógio para dentro da porca do lado direito. Não utilize a força, pelo contrário tenha atenção para que a rosca do eixo aperte devidamente sem esforço na porca do outro lado.

Na primeira volta, a manete de aperto RWS do eixo passante deve poder ser rodada facilmente. Se tudo estiver ajustado devidamente, rode depois a manete de aperto RWS no máximo total duas voltas e meia no sentido dos ponteiros do relógio, para apertar previamente o sistema RWS.



A força na manete aumenta então nitidamente. Não rode mais do que o necessário para o eixo ficar bem apertado manualmente.


A manete de aperto RWS não pode estar levantada para a frente **(d)**. Puxe a manete de aperto RWS levemente para fora **(e, posição 1)**, para a colocar numa posição favorável. Rode a manete de aperto RWS depois para a posição desejada **(e, posição 2)** e volte a deslocar a manete de aperto RWS em direção ao cubo **(e, posição 3)**.

Acione a manete do travão, para colocar o travão pronto a funcionar. Levante a roda e dê-lhe uma pancada de cima para baixo. A roda tem de estar fixa de forma segura e não pode chocalhar.


Desmontagem da roda

Para abrir o sistema RWS, rode a manete de aperto rápido no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio. Quando tiver desapertado completamente o eixo passante com duas voltas e meia, segure na roda em posição e retire o eixo do cubo.

PERIGO!

 Rodas montadas de forma incorreta podem causar quedas e acidentes graves! Se tiver a mais pequena dúvida, peça ao seu revendedor SCOTT que lhe explique o sistema da sua bicicleta SCOTT.


PERIGO!

 Após ter montado as rodas, faça um teste aos travões com a bicicleta parada. O ponto de pressão do travão tem de surgir antes da manete de travão chegar ao guiador. Bombeie em travões hidráulicos event. várias vezes até ser ajustado um ponto de pressão firme **(f)**.

PERIGO!

 Não utilize o parafuso vermelho para abrir ou fechar o sistema RWS.

NOTA!

 Leia primeiro, em qualquer caso, o manual de instruções do fabricante do respetivo garfo ou roda neste CD de informação SCOTT, antes de colocar em funcionamento ou substituir uma combinação garfo/roda com sistema de eixos passantes. Encontrará também mais informações em www.dtswiss.com

ADAPTAÇÃO DA BICICLETA SCOTT AO CICLISTA

O seu tamanho e as suas proporções são decisivos para a escolha do tamanho do quadro da sua bicicleta SCOTT. Assegure-se de que tem liberdade suficiente, especialmente, na zona dos órgãos sexuais, para não se ferir, se tiver de descer da bicicleta rapidamente **(a)**.

Com a escolha de um tipo de bicicleta, a postura do corpo é praticamente estipulada **(b+c)**. No entanto, diferentes componentes da sua bicicleta SCOTT foram concebidos de tal modo, que até certo ponto poderão ser ajustados às proporções do seu corpo. Destes fazem parte o espigão do selim, o guiador e o avanço, bem como as manetes de travão/mudanças.

Dado que todos os trabalhos exigem experiência, ferramenta apropriada e habilidade técnica, deveria restringir-se, exclusivamente, ao controlo da posição. Converse com o seu revendedor SCOTT sobre a sua posição sobre selim e os seus desejos de alteração. Este pode concretizar as suas ideias no âmbito de uma ida à oficina da sua bicicleta SCOTT, p. ex., por ocasião da primeira inspeção.

Efetue sempre, depois de cada adaptação/montagem, a inspeção breve, indicada no capítulo “Inspeções antes de cada utilização” e experimente a sua bicicleta SCOTT com calma fora do trânsito.

PERIGO!

⚡ Em quadros com alturas muito pequenas há perigo do pé colidir com a roda dianteira. Por isso, preste atenção ao ajuste correto das plaquetas dos sapatos.

PERIGO!

⚡ Os trabalhos descritos exigem experiência mecânica e ferramenta adequada. Aperte as uniões roscadas, por princípio, com grande cuidado. Vá aumentando a força de aparafusamento progressivamente, verificando continuamente a fixação segura do componente. Utilize uma chave dinamométrica e não exceda os binários máximos de aperto dos parafusos! Estes podem ser encontrados no capítulo “Binários de aperto dos parafusos aconselhados para a sua bicicleta SCOTT”, nas próprias peças e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

NOTA!

i A posição do ciclista sobre o selim depende fortemente da finalidade da bicicleta SCOTT. Consulte o seu revendedor SCOTT ou o seu treinador. Os seguintes conselhos são adequados a bicicletas de estrada SCOTT típicas.

NOTA!

i Se sentir problemas quando está assentado no selim, (p. ex., dormência), isso pode ser provocado pelo selim. O seu revendedor SCOTT tem muitos selins diferentes para escolha e terá todo o prazer em o aconselhar.

AJUSTE DA ALTURA CORRETA DO SELIM

A que altura deve ficar o selim, depende do comprimento das pernas. Ao pisar no pedal, a planta do pé deve estar no centro do eixo do pedal. A perna não pode ficar totalmente esticada na posição mais inferior do pedaleiro, senão há irregularidades no pedalar **(d)**.

Verifique a altura do selim com sapatos rasos. Use, de preferência, sapatos próprios para andar de bicicleta.

Sente-se no selim e coloque o calcanhar sobre o pedal na posição inferior. A anca tem de ficar direita, a perna completamente esticada **(e)**.

Para ajustar a altura do selim, solte o aperto rápido (ver o capítulo “Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes”) ou o parafuso de aperto do espigão na extremidade superior do tubo do selim. Para este último, vai precisar de ferramenta adequada, p. ex., uma chave allen com a qual roda o parafuso de aperto duas a três voltas em sentido contrário ao dos ponteiros do relógio. Agora, pode ajustar a altura do espigão do selim.

Não puxe o espigão do selim para lá da marcação existente no tubo **(f)** (fim, mínimo, máximo, stop, limite ou algo semelhante) e unte sempre a peça de alumínio ou de titânio do espigão, que encaixa num tubo de selim de alumínio, titânio ou aço. Nos espigões de selim de carbono e/ou nos tubos de carbono não deve aplicar lubrificante na área de fixação! Em vez disso, use pasta de montagem especial para carbono.



Alinhe novamente o selim, olhando da ponta do selim até à caixa de movimento pedaleiro ou ao longo do tubo superior. Aperte bem o espigão do selim. Feche para isso o aperto rápido, como descrito no capítulo “Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes” ou rode o parafuso de aperto do espigão em meias-voltas ou melhor em passos de meio metro newton, começando por 3 Nm, no sentido dos ponteiros do relógio **(a)**. Deveria conseguir uma tensão de aperto suficiente logo sem fazer grande força com as mãos. Caso contrário, o espigão do selim não corresponde ao tipo de quadro.

Entre cada passo, controle continuamente a fixação segura do espigão do selim. Agarre, para isso, bem o selim com as mãos à frente e atrás e tente rodá-lo **(b)**. Se isso for possível, tem de voltar a apertar cuidadosamente o parafuso de fixação do espigão do selim uma meia rotação ou melhor um quarto de rotação ou meio metro Newton e controlar novamente o assento.

Ao fazer um novo teste, a posição da perna esticada está correta? Faça um teste, colocando o pé, juntamente com o pedal na posição mais inferior. Se a planta do pé se encontrar a meio do pedal (posição ideal de pedalar), o joelho tem de estar levemente dobrado. Se assim for, ajustou o selim na altura correta.

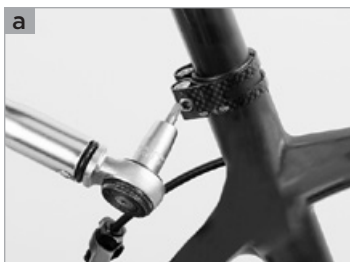
Verifique se ainda consegue chegar ao chão a partir do selim de forma segura **(c)**. Se este não for o caso, deverá, pelo menos no início, baixar um pouco o selim.

PERIGO!

⚡ Não lubrifique de modo nenhum o tubo do selim de um quadro de carbono, se este não estiver equipado com uma proteção de alumínio. Se usar um espigão de selim de carbono, não deve sequer lubrificar os quadros de metal. Os componentes de carbono, que tenham sido lubrificados uma vez, em certas circunstâncias, não podem nunca mais voltar a ser fixados com segurança! Em vez disso, use pasta de montagem especial para carbono.

PERIGO!

⚡ Tenha cuidado para não apertar demasiado o aperto do espigão de selim. O forçar da rosca pode provocar uma danificação do espigão do selim ou do quadro. Perigo de acidente!



PERIGO!

⚡ Nunca ande na bicicleta, se o espigão do selim estiver puxado para cima da marcação de fim, mínimo, máximo, limite ou stop! Ele poderia quebrar ou o quadro poderia ficar danificado. Em quadros com tubo de selim mais longo, cuja altura ultrapassa o tubo superior, o espigão do selim deveria ser inserido no quadro, pelo menos até estar abaixo do tubo superior ou abaixo da escora superior! Quando para o espigão do selim e o quadro estiverem prescritas diferentes profundidades mínimas de inserção, escolha sempre a profundidade maior de inserção prescrita.

ATENÇÃO!

! Se o seu espigão do selim abanar ou não deslizar facilmente no tubo do selim, peça ajuda ao seu revendedor SCOTT. De modo nenhum deve usar a força!

ATENÇÃO!

! Vá-se aproximando a partir de baixo, em pequenos passos (meio metro newton) do binário de aperto do parafusos máximo prescrito, verificando de cada vez em quando, se o componente está bem fixo. Não ultrapasse o binário máximo de aperto dos parafusos prescrito pelo fabricante!

NOTA!

i Controle a altura e a posição do selim e do guiador no caso de crianças e jovens em fase de crescimento, pelo menos, de três em três meses!

AJUSTE DA ALTURA DO GUIADOR

Em princípio, uma bicicleta de estrada SCOTT é um aparelho de desporto que foi concebido para velocidade. Só por isso, a bicicleta de estrada SCOTT pressupõe certas condições básicas da musculatura do tronco, dos ombros e da nuca. A altura do guiador em relação ao selim e a distância entre o selim e o guiador determinam a inclinação das costas. Com o guiador rebaixado, vai a cortar o vento e faz muito peso sobre a roda dianteira. Esta posição curvada é mais cansativa e incómoda, uma vez que esforça os pulsos, braços, tronco e nuca. Como regra base está estipulado que numa bicicleta de estrada SCOTT pode ajustar todas as três posições básicas do guiador **(d-f)** sem problemas.

Em bicicletas de estrada SCOTT, a altura do guiador pode ser alterada com um avanço Aheadset®. Isto exige conhecimentos especiais que não podem ser ensinados completamente na descrição que se segue. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.



PERIGO!

⚡ Os avanços fazem parte das peças estruturais da sua bicicleta SCOTT. Alterações podem pôr em perigo a sua segurança. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT!

PERIGO!

⚡ Estes trabalhos exigem uma grande habilidade técnica e ferramenta (especial). Peça ao seu revendedor SCOTT que lhe explique o funcionamento e o ajuste do avanço ou então deixe ele fazer o ajustamento do mesmo.

PERIGO!

⚡ Os aparafusamentos do avanço e do guiador têm de ser montados com os binários de aperto dos parafusos prescritos. Caso contrário, o guiador ou o avanço podem soltar-se ou partir. Utilize uma chave dinamométrica e não exceda os binários máximos de aperto dos parafusos! Estes podem ser encontrados no capítulo “Binários de aperto dos parafusos aconselhados para a sua bicicleta SCOTT”, nas próprias peças e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

⚡ Avanços têm medidas diferentes de comprimento (a), de diâmetro do tubo e do orifício onde entra o guiador. A escolha errada pode tornar-se numa fonte de perigo: Guiadores, avanços ou garfos podem partir e provocar um acidente. Na substituição, use apenas peças sobresselentes originais marcadas e adequadas SCOTT ou SYNCROS. O seu revendedor SCOTT tem todo o gosto em aconselhá-lo.

ATENÇÃO!

! Se pretender utilizar um produto de uma outra marca, certifique-se que estas peças são compatíveis com os componentes SCOTT/SYNCROS. A SCOTT não assume qualquer responsabilidade por problemas que possam resultar da utilização de outros produtos. Certifique-se de que a combinação guiador - avanço está aprovada pelo fabricante do guiador e do avanço.

ATENÇÃO!

! Certifique-se de que a área de fixação do guiador não tem arestas afiadas.

Avanços para sistemas sem rosca – Aheadset®

Nas bicicletas SCOTT com caixa da direção Aheadset®, a tensão prévia da caixa de direção é ajustada por meio do avanço. Se a posição do avanço for alterada, a folga do rolamento tem de voltar a ser ajustada (ver capítulo “Caixa da direção/jogo de comando na bicicleta SCOTT” e as instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT).

Pode regular a altura dentro de certos limites, deslocando os espaçadores (spacer) (b) ou voltando ao contrário o avanço nos chamados modelos Flip-Flop (c).

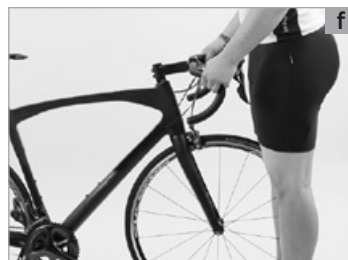
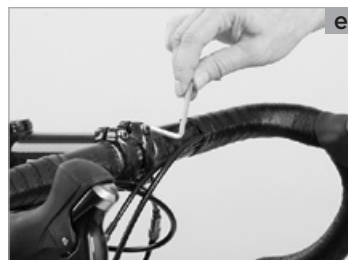
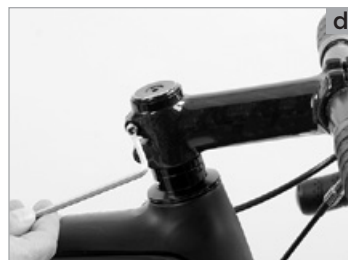
Para alterações, desmonte o parafuso para à tensão prévia do rolamento no tubo do garfo, retire a tampa e solte os parafusos lateralmente no avanço até três voltas (d). Retire o avanço e o espaçador do tubo do garfo. Segure ao mesmo tempo o quadro e o garfo, para que o garfo não possa cair para baixo, para fora do quadro. Conforme encaixar o espaçador e o avanço, pode determinar a altura do guiador. Tem de fazer deslizar os restantes espaçadores por cima do avanço para dentro do tubo do garfo. Ajuste o rolamento, como descrito no capítulo “Caixa da direção/jogo de comando na bicicleta SCOTT”.

Se pretender voltar ao contrário o avanço, tem de desapertar também os parafusos frontais para fixação do guiador (e). Em avanços com tampa, pode retirar simplesmente o guiador. De resto as guarnições do guiador têm de ser desmontadas.

Monte o guiador e event. as guarnições do guiador como descrito no capítulo “Adaptação da inclinação do guiador e das manetes de travão/mudanças” em bicicletas de estrada SCOTT e bicicletas de ciclocrosse SCOTT” e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

Controle depois do ajuste, se o guiador está bem fixo no avanço, tentando rodá-lo para baixo (f). Verifique se a combinação guiador-avanço se deixa torcer em relação ao garfo. Prenda, para isso, a roda dianteira entre os joelhos e tente torcer o guiador. Se isto for possível, tem de reapertar cuidadosamente os parafusos com a chave dinamométrica, cumprindo o binário de aperto máximo e controlar novamente a fixação.

Vá-se aproximando a partir de baixo, em pequenos passos (meio metro newton) do binário de aperto do parafusos máximo prescrito, verificando de cada vez em quando, se o componente está bem fixo.



Não ultrapasse o binário máximo de aperto dos parafusos prescrito pela SCOTT! Peça ao seu revendedor SCOTT que lhe explique o funcionamento e o ajuste do avanço, ou, ainda melhor, deixe ser ele a realizar o ajustamento do mesmo.

PERIGO!

⚡ Com o avanço rodado ao contrário, os cabos poderiam ser demasiado curtos. É perigoso andar assim. Pergunte ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

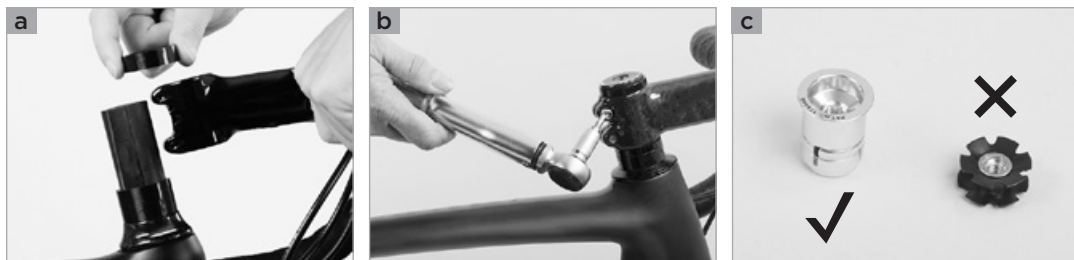
⚡ Se forem retirados os espaçadores (a), o tubo do garfo tem de ser encurtado. Esta operação não é reversível. Ela deveria ser efetuada por um revendedor SCOTT e, nomeadamente, só quando tiver encontrado a posição ideal para si.

Particularidades nas bicicletas SCOTT com tubo de garfo de carbono

Utilize para a montagem sempre um avanço e um jogo de comando adequados um ao outro. Aconselhamos a utilização de um avanço e um jogo de comando SYNCROS na montagem de um garfo de carbono SCOTT/SYNCROS, porque estas peças estão sintonizadas umas com as outras. Se pretender utilizar um produto de uma outra marca, certifique-se que estas peças são compatíveis com o garfo SCOTT/SYNCROS. A SCOTT não assume qualquer responsabilidade por problemas que possam resultar da utilização de outros produtos.

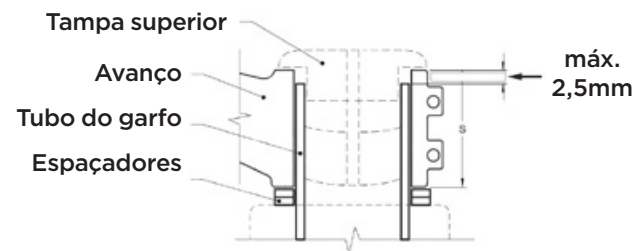
Nunca utilize espaçadores com mais de 40 mm entre o jogo de comando e o avanço (b). Nunca utilize espaçadores com mais de 5 mm por cima do avanço entre o avanço e a tampa de ajuste do jogo de comando (b). Utilize espaçadores com no mínimo 5 mm por baixo do avanço, entre o avanço e a tampa do jogo de comando.

1. O tubo do garfo, especialmente num tubo de carbono, tem de ser sempre montado com o expansor original fornecido, situado no interior. Nunca utilize uma garra de jogo de comando em estrela comum em tubos de carbono (c).
2. Para encurtar o tubo do garfo, utilize apenas ferramentas manuais. Não utilize serras ou cortadores de tubo elétricos, mas sim uma serra manual com uma lâmina de metal fina (d) e uma matriz para serrar.
3. Quando tiver encurtado o tubo do garfo para o comprimento desejado, remova as rebarbas da aresta. Utilize sempre o equipamento de segurança adequado, óculos de proteção, luvas e uma máscara respiratória.

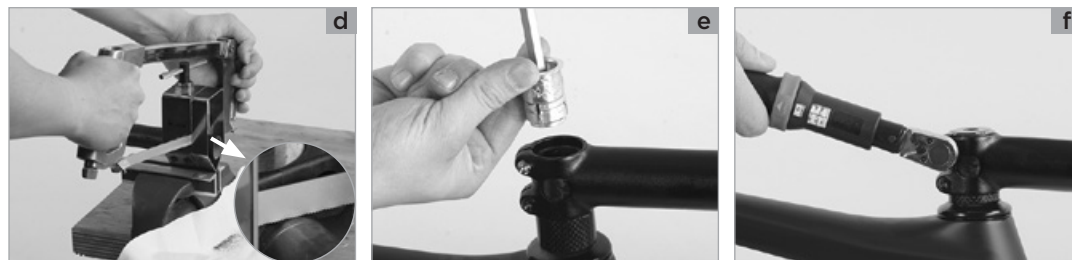


Evite a inspiração de pó de serradura de carbono. Não sobre nem varra o pó, mas limpe-o antes com um pano húmido. Deite fora o pano imediatamente.

4. Monte o garfo com rolamentos, lubrificados com uma camada fina e uniforme, no quadro. Tenha atenção para que as superfícies de aperto do avanço não fiquem com gordura. O avanço não pode possivelmente voltar a ser apertado com segurança. Unte o avanço por dentro e o tubo do garfo na zona do aperto por dentro e por fora com pasta de montagem especial para carbono. Esta aumenta a fricção e possibilita uma fixação segura.
5. Desloque o expansor no tubo até ele se encontrar em cima junto à aresta de corte.
6. Rode o expansor com uma chave allen de 8 mm com um binário de aperto de no máximo 4-5 Nm. Assegure-se de que o expansor está nivelado com a aresta superior do tubo (e). Assegure-se de que a distância entre a aresta superior do aperto do avanço e a aresta superior do tubo não é superior a 2,5 mm, ver figura.



7. Aperte o avanço sobre o tubo com no máximo 6 Nm (f) e preste atenção, além disso, ao binário de aperto máximo do fabricante do avanço. O valor mais baixo nestes componentes é o valor máximo determinante. Não ultrapasse de forma alguma estes valores!
8. Assegure-se de que o avanço não possui arestas afiadas nos pontos de contacto com o tubo ou o guiador. Caso contrário, isto pode dar origem a quedas graves. Se pretender utilizar outro avanço, entre em contacto com o seu revendedor SCOTT-/SYNCROS autorizado e aconselhe-se com ele. A SCOTT não assume qualquer responsabilidade pela não utilização de avanços originais SCOTT ou SYNCROS. Se tiver mais perguntas sobre este assunto, entre em contacto com o seu revendedor SCOTT-/SYNCROS autorizado ou o distribuidor nacional da SCOTT-/SYNCROS e aconselhe-se com ele.



PERIGO!

⚡ Alterações na zona dos garfos de carbono são trabalhos, que só devem ser realizados por um mecânico de bicicletas/ciclomotores qualificado. A SCOTT aconselha, por isso, absolutamente que mande fazer trabalhos no garfo de carbono exclusivamente no seu revendedor SCOTT. Trabalhos incorretos e avanços desfavoráveis podem provocar a rutura. Perigo de acidente!

PERIGO!

⚡ Pó de serradura de carbono tem a fama de ser cancerígeno. Não sopre nem varra, por isso, o pó, mas limpe-o antes com um pano húmido. Deite este fora imediatamente.

AJUSTAMENTO DO SELIM – DISTÂNCIA SELIM/GUIADOR E INCLINAÇÃO DO SELIM

A distância entre os punhos do guiador e o selim tem influência sobre a inclinação das costas **(a)** e, com isso, sobre o conforto e a dinâmica de deslocação. Através da armação do espigão do selim é possível alterar um pouco esta distância. Se a armação do selim for deslocada no espigão do selim, isso influencia, porém, também o processo de pedalagem. O ciclista pedala a mais ou a menos distância de trás nos pedais.

Aperte a armação do selim apenas dentro da marcação, i.e. na zona reta, nunca nas partes arqueadas.

Se o selim não estiver nivelado horizontalmente, o ciclista não poderá pedalar de modo descontraído. Ele terá de se apoiar constantemente no guiador, para não escorregar do selim.

PERIGO!

⚡ Os aparafusamentos do espigão do selim têm de ser realizados com os binários de aperto dos parafusos prescritos **(b)**. Utilize uma chave dinamométrica e não exceda os binários máximos de aperto dos parafusos! Estes podem ser encontrados no capítulo “Binários de aperto dos parafusos aconselhados para a sua bicicleta SCOTT”, nas próprias peças e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

⚡ Assegure-se de que a armação do selim apenas está apertada na zona da marcação e nunca nas partes arqueadas **(c)**. Caso contrário, pode falhar! Controle os aparafusamentos mensalmente com a chave dinamométrica de acordo com os valores prescritos.

**PERIGO!**

⚡ A margem de ajuste do selim é muito pequena. Um âmbito substancialmente maior de comprimento é coberto por avanços de diferentes comprimentos. Em parte, é possível realizar uma diferença de mais de 10 cm. Na maioria das vezes, é preciso adaptar aqui o comprimento dos cabos das mudanças e do travão; um caso para o seu revendedor SCOTT!

NOTA!

i Os fabricantes de selins fornecem normalmente instruções detalhadas. Pode encontrá-las neste CD de informação SCOTT. Leia-as atentamente, antes de ajustar a posição do seu selim. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

Deslocação e ajustamento horizontal do selim

Em **espigões do selim com mecanismo de aperto integrado (d)**, um ou dois parafusos sextavados internos centrais seguram a cabeça que fixa tanto a inclinação como também a posição horizontal do selim. Alguns espigões do selim apresentam dois parafusos dispostos lado a lado.

Desaperte o(s) parafuso(s) na cabeça do espigão do selim. Para isso, gire o(s) parafuso(s), no máximo 2 a 3 voltas, caso contrário todo o mecanismo poderá desmontar-se. Desloque o selim como desejar para diante ou para trás. Frequentemente é preciso, para isso, dar uma leve pancada no selim.

Tome atenção às marcações na armação e não as ultrapasse. Certifique-se que a aresta superior do selim permanece na posição horizontal **(e)**, enquanto reaperta o(s) parafuso(s) novamente. Durante estes trabalhos de ajuste, a sua bicicleta SCOTT deve permanecer na horizontal.

Após ter encontrado a posição pretendida, verifique se ambas as metades do mecanismo de aperto assentam bem na armação do selim, antes de aumentar o binário de aperto, para o valor indicado pelo fabricante do espigão do selim.

Aperte bem o(s) parafuso(s) com a chave dinamométrica de acordo com as indicações do fabricante, verificando se o selim novamente aparafusado tomba, fazendo força com as mãos alternadamente sobre a ponta e a parte traseira **(f)**.

PERIGO!

⚡ Parafusos que não estejam completamente fixos ou que estejam a soltar-se podem falhar. Perigo de acidente!

PERIGO!

⚡ Controle os aparafusamentos mensalmente com uma chave dinamométrica de acordo com os valores que encontra nos componentes propriamente ditos e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

Num **mecanismo de aperto integrado (a)** com dois parafusos localizados um atrás do outro, solte os dois parafusos duas até no máximo três voltas, caso contrário o mecanismo pode desmontar-se todo. Desloque o selim na horizontal, para ajustar a distância selim/guiador. Frequentemente é preciso, para isso, dar uma pequena pancada no selim. Tome atenção às marcações na armação e não as ultrapasse.

Após ter encontrado a posição pretendida, verifique se ambas as metades do mecanismo de aperto assentam bem na armação do selim, antes de aumentar o binário de aperto, para o valor indicado pelo fabricante do espigão do selim.

Aperte ambos os parafusos de forma homogênea **(b)**, para que o selim mantenha o seu ângulo. Se deseja a ponta do selim inclinada mais para baixo, rode o parafuso dianteiro no sentido dos ponteiros do relógio. Possivelmente, até tem de soltar um pouco o parafuso traseiro. Para conseguir baixar um pouco mais a parte traseira, tem de rodar o parafuso traseiro no sentido dos ponteiros do relógio e, caso necessário, soltar o dianteiro.

Verifique se o selim, agora reapertado, se inclina, carregando alternadamente com as mãos na ponta e na parte traseira do selim.

PERIGO!

⚡ Controle os aparafusamentos mensalmente com uma chave dinamométrica de acordo com os valores que encontra nos componentes propriamente ditos e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

⚡ Parafusos que não estejam completamente fixos ou que estejam a soltar-se podem falhar. Perigo de acidente!



No **sistema de um parafuso (c)** o espigão do selim está concebido para a maior parte dos selins desportivos com um diâmetro do tubo da armação do selim de 7 mm.

Também estão disponíveis as fixações exteriores sobresselentes para tubos da armação do selim ovalizados de 8 mm x 8,5 mm (L x A), bem como para tubos da armação do selim de carbono, maiores que 8 x 8,5 mm. Se não tiver a certeza relativamente ao seu tipo de armação do selim ou se precisar de mais informações, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

Para a montagem do selim, desaperte o pino de aperto transversal tanto quanto possível **(d)**, sem desapertar a porca de fecho no outro lado do dispositivo de aperto. Normalmente não precisa de desmontar o mecanismo completo, se este já estiver equipado com a fixação exterior, adequada para o selim.

Se achar que é preciso desmontar completamente a fixação de parafuso único, desaperte-a do dispositivo de aperto. Desta maneira, as peças de aperto exteriores ficarão livres. As peças de aperto interiores mantêm-se na sua posição graças a uma fixação de borracha.

Monte a armação do selim nas peças de aperto interiores, volte a inserir as peças exteriores e volte a inserir o parafuso de fixação. Caso a armação do selim esteja muito distante, não tente empurrá-la com força para dentro das ranhuras de aperto. O mecanismo de aperto ou a armação do selim poderia partir e provocar um acidente e/ou um ferimento do ciclista.

Utilize outro modelo de selim **(e)** ou dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

⚡ Ao substituir o selim tenha em conta que existem armações redondas e ovais. Substitua as peças de adaptação do aperto devidamente.

Se o selim ficar bem, aplique-o no espigão de tal maneira que a armação fique presa no meio pelo mecanismo de fixação do espigão **(f)**.

Além disso, ajuste a aresta superior do selim paralelamente ao chão. Aperte o parafuso pouco a pouco e certifique-se que

- 1) o dispositivo de aperto ainda está exatamente assente sobre a cabeça de carbono do espigão do selim e que
- 2) a armação é abrangida perfeitamente de ambos os lados.

Se tudo estiver na posição devida, aperte bem o parafuso pouco a pouco com uma chave dinamométrica **(a)** até atingir o binário de aperto máximo indicado no espigão do selim em metros newton (Nm).

PERIGO!

⚡ Controle os aparafusamentos mensalmente com uma chave dinamométrica de acordo com os valores que encontra nos componentes propriamente ditos e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

⚡ Parafusos que não estejam completamente fixos ou que estejam a soltar-se podem falhar. Perigo de acidente!

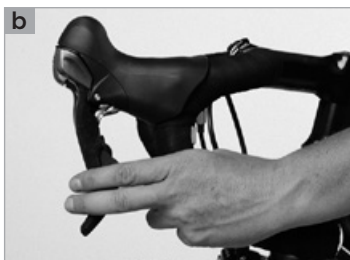
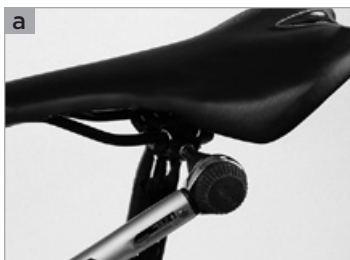
ADAPTAÇÃO DO TABLIER

Ajustamento do alcance da manete de travão nas bicicletas de estrada SCOTT e bicicletas de ciclocrosse SCOTT

A margem de ajuste da distância entre a manete de travão/mudanças e o guiador é muito pequena nas bicicletas de estrada. Ciclistas com mãos pequenas podem, assim, colocar as manetes do travão em posição mais acessível em relação ao guiador.

A respetiva primeira articulação do dedo indicador e do dedo médio tem de poder abranger a manete do travão **(b)**. Travar de cima a partir da posição sobre a unidade travão/mudança, não constitui nenhuma alternativa a longo prazo ou em situações de emergência. Precisa de mais força e não consegue apoiar-se tão bem.

Na **Shimano Dura-Ace** desaperte a tampa cromada e rode para dentro o parafuso da frente **(c)**. Na **Ultegra** precisa de peças especiais de inserção **(d)**. Em ambas as variantes Di2 pode aceder aos parafusos por trás, depois de ter voltado para baixo as borrachas da manete.



Na **SRAM** ajuste primeiro os discos de cames nas manetes de mudanças, metidas um pouco para dentro e rodadas. Depois disso, rode para dentro o parafuso que está escondido por baixo da borracha da manete dentro do corpo com uma chave allen.

Nos **guiadores retos** encontra-se ali, onde o cabo de um travão de tração entra na armação da manete ou na manete propriamente dita, um pequeno parafuso.

Controle, em seguida, o ajustamento e o funcionamento corretos do sistema de travões, como descrito no capítulo “Travões” e/ou na instrução do fabricante dos travões neste CD de informação SCOTT.

Se estiver problemas a chegar aos manípulos, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

⚡ A manete do travão não pode deixar-se puxar até ao guiador **(e)**. A força total de travagem tem de ser atingida antes.

PERIGO!

⚡ Lembre-se de que, os aparafusamentos do avanço, do guiador e dos travões têm de ser feitos segundo os binários de aperto prescritos **(f)**. Os respetivos valores podem ser encontrados no capítulo “Binários de aperto dos parafusos aconselhados para a sua bicicleta SCOTT” ou nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT. De outro modo, é possível que os componentes se soltem ou quebrem. Tal pode dar origem a um acidente grave.

NOTA!

i Nos travões hidráulicos e nos travões de disco, observe também as instruções do fabricante dos travões que encontrará neste CD de informação SCOTT. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

NOTA!

i Existem manetes de travão/mudanças de alguns fabricantes que podem ser ajustadas para mãos pequenas. Se tiver problemas com o alcance da manete de travão, consulte o seu revendedor SCOTT.

Ajustamento da inclinação do guiador e das manetes de travão/mudanças nas bicicletas de estrada SCOTT e bicicletas de ciclocrosse SCOTT

A parte direita da barra inferior do guiador deve estar ou paralela ao chão ou atrás levemente inclinada para baixo **(a)**. As zonas das manetes de travão/mudanças estão na horizontal ou levemente inclinadas para cima. As extremidades das manetes de travão/mudanças estão situadas, aproximadamente, numa prolongação imaginária da aresta inferior do arco da barra inferior do guiador.

O ajuste das manetes de travão/mudanças é um trabalho para o seu revendedor SCOTT, dado que a fita do guiador tem de voltar a ser enrolada.

Para ajustar a inclinação do guiador, desaperte o(s) parafuso(s) sextavados internos na parte inferior ou dianteira do avanço. Torça o guiador até este ficar na posição pretendida. Certifique-se que o guiador fica preso pelo avanço exatamente no meio.

Aperte de novo o(s) parafuso(s) cuidadosamente com uma chave dinamométrica. Controle se as ranhuras do avanço ficam paralelas uma à outra e apresentem a mesma largura em cima e em baixo **(b)**. Nos avanços com vários parafusos, aperte-os uniformemente e em cruz **(c)** com uma chave dinamométrica, observando os binários de aperto dos parafusos aconselhados.

Para controlo, tente torcer o guiador em relação ao avanço e rode event. o aparafusamento mais uma vez **(d)**.

Utilize uma chave dinamométrica e não ultrapasse os binários máximos de aperto dos parafusos, que encontrará no capítulo “Binários de aperto dos parafusos aconselhados para a sua bicicleta SCOTT” ou nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT. De outro modo, é possível que os componentes se soltem ou quebrem. Tal pode dar origem a um acidente grave.

Particularidades dos guiadores aerodinâmicos nas máquinas de triatlo e de contrarrelógio SCOTT

No desporto de triatlo e no contrarrelógio, onde uma posição do ciclista sobre o selim bastante aerodinâmica é decisiva, são normalmente usados os chamados guiadores aerodinâmicos **(e)**. Nestes modelos aerodinâmicos, as manetes das mudanças estão muitas vezes situadas nas extremidades do guiador, e as manetes de travão estão situadas nas pontas do guiador de base (guiador bullhorn).

Se andar numa posição deitada, as manetes de travão estão muito longe, o tempo de reação aumenta, o percurso de travagem é maior. Circule, por isso, com muita precaução.

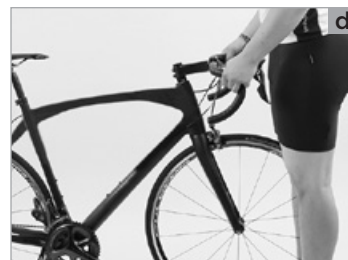
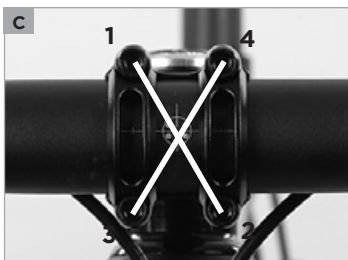
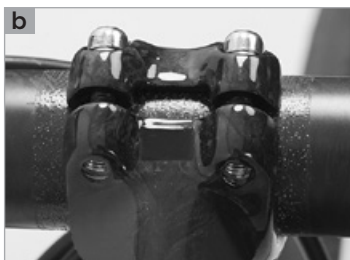
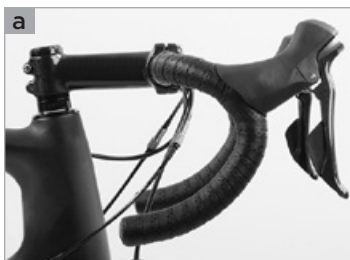
É possível, dentro de determinados limites, adaptar a posição do guiador às preferências pessoais do ciclista. Isto significa que a zona reta do guiador aerodinâmico deveria ficar a indicar apenas ligeiramente para baixo ou para cima. O guiador de base deveria ficar paralelo em relação à estrada ou ligeiramente voltado para cima. Verifique se o apoio dos seus antebraços está sempre confortável, ou seja, se os cotovelos sobressaem um pouco para trás dos apoios de antebraço **(f)**. Ajuste também os apoios para os braços, para que possa respirar livremente.

PERIGO!

⚡ Tenha em consideração que, se andar com as mãos na parte superior do guiador ou deitado em posição aerodinâmica, o percurso de paragem aumenta. O alcance das manetes de travão não é favorável em todas as posições das mãos no guiador.

ATENÇÃO!

! As bicicletas de triatlo SCOTT e as máquinas de contrarrelógio SCOTT possuem características de condução especiais. Experimente a sua nova bicicleta de triatlo SCOTT ou a sua nova máquina de contrarrelógio SCOTT num recinto sem movimento e familiarize-se lentamente com as características de condução.



TRAVÕES

Com a ajuda dos travões **(a)** é possível adaptar a velocidade de andamento à forma do terreno e às condições do trânsito. Se necessário, os travões terão de fazer parar o mais rapidamente possível a sua bicicleta SCOTT.

Em tais travagens a fundo, o peso desloca-se fortemente para a frente, aliviando o peso sobre a roda traseira. Por isso, pode acontecer que, em terrenos de boa aderência, a roda traseira levante **(b)**, fazendo a bicicleta SCOTT dar uma cambalhota, em vez de os pneus perderem a aderência. O problema acentua-se, principalmente, em descidas de montanha. Ao efetuar uma travagem a fundo, tem de, por isso, tentar transferir o seu peso o mais possível para trás e para baixo.

Acione os travões simultaneamente **(c)** e não se esqueça que o travão dianteiro, em pisos aderentes e através da transferência de peso, poderá gerar as maiores forças de travagem.

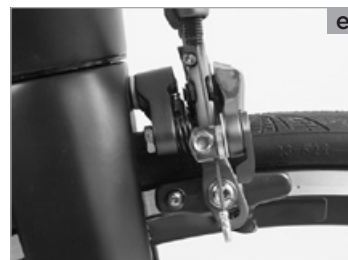
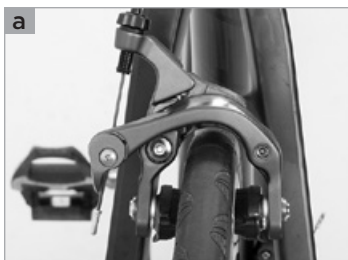
Familiarize-se com a respetiva forma de utilização antes da primeira viagem. Exercite a travagem em diferentes pisos fora do trânsito.

Com humidade os travões não reagem imediatamente. Em superfícies molhadas e lisas tem de travar cuidadosamente, porque aqui os pneus derrapam facilmente. Reduza, por isso, a sua velocidade de andamento.

Podem ocorrer os seguintes problemas nos diferentes tipos de construção de travões:

Travões de aro podem sobreaquecer, se travarem durante muito tempo ou se os travões roçarem em algum ponto. Isto pode danificar a câmara de ar ou provocar uma deslocação dos pneus sobre o aro. O ar poderia, por consequência, esvaziar de repente, um acidente grave seria provável.

Em **travões de disco (d)** uma travagem prolongada ou o roçar duradouro podem conduzir a um sobreaquecimento do sistema de travões. A força da travagem pode abrandar ou os travões podem falhar totalmente. Perigo de acidente! Habitue-se, em longas descida, a realizar uma travagem breve, mas forte, e a soltar os travões de vez em quando. Se sentir insegurança, pare a bicicleta um pouco e deixe o sistema de travões arrefecer.



PERIGO!

⚡ A disposição da manete do travão em relação aos corpos do travão (p. ex. a manete esquerda atua sobre o travão dianteiro) pode variar **(c)**. Consulte o passaporte da bicicleta SCOTT e verifique se consegue ativar o travão dianteiro com a mesma manete do travão (direita ou esquerda), como está habituado. Se este não for o caso, mande modificar as manetes do travão pelo seu revendedor SCOTT ainda antes da primeira viagem.

PERIGO!

⚡ Habitue-se cuidadosamente aos seus travões. Exercite paragens de emergência numa zona sem trânsito, até ter o controlo total sobre a sua bicicleta SCOTT. Isto pode impedir acidentes.

PERIGO!

⚡ O piso molhado reduz o efeito da travagem, fazendo os pneus derraparem facilmente. Se estiver a chover, calcule percursos de travagem mais prolongadas, reduza a sua velocidade e trave com cuidado.

PERIGO!

⚡ Garanta superfícies de travagem e calços de travões completamente livres de ceras, gorduras ou óleos **(e)**. Perigo de acidente!

ATENÇÃO!

! Na substituição, use apenas peças sobresselentes originais marcadas e adequadas **(f)**. O seu revendedor SCOTT tem todo o gosto em aconselhá-lo.

NOTA!

i Leia sempre as instruções do fabricante dos travões neste CD de informação SCOTT, antes de começar a reajustar os travões ou a efetuar trabalhos de manutenção ou de qualquer outro tipo nos travões.

TRAVÕES DE ARO

Travões de bicicleta de estrada e de tração lateral

Funcionamento e desgaste

Por meio de manetes no guidador **(a)** e cabos de tração **(b)** os calços dos travões são contraídos sobre as superfícies de travagem. A fricção criada retarda a roda. Se água, sujidade ou óleo atingirem as superfícies de fricção, o valor de fricção é alterado, a retardação é menor. Por esta razão, um travão reage de forma mais lenta e trava pior com chuva.

Para conseguir retardar efetivamente, os travões têm de ser controlados e reajustados regularmente.

A fricção provoca desgaste nos calços dos travões e nos aros e, quanto mais frequentemente utilizar a bicicleta em terrenos montanhosos e com chuva ou sujidade, mais depressa isto acontece. Alguns aros estão marcados com indicadores de desgaste (p. ex. ranhuras ou pontos). Quando estes deixarem de estar reconhecíveis, tem de ser substituído o aro. Quando o flanco do aro atingir uma medida crítica, a pressão do pneu pode levar o aro a rebentar. A roda pode bloquear ou a câmara de ar pode rebentar. Perigo de queda!

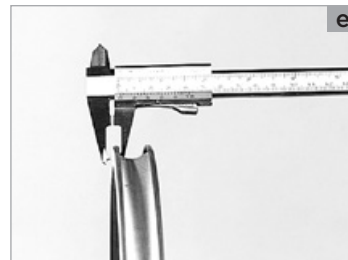
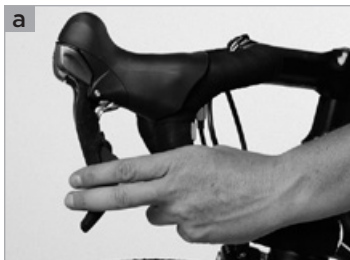
Controlo de funcionamento

Faça um teste de travões com a bicicleta parada, puxando a manete de travão com força para o guidador. Os calços dos travões de aro têm de tocar por completo e ao mesmo tempo nos flancos do aro. Não podem tocar nas rodas nem ao travar nem quando estão abertos ou num estado intermédio.

Controle se os calços dos travões estão exatamente alinhados com os aros e se possuem espessura suficiente. Isto pode ser detetado, na maioria dos casos, através de ranhuras nos calços dos travões. Se estes estiverem desgastados ou gastos **(c)**, é altura de serem substituídos. É estritamente necessário que cumpra as indicações correspondentes dos respetivos fabricantes.

A manete do travão tem de ter um curso de reserva, ela não deve deixar-se puxar até ao guidador mesmo numa travagem a fundo. Se isto for, no entanto, o caso, preste atenção ao capítulo seguinte “Sincronizar e reajustar”.

O mais tardar, quando tiver gasto o segundo jogo de calços, deveria procurar o seu revendedor SCOTT e mandar inspecionar o aro. Ele pode controlar a espessura da parede com um aparelho de medição especial.



Os braços de travagem têm de atingir o aro simultaneamente, quando puxa a manete do travão. Estes não podem tocar nos pneus.

Só se o travão ficar aprovado em todos estes pontos de inspeção, é que ele está ajustado corretamente.

PERIGO!

⚡ Cabos de travão danificados (d), nos quais, p.ex., os diferentes fios se soltam, deverão ser substituídos imediatamente. De outra forma, corre o risco de os travões falharem ou de cair!

PERIGO!

⚡ O ajuste dos calços dos travões sobre os aros exige muita habilidade técnica. Mandar fazer a substituição dos calços ou o ajustamento ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

⚡ Deixe o seu revendedor SCOTT controlar e medir regularmente os aros (e).

Sincronizar e reajustar

Rode, nos travões de articulação dupla, o parafuso pequeno montado em cima lateral ou obliquamente **(f)**, até os calços, à esquerda e à direita, terem a mesma distância relativamente ao aro.

Controle, para além disso, se o parafuso, com o qual o travão é fixado ao quadro ainda está bem apertado, i. e. apertado de acordo com o binário de aperto no capítulo “Binários de aperto dos parafusos aconselhados para a sua bicicleta SCOTT”.

A posição da manete do travão, na qual o travão começa a ter efeito (o chamado ponto de pressão), pode ser ajustada por meio de ajustamento do cabo do travão, consoante o tamanho da mão e as preferências pessoais. A manete do travão não pode deixar-se puxar até ao punho do guidador em caso algum. Os calços dos travões também não deveriam estar, em estado desativado, muito perto dos flancos do aro, porque eles podem roçar no aro durante a marcha. Antes de realizar este ajustamento, preste atenção às indicações do capítulo “Ajustamento do alcance da manete de travão nas bicicletas de estrada SCOTT e bicicletas de ciclocrosse SCOTT”.

Se o calço tiver gasto, o ponto de pressão desloca-se na manete de travão cada vez mais no sentido do guiador. Controle o curso livre regularmente, este não devia ser superior a um quarto do percurso total. Para reajustar, rode a porca serrilhada ou o parafuso serrilhado **(a)**, através do qual o cabo de tração passa pelo corpo do travão, até o percurso da manete satisfazer as suas exigências. Em seguida, experimente os travões num local sem movimento.

PERIGO!

⚡ É estritamente necessário que realize um teste de travões com a bicicleta parada depois do reajustamento e assegure-se de que os calços entram em contacto com o flanco do aro com toda a sua superfície, mas não com o pneu, se forem sujeitos a uma tração forte. Garanta que a manete não se deixa puxar até ao guiador.

Travões de crosse/Cantilever

Algumas bicicletas de ciclocrosse SCOTT possuem travões Cantilever **(b)**, que dão mais espaço à roda suja e event. estão equipadas com manetes de travão adicionais, para que se possa travar também a partir do manípulo do guiador superior.

Funcionamento e desgaste

Travões Cantilever são compostos por braços de travagem, montados separadamente à direita e esquerda do aro. Se a manete de travão for acionada, os braços contraem-se por meio de uma tração de cabo, os calços friccionam os flancos dos aros. A fricção criada retarda a roda. Se água, sujidade ou óleo atingirem as superfícies de fricção, o valor de fricção é alterado, a retardação é menor. Por esta razão, um travão reage de forma mais lenta e trava pior com chuva. Para conseguir retardar efetivamente, os travões têm de ser controlados e reajustados regularmente **(c)**.

A fricção provoca desgaste nos calços dos travões e nos aros e, quanto mais frequentemente utilizar a bicicleta em terrenos montanhosos e com chuva ou sujidade, mais depressa isto acontece. Alguns aros estão marcados com indicadores de desgaste (p. ex. ranhuras ou pontos). Quando estes deixarem de estar reconhecíveis, o aro tem de ser substituído. Quando o flanco do aro atingir uma medida crítica, a pressão do pneu pode levar o aro a rebentar. A roda pode bloquear ou a câmara de ar pode rebentar. Perigo de queda!



Controlo de funcionamento

Faça um teste de travões com a bicicleta parada **(d)**, puxando a manete de travões com força para o guiador. Os calços dos travões de aro têm de tocar por completo e ao mesmo tempo nos flancos do aro. Não podem tocar nas rodas nem ao travar nem quando estão abertos ou num estado intermédio.

Verifique se os calços dos travões estão exatamente alinhados com os aros. Os calços possuem espessura suficiente? Isto pode ser detetado, na maioria dos casos, através de ranhuras nos calços dos travões. Se estes estiverem desgastados ou gastos, é altura de serem substituídos. É estritamente necessário que cumpra as indicações correspondentes dos respetivos fabricantes.

A manete do travão tem de ter um curso de reserva, ela não deve deixar-se puxar até ao guiador mesmo numa travagem a fundo. Se isto for, no entanto, o caso, preste atenção ao capítulo seguinte “Sincronizar e reajustar”.

O mais tardar, quando tiver gasto o segundo jogo de calços, deveria procurar o seu revendedor SCOTT e mandar inspecionar o aro. Ele pode controlar a espessura da parede com um aparelho de medição especial. Os calços dos travões têm de possuir contacto simultâneo com o aro e, nomeadamente, primeiro com a parte da frente do calço. A parte de trás dos calços dos travões deve então ficar a um milímetro de distância da superfície de travagem. Vistos de cima, os calços dos travões formam um V fechado à frente **(e)**. Este ajustamento deve evitar que os calços chiem. Só se o travão ficar aprovado em todos estes pontos de inspeção, é que ele está ajustado corretamente.

PERIGO!

⚡ Cabos de travão danificados, nos quais, p. ex., os diferentes fios se soltam, deverão ser substituídos imediatamente. De outra forma, corre o risco de os travões falharem ou de cair!

PERIGO!

⚡ O ajuste dos travões em relação aos aros **(f)** exige muita habilidade técnica. Mandar fazer a substituição dos calços ou o ajustamento ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

⚡ Deixe o seu revendedor SCOTT controlar e medir regularmente os aros.

Sincronizar e reajustar

Quase todos os travões têm, ao lado de um ou dos dois corpos do travão, um parafuso, com o qual é possível ajustar a tensão prévia da mola **(a)**. Rode-a lentamente e observe como a distância entre os calços e o aro se altera.

Ajuste então a mola de tal forma que esta distância, em estado desativado, seja igual dos dois lados e os calços dos travões, na travagem, entrem simultaneamente em contacto com o aro.

A posição da manete de travão, na qual o travão começa a ter efeito (o chamado ponto de pressão), pode ser ajustada por meio de ajustamento do cabo do travão, consoante o tamanho da mão e as preferências pessoais.

A manete do travão não pode deixar-se puxar até ao punho do guiador em caso algum. Os calços dos travões também não deveriam estar, em estado desativado, muito perto dos flancos do aro, porque eles podem roçar no aro durante a marcha. Antes de realizar este ajustamento, preste atenção às indicações do capítulo “Ajustamento do alcance da manete de travão nas bicicletas de estrada SCOTT e bicicletas de ciclocrosse SCOTT”.

Se o calço tiver gasto, o ponto de pressão desloca-se na manete de travão cada vez mais no sentido do guiador. Controle o curso livre regularmente, este não devia ser superior a um quarto ou um terço do percurso total. Reajuste, em caso de necessidade, as manetes de travão adicionais no guiador **(b)**. O parafuso de ajuste é rodado no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio.

Se não estiverem montadas manetes de travão adicionais, faz o ajustamento no batente no garfo ou quadro **(c)**. Solte a contraporca, desaperte o parafuso de ajuste com ranhura no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio. Se o curso livre estiver correto, segure no parafuso de ajuste e rode a contraporca contra o batente até sentir efeito inibidor.

PERIGO!

⚡ É estritamente necessário que realize um teste de travões com a bicicleta parada depois do reajustamento e assegure-se de que os calços entram em contacto com o flanco do aro com toda a sua superfície **(d)**, mas não com o pneu, se forem sujeitos a uma tração forte. Garanta que a manete não se deixa puxar até ao guiador.



Ajuste da posição das mãos no guiador

Para poder otimizar o uso dos travões, é possível ajustar as manetes dos travões de disco ao tamanho das mãos **(e)**.

Encontrará mais informações no capítulo “Ajustamento do alcance da manete de travão nas bicicletas de estrada SCOTT e bicicletas de ciclocrosse SCOTT” e na instrução original do fabricante dos travões neste CD de informação SCOTT.

Depois do ajuste, controle o funcionamento e se os calços não apresentam atrito, quando larga a manete do travão e faz girar a roda.

TRAVÕES DE DISCO

Funcionamento e desgaste

Travões de disco **(f)** são caracterizados por um efeito de travagem enorme. Em piso molhado, reagem nitidamente mais depressa do que os travões de aro e atingem depois de pouco tempo o efeito elevado usual. Eles necessitam de menos cuidados de manutenção e não gastam os aros. Os travões de disco são constituídos pela pinça do travão, disco do travão, cabo do travão (hidráulico) ou cabo do travão (mecânico) bem como a manete de travão. Se a manete de travão for acionada, os pistões dos travões contraem-se de forma hidráulica ou mecânica, os calços friccionam o disco do travão.

A fricção provoca desgaste nos calços dos travões e nos discos e, quanto mais frequentemente utilizar a bicicleta com chuva ou sujidade, mais depressa isto acontece. Consoante o fabricante e o modelo existem diferentes métodos de controlo e limites de desgaste para calços e discos.

PERIGO!

⚡ Os calços dos travões novos têm de ser utilizados algumas vezes, antes de alcançarem os valores de travagem ideais. Para tal, acelere a sua bicicleta SCOTT cerca de 30 a 50 vezes, até atingir os 30 km/h e, em seguida, trave até à paragem total. O processo de rodagem dos travões está concluído, quando a força manual necessária para a travagem não se reduzir mais.

PERIGO!

⚡ Os travões de disco aquecem durante o funcionamento. Não toque, por isso, nos discos de travão imediatamente depois da paragem – principalmente depois de descidas mais longas.

PERIGO!

⚡ Calços dos travões e discos sujos podem reduzir bastante a potência de travagem. Não deixe, por isso, que os travões apanhem óleo ou outros líquidos, p.ex., quando limpa a bicicleta SCOTT ou oleia a corrente. É impossível limpar calços sujos. Estes têm que ser substituídos! Discos de travão podem ser limpos com produtos de limpeza para travões ou com água quente e detergente.

PERIGO!

⚡ Ruídos invulgares (arranhar, roçar, etc.) ao travar e/ou uma alteração nítida da força de travagem (mais forte ou mais fraca) são sinais de que os calços dos travões estão sujos ou gastos (a). Verifique os calços e em caso de necessidade substitua-os. Caso contrário, podem ocorrer outros danos, p. ex. nos discos de travão ou até mesmo perigo de acidente provocado por falha dos travões! Se estiver inseguro, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

ATENÇÃO!

! No caso dos travões de disco, monte os fechos de segurança para transporte (b), quando transportar a sua bicicleta SCOTT sem as rodas.

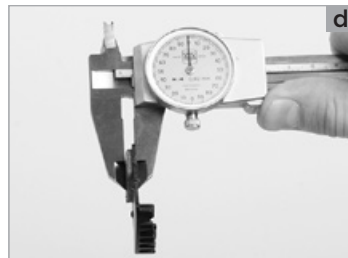
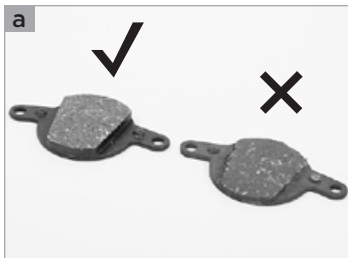
Travões de disco hidráulicos**Controlo de funcionamento**

Verifique regularmente, se as ligações e os cabos apresentam fugas com a manete acionada. Se sair líquido, dirija-se imediatamente ao seu revendedor SCOTT. Um ponto de fuga pode tornar o travão ineficaz. Perigo de acidente!

Desgaste e manutenção

Quando os calços dos travões de disco hidráulicos se estão a gastar, isto é compensado automaticamente. O percurso da manete não se altera (c).

Controle o desgaste dos calços regularmente (d) e siga os requisitos incluídos no manual de instruções do respetivo fabricante.

**PERIGO!**

⚡ Ligações abertas ou tubos com fugas reduzem fortemente o efeito de travagem. Dirija-se imediatamente ao seu revendedor SCOTT, se o sistema tiver fugas ou os tubos dobras!

PERIGO!

⚡ Se o seu sistema de travões for usado com líquido de travões DOT, este tem de ser mudado regularmente de acordo com os intervalos prescritos pelo fabricante.

PERIGO!

⚡ Não transporte a sua bicicleta de estrada SCOTT com o selim e guiador voltados para baixo, pois isso pode tornar os travões ineficazes. Nunca os volte ao contrário mesmo para fins de reparação (e).

ATENÇÃO!

! Não abra os tubos do travão. Poderia sair líquido dos travões, que é prejudicial para a saúde e ataca a pintura e o travão torna-se ineficaz.

ATENÇÃO!

! Em caso de grande sujidade podem ocorrer rangidos.

NOTA!

i Puxe as manetes do travão e proteja-as com um elástico forte (f), quando transporta a sua bicicleta SCOTT com travões de disco hidráulicos. Assim não entra nenhum ar para o sistema.

NOTA!

i Leia, em qualquer caso, com atenção as instruções do fabricante dos travões, que encontrará neste CD de informação SCOTT, antes de desmontar a roda ou de realizar trabalhos de manutenção. Erros no manuseamento podem provocar a falha dos travões.

Travões de disco mecânicos

Controlo de funcionamento

Quando os calços dos travões de disco mecânicos se desgastam, o percurso da manete de travão aumenta. Controle regularmente, se o travão atinge um ponto de pressão definido, antes da manete chegar ao guiador **(a)**. Verifique se os cabos de travão estão intactos!

PERIGO!

 Cabos danificados devem ser imediatamente substituídos, pois podem partir-se. Perigo de acidente!

Desgaste e manutenção

Desgaste dos calços pode ser compensado event. diretamente na manete de travão adicional de forma limitada. Desaperte a porca de capa no parafuso, através do qual o cabo entra no manípulo e desaperte o parafuso **(b)** até o percurso da manete satisfazer as suas exigências. Volte a apertar a contraporca com força, reparando se a ranhura do parafuso não está nem para cima nem para a frente, caso contrário, entra desnecessariamente muita sujidade e humidade.

Como alternativa, o cabo pode ser ajustado da mesma forma diretamente no travão.

Depois do reajuste, controle o funcionamento e se os calços não apresentam atrito, quando larga a manete do travão e faz girar a roda.

Se proceder a vários reajustes, a posição da alavanca na pinça do travão altera-se. O efeito de travagem torna-se mais fraco. Em casos extremos, o travão pode falhar por completo. Perigo de acidente!


Diretamente na pinça do travão, existem, em alguns modelos, outras possibilidades de ajustamento, que exigem, no entanto, habilidade manual **(c)**. Leia com atenção as instruções do fabricante dos travões, que encontrará neste CD de informação SCOTT, antes de ajustar o travão. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

 Reajustamentos frequentes só no cabo do travão podem reduzir fortemente o efeito máximo de travagem possível.



NOTA!

 Leia, em qualquer caso, com atenção as instruções do fabricante dos travões, que encontrará neste CD de informação SCOTT, antes de desmontar a roda ou de realizar trabalhos de manutenção. Erros no manuseamento podem provocar a falha dos travões.

MUDANÇAS DE VELOCIDADE

TRANSMISSÃO POR DESVIADOR


Por meio das mudanças de velocidade **(d+e)** na sua bicicleta SCOTT, a transmissão é adaptada às características do piso e à velocidade pretendida.

Com uma mudança baixa, na qual a corrente é deslocada à frente sobre o prato pequeno da corrente e atrás sobre um pinhão grande **(f)**, pode subir montanhas íngremes, empregando uma força moderada. Para isso, no entanto, terá de pedalar mais depressa ou com maior frequência. Nas descidas, é introduzida uma mudança de velocidade maior, (à frente um prato de corrente grande, atrás um pinhão pequeno). Poderá percorrer muitos metros com apenas uma pedalada, sendo a velocidade então correspondentemente elevada.

Por princípio, um número de rotações sensato dos pedaleiros, abreviado a frequência da pedalagem, deve ser superior a 60 rotações por minuto. Em terrenos planos, os ciclistas profissionais atingem cerca de 90 a 110 rotações por minuto. Em subidas, é normal que a frequência abrande um pouco, mas deve pedalar, apesar disso, fluentemente.

Durante todo o processo de introdução das mudanças, tem de continuar a pedalar. A força de pedalagem deveria, no entanto, ser claramente reduzida. Especialmente, ao introduzir as mudanças à frente há que pedalar lentamente e sem força.

ATENÇÃO!

 Exercite a introdução das mudanças num recinto sem trânsito até estar familiarizado com o funcionamento da unidade de travão e mudanças ou da manete das mudanças na sua bicicleta SCOTT.

NOTA!

i Leia com atenção, em qualquer caso, as instruções do fabricante das mudanças de velocidade que encontrará neste CD de informação SCOTT. Familiarize-se event. fora do trânsito com as novas mudanças de velocidade. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

Funcionamento e manuseamento

Uma transmissão por desviador funciona sempre segundo o seguinte princípio:

Grande prato à frente	- mudança pesada	- maior transmissão
Pequeno prato à frente	- mudança leve	- menor transmissão
Grande pinhão atrás	- mudança leve	- menor transmissão
Pequeno pinhão atrás	- mudança pesada	- maior transmissão

Normalmente os manípulos estão montados assim:

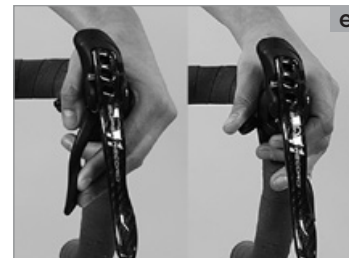
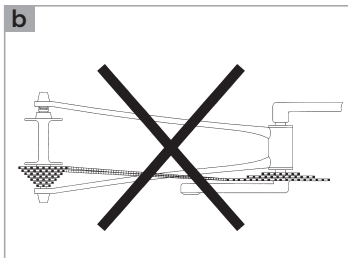
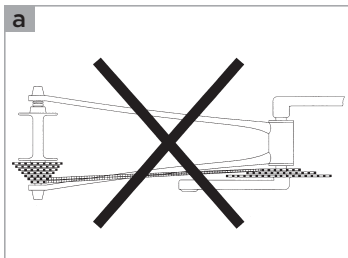
Manete das mudanças à direita - pinhões traseiros
 Manete das mudanças à esquerda - pratos dianteiros

As bicicletas de estrada modernas SCOTT podem ter até 33 mudanças de velocidade, havendo, contudo, sobreposições - realmente utilizáveis são 15 a 18 mudanças de velocidade. A corrente nunca deve ter um trajeto extremamente inclinado, caso contrário poderá sofrer desgaste rápido e o grau de eficiência é reduzido.

Mau é, p. ex., quando a corrente engata simultaneamente no prato mais pequeno, à frente, e nos dois ou três pinhões exteriores (pequenos) atrás **(a)** ou quando engata no prato maior, à frente, e nos pinhões interiores (grandes) da roda traseira **(b)**.

A caixa de movimento pedaleiro é o interface entre os pedaleiros e o quadro. Existem diferentes formas de construção - às vezes o eixo do rolamento pertence à caixa de movimento pedaleiro outras vezes está integrado no pedaleiro direito. Os rolamentos de esferas selados estão ajustados de fábrica de tal forma que não precisam de manutenção e não têm folga. A fixação segura da caixa de movimento pedaleiro no quadro tem de ser controlada regularmente.

Verifique também regularmente, se os pedaleiros estão bem fixos sobre o eixo do rolamento ou se o alojamento tem folga. Se abanar com força os pedaleiros, não pode ser sentida folga. Se, no entanto, for o caso, dirija-se imediatamente ao seu revendedor SCOTT.



Um processo de introdução de mudanças começa, consoante o sistema de mudanças instalado, com o acionamento de uma unidade de travão e mudanças **(c)** ou uma manete de mudanças **(d)** nos extensores retos (Flatbars). Durante todo o processo de introdução das mudanças, tem de continuar a pedalar. A força de pedalagem deveria, no entanto, ser nitidamente reduzida.

A seguir são explicadas as unidades de travão e mudanças mais comuns e o seu funcionamento. No entanto, é possível que a sua nova bicicleta de estrada SCOTT esteja equipada com umas mudanças de velocidade que não são descritas aqui.

Nas **Campagnolo Ergopower (e)** muda para os pratos ou pinhões maiores, com a manete situada atrás da manete de travão, deslocando-o para dentro com o dedo indicador ou médio. Se carregar com o polegar no botão na parte interior do corpo do manípulo, a corrente é deslocada para os pratos ou pinhões mais pequenos. Por acionamento pode engatar no máximo dois pratos ou três pinhões.

Nas manetes de travão/mudanças **Shimano Dual Control (f)** engata os pratos ou pinhões maiores, rodando toda a manete de travão para dentro. São possíveis até dois pratos ou três pinhões por processo de introdução de mudanças. Se deslocar apenas a manete pequena, situada atrás da manete de travão para dentro, a corrente passa para os pratos ou pinhões mais pequenos. Aqui pode engatar apenas uma roda dentada por processo de introdução de mudanças.

A **Shimano Di2** é a versão eletrónica dos sistemas de transmissão de alta qualidade da Shimano. Em vez da tração por cabos, a transmissão do sinal faz-se por meio de cabos elétricos. O desviador traseiro e o desviador dianteiro são movidos por pequenos motores elétricos. O abastecimento de energia é efetuado por meio de uma bateria recarregável fixada no quadro ou no espigão do selim.

A ordenação e acionamento da manete de mudanças são como nas mudanças mecânicas:


Em vez de, como nas manetes de mudanças tradicionais Dual Control da Shimano, rodar toda a manete de travão ou a manete, situada atrás, para dentro, com a Di2 basta premir botões de comando. Para engatar as rodas dentadas maiores, basta premir o botão alongado de comando na parte lateral da manete de travão. Prima o botão triangular de comando, situado atrás da manete de travão, e a corrente passa para as rodas dentadas mais pequenas.

Nas manetes de travão/mudanças **SRAM (a)** só há uma manete de mudanças que está situado atrás da manete de travão. Se rodar toda a manete, o desviador traseiro engata um ou dois pratos ou três pinhões maiores. Através de um curto movimento giratório, a corrente muda para o prato ou pinhão menor seguinte.


Nas manetes de mudanças, situadas nas extremidades do guiador, das marcas Shimano, SRAM e Campagnolo **(b)** para triatlo e contrarrelógio tem de pressionar a manete de mudanças para baixo, para engatar os pinhões menores atrás, ou seja para introduzir uma transmissão mais alta e para engatar os pratos menores à frente, ou seja para introduzir uma transmissão mais baixa. Puxando a manete das mudanças para cima, engata, atrás e à frente, os pratos e pinhões maiores.

Em manetes de mudanças para guiadores retos, os chamados Flatbars **(c)**, as manetes de comando encontram-se na parte de baixo do guiador. A manete direita grande é manobrada com o polegar. A corrente desloca-se sobre pinhões maiores, isto é, para as mudanças mais baixas. A manete mais pequena é movida ou com o indicador **(d)** ou com o polegar e comuta para o outro sentido. No lado esquerdo, a comutação é feita com o polegar e a manete grande para o prato da corrente maior, portanto para uma transmissão mais alta.


PERIGO!

 Utilize sempre calças ou calções justos às pernas ou use fixação de calças ou algo semelhante. Assim garante que as pernas das suas calças não se enfiem na corrente nem nos pratos da corrente. Perigo de queda!


PERIGO!

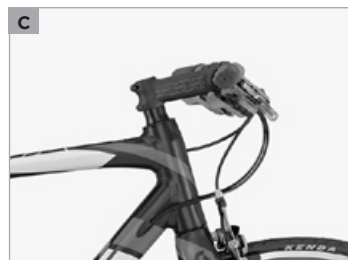
 Ao introduzir uma mudança sob carga, i. e. enquanto pedala com muita força, a corrente pode deslizar. No desviador frontal, a corrente pode até sair completamente dos pratos e provocar uma queda! No mínimo a vida útil da corrente é reduzida significativamente por isto.

PERIGO!


 Devido a folga entre o eixo do rolamento e os pedaleiros, estes podem descair ou ser danificados. Perigo de queda!

ATENÇÃO!


 Evite o acionamento de mudanças, nas quais a corrente rode de modo muito oblíquo. Aumento de desgaste!




ATENÇÃO!

 Exercite a introdução das mudanças num recinto sem trânsito até estar familiarizado com o funcionamento das unidades de travão e mudanças ou das manetes das mudanças na sua bicicleta de estrada SCOTT.

ATENÇÃO!

 Para o processo de introdução de mudanças, é importante que continue a pedalar de forma uniforme e sem o emprego de grande força. Principalmente no desviador dianteiro não deve introduzir mudanças sob carga, isto reduz bastante a vida útil da corrente. Além disso, a corrente pode ficar presa entre a escora inferior e os pratos da corrente (“Chain-suck”).

NOTA!


 Leia com atenção, em qualquer caso, as instruções do fabricante das mudanças de velocidade que encontrará neste CD de informação SCOTT. Familiarize-se event. fora do trânsito com as novas mudanças de velocidade. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

Controlar e reajustar

O seu revendedor SCOTT ajustou as mudanças de velocidade antes da entrega da bicicleta. Nos primeiros quilómetros, no entanto, os cabos Bowden podem alongar-se, fazendo com que as mudanças de velocidade sejam imprecisas e surjam ruídos (chocalho) da corrente.

O ajuste do desviador traseiro **(e)** e do desviador dianteiro **(f)** deve ser feito por um mecânico experiente. Se quiser tentar sozinho, leia também o manual de instruções do fabricante das mudanças neste CD de informação SCOTT. Se tiver problemas com as mudanças, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

NOTA!

 Para a sua segurança, leve a sua bicicleta SCOTT recém-comprada a uma primeira inspeção ao seu revendedor SCOTT depois de 100 a 300 km ou de 5 a 15 horas de funcionamento ou passadas quatro a seis semanas, o mais tardar, no entanto, passados três meses.

Ajustar desviador traseiro

Estique o cabo no terminal do cabo ajustável, no parafuso de ajuste na base do quadro **(a)** ou no parafuso de ajuste, através do qual o cabo Bowden entra no desviador traseiro **(b)**. Engate para isso, o pinhão mais pequeno e desapele os parafusos em meias-voltas até o cabo de tração estar levemente esticado.

Controle, depois de cada esticamento, se a corrente sobe imediatamente para o pinhão maior seguinte. Para isso, tem de rodar os pedaleiros, com a parte traseira da bicicleta levantada, com as mãos ou deslocar-se com a sua bicicleta SCOTT e introduzir todas as mudanças.

Se a corrente subir com facilidade, verifique se a corrente também ainda passa com facilidade para os pinhões menores. Se este não for o caso, o respetivo parafuso de ajuste tem de ser apertado novamente um pouco. É possível que sejam necessárias várias tentativas.

ATENÇÃO!

! O ajuste completo do desviador traseiro e do desviador dianteiro deve ser feito por um mecânico experiente. Preste atenção, em qualquer caso, ao manual de instruções do fabricante das mudanças de velocidade que encontrará neste CD de informação SCOTT. Se tiver problemas com as mudanças, consulte o seu revendedor SCOTT.

NOTA!

i Se alguém o ajudar a levantar a parte de trás da bicicleta ou a bicicleta SCOTT estiver pendurada num suporte de montagem, é mais fácil testar o funcionamento, rodando o pedaleiro e acionando as mudanças.

Ajustar os batentes finais

Para evitar que o desviador traseiro ou a corrente entrem nos raios ou a corrente caia do pinhão mais pequeno, os chamados parafusos do batente final **(c)** limitam a zona de oscilação do desviador traseiro. O seu revendedor SCOTT ajusta-os, eles não se alteram numa utilização normal.

Se a sua bicicleta de estrada SCOTT tiver caído, no entanto, sobre o lado das mudanças ou se tiver montado outra roda, é estritamente necessário que controle os batentes finais.

Engate a mudança mais pesada com a manete de mudanças direita. O cabo das mudanças está relaxado, a corrente passa para o pinhão menor de todos. Observe, por detrás, a coroa dentada e verifique se a roldana de guia superior do desviador traseiro se encontra exatamente debaixo das pontas dentadas do pinhão. Corrija a posição event. com o parafuso do batente final **(d)**. Nos desviadores traseiros, os parafusos estão marcados frequentemente com "H" para "high gear" e "L" para "low gear". "High gear" significa neste caso a mudança pesada, ou seja o pinhão pequeno.

Se os parafusos não estiverem marcados, a única coisa que ajuda é tentar. Gire um parafuso qualquer, contando as voltas e observe o desviador traseiro. Se ele não se deslocar, é o parafuso para o outro batente. Reduza novamente o mesmo número de voltas.

Rode o parafuso no sentido dos ponteiros do relógio, se for suposto o desviador traseiro circular mais no interior, ou no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio, se for suposto ele circular mais no exterior.

Engate agora cuidadosamente o pinhão traseiro maior **(e)** e controle se a roldana de guia do desviador traseiro está exatamente por baixo das pontas dentadas do pinhão. Rode o parafuso marcado com "L" no sentido dos ponteiros do relógio até o desviador traseiro não poder ser deslocado mais em direção aos raios - nem através do acionamento da manete das mudanças nem através de pressão com a mão **(f)**. Durante o controlo, rode lenta e cuidadosamente o pedaleiro.

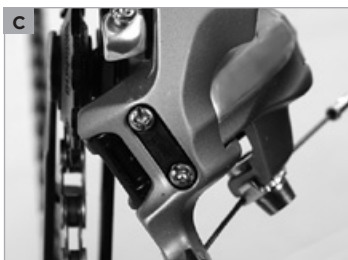
Através deste ajustamento, evita que a corrente caia entre o pinhão e os raios ou o desviador traseiro ou a sua caixa das roldanas de guia possam tocar nos raios - de outra forma os raios, o desviador traseiro e o quadro poderiam ficar danificados. Na pior das hipóteses pode dar-se uma queda ou acidente.

PERIGO!

⚡ Faça uma marcha de teste, sem falta, após ter ajustado as mudanças, numa zona sem trânsito.

ATENÇÃO!

! Se a sua bicicleta de estrada SCOTT tiver caído ou o desviador traseiro tiver apanhado uma pancada, há o perigo do desviador traseiro ou a sua fixação, o chamado dropout, estar torto. Depois de incidentes deste tipo ou se for montada outra roda traseira, deve controlar a zona de oscilação e event. reajustar os parafusos do batente final.



NOTA!

i Mande controlar regularmente a sua bicicleta de estrada SCOTT no seu revendedor SCOTT.

Ajustar desviador dianteiro

A área, na qual o desviador dianteiro **(a)** ainda consegue manter a corrente sobre o prato sem lhe tocar, é extremamente estreita. Como no desviador traseiro, parafusos do batente final marcados com “H” e “L” **(b)** limitam a zona de oscilação. O seu revendedor SCOTT ajusta-os, eles não se alteram numa utilização normal.

Engate primeiro à frente no prato grande e atrás no pinhão menor **(c)**. Aperte depois o parafuso do batente final mais extremo (“H”) de tal forma que a corrente, mesmo sob grande esforço, ainda não toque no desviador dianteiro. Só se a corrente já não poder ser deslocada do prato médio para o grande é que o parafuso do batente final pode ser desaparafusado minimamente.

Engate então à frente no prato menor e atrás no pinhão maior. Aperte agora o parafuso do batente final interno (“L”) de tal forma que a corrente ainda não toque no desviador dianteiro. Só se a corrente já não poder ser deslocada do prato médio para o pequeno é que o parafuso do batente final pode ser desaparafusado minimamente.

Através deste ajustamento, evita que a corrente caia para fora ou para dentro – o que interrompia repentinamente o acionamento e havia perigo de queda. Em caso de dúvidas, mande fazer estes trabalhos de ajustamento ao seu revendedor SCOTT.

No desviador dianteiro a tração pode alongar-se da mesma forma do que no desviador traseiro. O engate das mudanças piora. Engate o prato pequeno e estique o cabo, em caso de necessidade, no parafuso, através do qual o cabo Bowden entra no batente do quadro.

PERIGO!

⚡ Controle depois de uma queda, se as chapas de guia do desviador dianteiro ainda estão exatamente paralelas aos pratos da corrente **(d)** e se poderiam tocar no prato grande da corrente. Se assim fosse, o acionamento ficaria bloqueado. Perigo de acidente!

**PERIGO!**

⚡ O ajuste do desviador dianteiro exige muita minuciosidade. Se ele estiver ajustado de forma incorreta, a corrente pode saltar, a força de acionamento é interrompida repentinamente. Perigo de queda!

ATENÇÃO!

! Faça uma marcha de teste, sem falta, após ter ajustado as mudanças, numa zona sem trânsito.

Shimano Di2**Ajuste e manutenção**

Se desejar, o seu revendedor SCOTT pode mudar a função dos botões de comando da Di2 **(e)**. Para isso, é preciso um aparelho especial de teste da Shimano, também usado para detetar falhas.

Para posicionar as manetes, no caso de mãos pequenas, um pouco mais perto do guiador, existem parafusos de ajuste especiais no guiador, cujo manuseamento é descrito no capítulo “Ajustamento do alcance da manete de travão nas bicicletas de estrada SCOTT e bicicletas de ciclocrosse SCOTT”.

Para ajustar o desviador traseiro, engate uma mudança média. Carregue no botão no conector da frente por baixo do guiador até a luz de controlo acender a vermelho **(f)**. O desviador traseiro pode ser então ajustado exatamente. Rode os pedaleiros e escute a deslocação da corrente.

Se a corrente não se deslocar sem barulhos, carregue na manete da frente. Com cada compressão, o desviador traseiro é ajustado um décimo de milímetro mais para o interior. Se o barulho aumentar, carregue na manete posterior.


O desviador traseiro é posicionado mais para o exterior em passos de décimos de milímetro. Se a corrente se deslocar silenciosamente, carregue novamente no botão do conector, a luz vermelha apaga-se. Engate todas as mudanças umas a seguir às outras para concluir e controlar o funcionamento devido.

Engate as mudanças umas a seguir às outras com cuidado até a corrente se deslocar sobre o pinhão maior. Se isto não se processar devidamente, tem de ajustar novamente.


Continue a rodar os pedaleiros com cuidado e controle se a caixa do desviador traseiro não colide com os raios e a corrente não consegue deslocar-se por cima do pinhão maior. Carregue para isso com o polegar ativamente contra o desviador traseiro **(a)**.

O ajustamento dos batentes finais é realizado basicamente da mesma forma como o ajustamento das mudanças mecânicas **(b)**. Proceda cuidadosamente, se engatar as mudanças extremas, para controlar a posição dos batentes finais.

PERIGO!

 **Antes de utilizar o seu novo sistema de mudanças Di2, é imprescindível que realize uma marcha de teste fora do trânsito da estrada (c).**

NOTA!

 **Leia as instruções do fabricante das mudanças que encontrará neste CD de informação SCOTT.**

Acumulador/bateria

Com um acumulador novo e com carga total pode percorrer aprox. 1.000 a 2.000 quilómetros. Se a bateria tiver aproximadamente 25% de carga, isto ainda dá para mais ou menos 250 km.

O acumulador não conhece qualquer efeito de memória. Por isso, pode carregar o acumulador sempre de novo **(d)** e não precisa de conduzir até este estar completamente descarregado.


Se o acumulador estiver fraco, deixa de funcionar primeiro o desviador dianteiro. Neste estado, ainda pode percorrer alguns quilómetros e meter as mudanças com o desviador traseiro. No entanto, deveria carregar a bateria o mais rapidamente possível. Se o acumulador estiver completamente descarregado, o desviador traseiro fica na última mudança engatada. Deixa então de ser possível engatar outra mudança **(e)**!

Pode verificar o estado de carregamento do acumulador em qualquer altura. Para isso, pressione um dos botões de comando e mantenha-o premido durante, pelo menos, 0,5 segundos. O LED na unidade de controlo indica-lhe o estado de carregamento:


- a luz verde acende-se durante aprox. 2 segundos: Estado de carregamento do acumulador 100 % **(f)**
- a luz verde pisca 5 vezes: Estado de carregamento do acumulador aprox. 50 %
- a luz vermelha acende-se durante aprox. 2 segundos: Estado de carregamento do acumulador aprox. 25 %
- a luz vermelha pisca 5 vezes: Estado de carregamento do acumulador descarregado

Com o decurso do tempo, a capacidade da bateria vai diminuindo e assim também o percurso de deslocação possível. Isto é inevitável. Quando o percurso de deslocação alcançável deixar de corresponder às suas exigências, a bateria tem de ser substituída.

PERIGO!

 **Para carregar o acumulador, utilize exclusivamente o carregador em anexo!**

PERIGO!

 **Se o acumulador não for utilizado durante muito tempo, este não deveria estar vazio nem cheio. Tem de carregar o acumulador quase totalmente (entre 50 % e 60 %) e guardá-lo num local seco, fresco e fora do alcance das crianças. Passados, o mais tardar, três meses, deveria controlar o estado de carregamento. Para guardar, monte sempre a cobertura de proteção fornecida sobre a zona dos contactos do acumulador.**

NOTA!

 **O carregamento do acumulador (vazio) dura mais ou menos 1,5 horas.**



CORRENTE DA BICICLETA

Para que a corrente tenha uma longa vida útil e se movimente sem ruídos, a quantidade de lubrificante utilizada não é determinante, mas sim a forma como a distribui e a regularidade de lubrificação. Limpe a corrente de sujidade e óleo depositados, de vez em quando, com um pano embebido em óleo **(a)**. Desengordurantes especiais para correntes não são necessários, pelo contrário, até são prejudiciais.

Aplique sobre os elos da corrente, o mais limpos possível, óleo, gordura ou cera para bicicletas **(b)**. Rode o pedaleiro e pulverize os rolos na parte interior da corrente. A seguir rode a corrente várias voltas. Depois não use a sua bicicleta SCOTT durante alguns minutos, para que o lubrificante possa penetrar na corrente. Limpe em seguida o lubrificante em excesso com um pano, para que não salpique ou atraia sujidade desnecessariamente durante a marcha.

PERIGO!

⚡ Evite, ao máximo, que restos de lubrificante entrem em contacto com as superfícies de travagem dos aros, os discos de travão ou calços dos travões. O travão poderia deixar de funcionar!

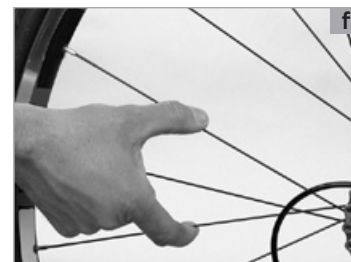
NOTA!

i Proteja o meio ambiente, usando apenas lubrificantes de decomposição biológica, visto que durante o funcionamento cai sempre algum lubrificante da corrente para o solo, principalmente, com tempo húmido.

CONSERVAÇÃO DA CORRENTE

As correntes fazem parte das peças de desgaste da sua bicicleta SCOTT. Pode, no entanto, influenciar a sua vida útil. Lubrifique regularmente a corrente, principalmente, depois da marcha com chuva. Utilize mudanças com pouco grau de obliquidade e pedale com, se possível, uma frequência de pedalagem elevada.

As correntes de transmissões por desviador atingem o seu limite de desgaste depois de aprox. 1.000 a 3.500 km ou 50 até 125 horas de funcionamento. O engate das mudanças piora com uma corrente que esteja muito larga. Além disso os pinhões e os pratos desgastam-se mais depressa.



Substituir estes componentes é caro em comparação com a substituição da corrente. Controle, por isso, regularmente, o estado da corrente.

Para o controlo do desgaste da corrente, o seu revendedor SCOTT possui aparelhos de medição precisos **(c)**. A substituição da corrente deve ser realizada por técnicos especializados, porque precisa de ferramenta especial e tem de escolher uma corrente que seja compatível com as respetivas mudanças.

PERIGO!

⚡ Uma corrente rebitada de forma incorreta ou bastante desgastada pode rebentar e provocar uma queda.

NOTA!

i Na substituição da sua corrente, use apenas peças sobresselentes originais adequadas **(d)**. O seu revendedor SCOTT tem todo o gosto em aconselhá-lo.

RODAS E PNEUS

A roda é composta por cubo, raios e aro. Sobre o aro é montado o pneu, no qual no sistema mais vulgar, o pneu de arame ou kevlar, está colocada a câmara de ar. Para proteger a câmara de ar sensível, é colocada ou colada uma fita de aro sobre a base do aro **(e)**, a qual muitas vezes tem pontas afiadas.

Além disso existem **pneus tubulares** (tubulars), que são colados sobre aros especiais. Um terceiro sistema são **pneus sem câmaras de ar** (tubeless), que também precisam de aros especiais.

O peso do condutor e a bagagem, bem como os desnivelamentos da faixa de rodagem sobrecarregam fortemente as rodas. Apesar das rodas serem fabricadas cuidadosamente e serem fornecidas já centradas, é possível que as cabeças dos raios, no início, se soltem um pouco. Já depois de uma fase de rodagem curta de aproximadamente 100 a 300 quilómetros ou 5 a 15 horas de funcionamento, deveria mandar inspecionar, por isso, as suas rodas da bicicleta no seu revendedor SCOTT e event. centrá-las novamente.

Depois desta fase de rodagem, as rodas têm de ser controladas regularmente **(f)**, sendo, no entanto, o reapertamento só raramente necessário.

ATENÇÃO!

! Centrar rodas (reajustar a tensão) é um trabalho difícil, que deve ser feito pelo seu revendedor SCOTT.

INDICAÇÕES SOBRE PNEUS, CÂMARAS DE AR, FITA DE ARO E PRESSÃO DE AR

As rodas deveriam oferecer aderência e tração, deslocar-se facilmente e absorver pequenas pancadas da faixa de rodagem. A qualidade da estrutura inferior do pneu (carcaça), a mistura de borracha e o perfil influenciam a resistência ao rolamento e as características de aderência. O seu revendedor SCOTT possui diferentes tipos para escolha.

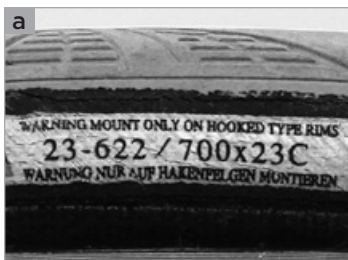
Se montar um pneu novo, tem de observar o sistema e as dimensões do pneu montado até então. As últimas podem ser encontradas no flanco do aro em duas unidades. Uma informação mais exata é a designação de milímetros normalizada (por exemplo: 23-622 significa uma largura de pneu de 23 mm em estado insuflado e um diâmetro (interior) do talão do pneu de 622 mm). A outra informação nomeia o tamanho em polegadas (p. ex. 23x7/8 ou 700x23) **(a)**.

Os pneus têm de ser cheios com a pressão de ar correta **(b)**, para oferecer o compromisso ideal de marcha fácil e conforto de condução. Assim, são também menos suscetíveis de avarias. Uma pressão demasiado baixa pode provocar uma “snake-bite” (mordidela de cobra), na qual a câmara de ar é esmagada ao passar sobre uma aresta.

A pressão de ar recomendada pelo fabricante encontra-se geralmente indicada no flanco do pneu **(c)** ou na etiqueta de identificação do tipo. O limite mínimo dos dados de pressão significa conforto de suspensão máximo para ciclistas leves, ideal para deslocações sobre piso acidentado.

Com o aumento da pressão, a resistência ao rolamento diminui em piso plano, no entanto, o conforto também diminui. Pneus com uma pressão de ar elevada são adequados, por isso, a ciclistas pesados e percursos sobre asfalto liso **(d)**. Adapte, por isso, a pressão ao seu peso e aos seus hábitos de marcha.

A pressão é, muitas vezes, indicada em psi (pounds per square inch), a unidade de medida inglesa. Na tabela **(e)** estão convertidos os valores mais comuns.



psi	bar	psi	bar
80	5,5	115	7,9
85	5,9	120	8,3
90	6,2	125	8,6
95	6,6	130	9,0
100	6,9	135	9,3
105	7,2	140	9,7
110	7,6	145	10,0



Pneus com armação de arame ou kevlar não são, por si, herméticos com o aro. Para manter a pressão no interior, é colocada uma câmara de ar **(f)** e insuflado através de uma válvula.

Aros de **pneus com armação de arame ou kevlar** exigem, por princípio, uma fita de aro de alta qualidade na largura total da base do aro. Isto protege a câmara de ar também do calor de travagem, que pode levar a câmara de ar a rebentar.

Em **pneus tubulares**, que têm de ser colados sobre o aro, a câmara de ar já foi integrada no pneu pelo fabricante e não pode ser nem retirada nem remendada em caso de furo. Este tipo de construção de pneu precisa de aros especiais sem frisos de aro.

Leia event. as respetivas instruções neste CD de informação SCOTT, antes de realizar trabalhos neste tipo de pneus.

Pneus sem câmaras de ar (pneus tubeless) só podem ser utilizados em ligação com rodas especialmente concebidas para isso. Tenha atenção à designação de tipo dos fabricantes (p. ex. “2way-fit”/“tubeless ready”).

Pneus tubeless podem ser utilizados com um pouco menos de pressão do que pneus com armação de arame. Condutores com 75 kg de peso ficam satisfeitos em regra com 7 bar, condutores com 65 kg de peso com 6 bar. Menos de 4,5 bar não devem ser utilizados em regra. Tenha atenção às indicações sobre a pressão máxima autorizada no flanco do pneu.

PERIGO!

⚡ Substitua pneus usados, porosos ou frágeis. Humidade e sujidade podem penetrar e danificar o interior da construção. A câmara de ar pode rebentar. Perigo de queda!

PERIGO!

⚡ Se montar um pneu mais largo ou mais alto do que o montado de série, pode acontecer que, ao pedalar devagar, bata com o pé na roda da frente. Tenha atenção além disso às relações de espaço entre o garfo e o quadro. Perigo de acidente!

PERIGO!

⚡ Se montar rodas com aros de carbono na sua bicicleta de estrada SCOTT, tem de substituir possivelmente os calços dos travões, porque os calços comuns não possuem frequentemente o efeito de travagem desejado. Tenha especial atenção à instrução do fabricante da roda neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

⚡ Trate devidamente dos seus pneus. Circule sempre com a pressão de ar prescrita e controle-a em intervalos regulares, pelo menos uma vez por semana. Condução com pressão de ar demasiado baixa ou alta pode fazer com que o pneu possa saltar do aro ou rebentar.

PERIGO!

⚡ Pneus com armação de arame ou kevlar, que suportam uma tensão de cinco bar e mais, têm de ser montados em aros com perfil de gancho.

PERIGO!

⚡ Observe também os valores de pressão máximos do aro. Os valores estão dependentes da largura do pneu. Pode encontrar os valores nas instruções do fabricante da roda ou do aro neste CD de informação SCOTT.

VÁLVULAS

Nas bicicletas de estrada SCOTT é comum apenas um tipo de válvulas: A **válvula francesa ou Presta**, que está concebida para altas pressões **(a)**. Uma tampa de plástico protege-a da sujidade.

Antes de encher os pneus é necessário desapertar um pouco a porca serrilhada e comprimi-la em direção à válvula até sair ar **(b)**. Controle o ajuste do corpo da válvula na haste. Se ele não estiver bem fixo, é possível que saia ar. Com uma bomba manual pode ser difícil encher a pressão necessária. Isto é mais fácil, se forem usadas bombas verticais ou de pé com manómetro **(c)**.

**CONCENTRICIDADE DOS AROS, TENSÃO DOS RAIOS**

Para que a roda da bicicleta possa rodar com concentricidade, os raios têm de ter uma tensão homogénea **(d)**. A tensão de alguns raios pode alterar-se, se, p. ex., passar por cima de uma aresta com demasiada velocidade ou se uma cabeça dos raios se soltar. Assim as forças de tensão ficam desequilibradas. Já antes de se aperceber desta irregularidade, através do andamento aos “esses”, é possível que o funcionamento da sua bicicleta SCOTT tenha sido afetado.

Os lados dos aros são também nos travões de aro as superfície de travagem **(e)**. Se a roda não funcionar com a devida concentricidade, pode influenciar o efeito de travagem. Controle, assim, de vez em quando, o grau de concentricidade das rodas: Eleve a roda do solo e ponha-a a rodar com a mão. Observe o espaço entre o aro e os calços. Se ele se alterar mais do que um milímetro ou mais, o seu revendedor SCOTT deve reajustar a concentricidade da roda.

PERIGO!

⚡ Não circule com rodas, que não estejam centradas. Em pancadas laterais fortes, com travões de aro, os calços dos travões podem travar bruscamente sem que isto seja esperado! Isto conduz, normalmente, a uma paragem súbita das rodas e a queda subsequente.

ATENÇÃO!

! Raios soltos devem ser imediatamente reajustados. De outro modo, a pressão exercida nesta área, sobre o restante equipamento, aumenta consideravelmente.

ATENÇÃO!

! Centrar rodas (reajustar a tensão) é um trabalho difícil, que deve ser feito pelo seu revendedor SCOTT **(f)**.

RODAS DE CARBONO

Rodas de carbono caracterizam-se, devido à utilização de plástico reforçado por fibras de carbono, por qualidades aerodinâmicas especiais e baixo peso.

Se pretender montar rodas de carbono, consulte o seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

⚡ O peso total máximo de 120 kg para o condutor, bagagem (mochila) e a bicicleta de estrada SCOTT não pode ser ultrapassado. Por princípio, reboques não são permitidos. Tenha especial atenção também às instruções dos fabricantes da roda neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

⚡ Controle o estado dos travões e tenha a preocupação de circular apenas com calços apropriados para aros de carbono!

ATENÇÃO!

! Tenha atenção a eventuais limitações de peso que deve ser exercido sobre rodas de carbono. Encontrará mais informações nas instruções dos fabricantes das rodas neste CD de informação SCOTT.

ATENÇÃO!

! As rodas estão previstas exclusivamente para a utilização no desporto de estrada (a) e em triatlo. Para a utilização em caminhos instáveis, no terreno e para saltos, etc., as rodas são tão pouco adequadas como para o funcionamento com reboque (b) e utilizações com bagagem pesada.

Particularidades na travagem com rodas de carbono

Visto que as superfícies de travagem são de carbono (c), existem algumas particularidades. Utilize apenas borrachas de travão adequadas para rodas de carbono dos fabricantes de rodas (d), porque estas estão concebidas para esses aros.

Calços para rodas de carbono gastam-se normalmente mais depressa que os calços tradicionais. Repare que os aros possuem um comportamento de travagem, que requer habituação especialmente sobre pisos molhados. Treine a travagem numa área sem trânsito, até controlar a bicicleta com segurança.

As superfícies de travagem dos aros de carbono (e) são sensíveis a muito calor. Em terrenos montanhosos, não deve por isso fazer travagens contínuas. Se descer a montanha, p. ex. com o travão traseiro continuamente acionado, pode acontecer que o material aqueça até se deformar.



O aro pode ficar danificado e a câmara de ar pode rebentar, provocando um acidente. Desacelere, em princípio, ativando os dois travões, depois largue durante algum tempo até voltar a travar. Vá sempre alternando, permitindo que o material arrefeça. Se sentir insegurança, pare a bicicleta e deixe arrefecer.

PERIGO!

⚡ Controle o estado dos calços dos travões em intervalos de tempo curtos, já que o desgaste é, eventualmente, maior do que nos aros de alumínio.

PERIGO!

⚡ Note que o efeito de travagem diminui consideravelmente em caso de humidade. Evite, se possível, pedalar em tempo de chuva ou em caso de humidade. Se, de qualquer modo, circular em pisos molhados ou húmidos, aja com muita precaução e circule mais devagar do que em pisos secos.

PERIGO!

⚡ Os aros de carbono são sensíveis a grande calor. A cola do pneu tubular pode soltar-se ou a câmara de ar de um pneu de armação de arame ou kevlar pode rebentar. Desacelere, em princípio, ativando os dois travões, depois largue durante algum tempo até voltar a travar. Vá sempre alternando, permitindo que o material arrefeça. Se sentir insegurança, pare a bicicleta e deixe arrefecer.

REPARAÇÃO DE UM PNEU DANIFICADO

Pneus furados são a causa de avaria mais comum ao andar de bicicleta. O furo não significa necessariamente o fim do passeio de bicicleta, se tiver consigo a ferramenta necessária e uma câmara de ar sobresselente ou remendos. Se as suas rodas forem seguras com apertos rápidos no quadro e garfo, só precisa de duas alavancas de montagem e uma bomba (f).

NOTA!

i Antes de desmontar uma roda, leia os capítulos “Recolocação da roda” e “Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes”. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

DESMONTAGEM DA RODA

Abra, nos travões de aro típicos da bicicleta de estrada, a manete de desaperto no travão (**Shimano, SRAM**) (**a**) ou desloque o pino na manete de travão/mudanças no guiador (**Campagnolo**) (**b**).

Em **V-brakes e travões Cantilever** tem de retirar primeiro a tração de cabo do braço de travão. Envolve, para isso, o aro com uma mão e comprima os calços ou os braços de travagem, um contra o outro. Nesta posição, torna-se mais fácil desprender a conexão, quase sempre com forma cilíndrica, do cabo de travão horizontal ou a capa do cabo (nos V-brakes).


Nos **travões de disco** (hidráulicos ou mecânicos) deve olhar primeiro na janela de controlo, onde os calços dos travões assentam. Mais tarde pode depois reconhecer, se os calços, depois da montagem, ainda estão no lugar previsto para isso. Leia o manual de instruções do fabricante dos travões.

Nas rodas traseiras, com mudanças de transmissão por desviador, engate, antes da desmontagem, a corrente atrás no pinhão menor de todos. Assim, o desviador traseiro fica na parte exterior, sem interferir na desmontagem. Abra o aperto rápido da roda, como descrito no capítulo “Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes”.


Se ainda não for possível retirar a roda dianteira, isto deve-se aos encaixes de segurança. Isto são pequenos suportes de retenção no apoio da roda (ponteira). Tem de soltar um pouco a porca de tensão prévia do aperto rápido e desencaixar a roda dos encaixes de segurança.

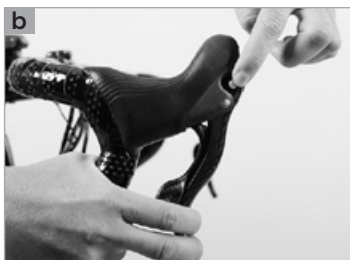
Para facilitar a desmontagem da roda traseira, puxe o desviador traseiro, com a mão, levemente para trás (**c**). Levante um pouco a sua bicicleta de estrada SCOTT para cima e dê uma pequena pancada na roda, que cairá para o chão.

PERIGO!


 Os discos de travão podem aquecer. Deixe-os arrefecer antes da desmontagem da roda.

PERIGO!


 Se tiver comprado uma bicicleta SCOTT com travões de disco hidráulicos, não vire nunca ao contrário a sua bicicleta SCOTT para reparação, i. e. com o guiador e o selim para baixo. O travão pode deixar de funcionar.



ATENÇÃO!

 Não acione, de modo nenhum, a manete do travão (travão de disco), depois da roda estar desmontada e lembre-se de montar os fechos de segurança para transporte, se desmontar a roda por um longo período de tempo.

NOTA!

 Observe o manual de instruções do fabricante dos travões e das mudanças que encontrará neste CD de informação SCOTT.

PNEUS COM ARMAÇÃO DE ARAME E KEVLAR

Desmontagem dos pneus

Desaparafuse a tampa e a porca de fixação da válvula e deixe sair o ar por completo. Pressione o pneu pelos dois lados a toda a volta, partindo do flanco do aro para o meio do aro. Isto facilita a desmontagem.

Aplique uma alavanca de montagem de plástico aprox. 5 cm ao lado da válvula, na aresta inferior do pneu (**d**) e levante o flanco do pneu sobre o friso do aro. Mantenha a alavanca nesta posição. Enfie a segunda alavanca aprox. 10 cm afastada da primeira, do outro lado da válvula entre o aro e o pneu e levante o flanco ali também por cima do friso do aro (**e**).

Se uma parte do flanco do pneu estiver levantada por cima do friso do aro, consegue-se, normalmente soltá-lo facilmente a toda a volta, deslocando uma alavanca de montagem. Agora pode retirar a câmara de ar (**f**). Tenha atenção para que a válvula não fique presa no aro e a câmara de ar não fique mais danificada. O segundo flanco do pneu pode ser simplesmente puxado para baixo, em caso de necessidade.

Repare a câmara de ar, de acordo com a instrução do fabricante de remendos ou substitua-a.


Se desmontou o pneu, deveria inspecionar a fita do aro. Ela deve estar assente uniformemente, não deve estar estragada nem ter rachas e tem de tapar todas as cabeças e perfurações dos raios.

Nos aros com base dupla, os chamados aros de parede dupla, ela tem de ficar esticada por toda a base; mas não pode, porém, ser tão larga que fique a sobressair dos flancos. Deveria combinar esses aros apenas com fitas de tecido ou de plástico rígido. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.


PERIGO!

 Se o tecido do pneu tiver sido danificado, através de perfuração por um objeto, é melhor substituí-lo, por razões de segurança.

PERIGO!

 Fitas de aro danificadas devem ser substituídas imediatamente.

NOTA!

 Se tiver uma avaria em marcha, encha a câmara de ar e coloque-a junto ao ouvido a toda a volta - assim poderá ouvir, normalmente, o furo. Em casa pode ainda colocar a câmara de ar num recipiente com água e encontrar o furo por meio das bolhas de ar que saem. Quando o encontrar, procure o local correspondente no pneu e examine-o igualmente. Muitas vezes ainda se encontra o objeto que provocou o furo no pneu. Retire-o, caso contrário, a próxima avaria está programada.

Montagem do pneu

Tenha cuidado para que, durante a montagem do pneu, não entrem impurezas, como sujidade e areia, no interior e não estraguem a câmara de ar.

Coloque o aro, com um friso, no pneu. Pressione um flanco do pneu com o polegar a toda a volta do friso do aro. Este procedimento é, normalmente, possível sem ferramenta.

Introduza a válvula da câmara de ar no orifício da válvula do aro **(a)**. Encha um pouco a câmara de ar, de modo a que esta tome uma forma redonda, e coloque-a completamente no interior do pneu. Esta não deve apresentar pregas.

Comece com a montagem final no lado oposto ao da válvula. Pressione o pneu, tanto quanto possível, com os polegares, por cima do flanco do aro a toda a volta **(b)**.

Certifique-se de que a câmara de ar não fica presa entre o pneu e o aro e é esmagada. Vá empurrando com a mão a câmara de ar continuamente para o interior do pneu **(c)**.

Vá avançando, homoganeamente, dos dois lados, a toda a volta. Quase no fim, tem de puxar o pneu com força para baixo **(d)**, para que a parte já montada escoregue para o fundo do aro. Isto facilita visivelmente a montagem nos últimos centímetros.

Antes de empurrar o pneu completamente para dentro do aro, controle novamente a posição da câmara de ar e pressione depois o pneu com os tenares da mão por cima do friso do aro.

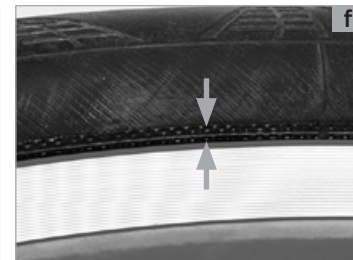
Se isto não resultar tem de usar alavancas de montagem **(e)**. Garanta que a parte curvada está virada para a câmara de ar e que não danifica a câmara de ar.

Pressione a válvula em seguida um pouco para o interior do pneu, para que a câmara de ar não fique entalada debaixo do pneu. Verifique se a válvula está direita. Se assim não for, tem de desmontar um dos flancos do pneu e endireitar de novo a câmara de ar.

Para ter a certeza que a câmara de ar não está esmagada, faça deslizar o pneu a toda a volta para a frente para trás. Controle também desta forma, se a fita de aro se deslocou.

Encha o pneu até atingir a pressão do pneu desejada. A pressão máxima está, normalmente, inscrita no flanco do pneu.

Pode detetar se o pneu está colocado devidamente, se a linha de identificação fina **(f)** no pneu estiver levemente acima do aro com uma distância homogénea a toda a volta. Se este não for o caso, deixe sair o ar e volte a controlar. Ajuste a pressão, partindo do valor máximo, por meio da válvula. Considere, ao mesmo tempo, a zona de pressão de ar recomendada.



PNEUS TUBULARES

Os pneus tubulares são a primeira escolha dos profissionais e diferenciam-se, por princípio, da maior parte de pneus com armação de arame ou kevlar e sistema de câmara de ar.

A câmara de ar está cosida ao pneu e tem de ser colada em aros de pneus tubulares especiais **(a)**. Apenas através da colagem cuidadosa e tecnicamente correta com cola adequada tanto ao aro como ao pneu **(b)** é obtido um sistema pronto a funcionar de forma segura. Em caso de avaria, o pneu tem de ser substituído completamente. O pneu deixa de estar assente de forma segura sobre o aro, visto que falta a cola. Desloque-se por isso depois de uma avaria só com muito cuidado e volte para casa pelo caminho mais curto.

Em descidas longas há o perigo, no sistema de pneus tubulares, que a cola amoleça e o pneu perca a sua fixação segura. Perigo de perda de pressão repentina e perigo de queda! Habitue-se por isso a travar com ambos os travões simultaneamente **(c)**. Não deixe os travões roçar, pelo contrário solte os travões sempre de novo e dê oportunidade aos aros de arrefecerem um pouco. Em caso de dúvida, é melhor parar.

Mande fazer a colagem, por isso, a um mecânico de bicicletas competente no seu revendedor SCOTT. Se pretender tentar fazê-la você próprio, leia a descrição e siga as indicações, especialmente os intervalos de descanso e a colocação repetida da cola para obter uma base de colagem suficiente.

Preste atenção também às instruções do fabricante de aros e pneu da sua escolha sobre a cola adequada e event. medidas especiais necessárias. Alguns fabricantes de pneus colocaram para os seus produtos vídeos na Internet, nos quais é descrita a montagem, p. ex. www.conti-online.com

PERIGO!

⚡ Pneus tubulares têm de ser colados ao aro por um técnico especializado. Uma colagem insuficiente pode provocar uma perda de ar repentina ou que o pneu salte.

PERIGO!

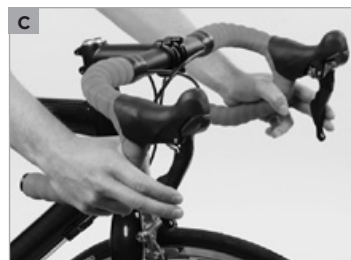
⚡ O calor dos travões pode soltar a colagem. Trave, por isso, sempre com os dois travões e dê a oportunidade ao aro de arrefecer entre os processos de travagem.

Desmontagem dos pneus

Esvazie o pneu por completo **(d)**. Para desmontar o pneu, empurre o pneu para o lado, na parte oposta à válvula, até se formar um intervalo e o pneu se soltar **(e)**. Se o pneu resistir, introduza uma alavanca de montagem no intervalo, com a qual depois retira o pneu para fora **(f)**.

A substituição de apenas uma câmara de ar não é possível, pelo contrário, tem de revestir o aro com um pneu tubular completo. Durante o percurso não pode colar o pneu, o qual, mesmo após insuflado, não assenta com segurança sobre o aro.

Por isso, volte para casa, andando só lentamente e com precaução e seguindo pelo caminho mais curto. Quando chegar a casa, deve colar o pneu tubular da forma descrita em baixo.



Montagem do pneu

Uma montagem cuidadosa, que garanta uma fixação segura e duradoura do pneu tubular, tem que ser efetuada progressivamente e pode demorar algum tempo. Algum treino e experiência relativamente à cola utilizada e ao modelo do pneu tubular em causa podem acelerar a reparação.

A montagem dos pneus tubulares é, em regra, um trabalho para o seu revendedor SCOTT. Leia a instrução de montagem do fabricante dos pneus antes de iniciar a montagem.

Para colar os pneus, pode escolher entre fita autocolante e cola líquida para pneus **(a)**. O aspeto positivo da fita, é o facto de a montagem ser rápida. Mas o assento do pneu não é suficientemente seguro em todas as situações. No caso de uma avaria pelo caminho, a fita fica, quase sempre, agarrada ao pneu desmontado. O pneu sobresselente já não vai assentar de forma segura no aro.

É por isso que se aconselha fazer um base sólida de várias camadas de cola cimento líquida para pneus. Esta técnica não só permite fixar melhor os pneus, como também, na desmontagem do pneu, as camadas ficam, no geral, agarradas ao aro.

Também aqui, apesar de tudo, o pneu sobresselente tem que ser novamente removido depois da deslocação. A base existente e o pneu **(b)** são tratados novamente com cola cimento e montados novamente, para fixar o assento.

No caso de rodas com flancos de aro muito altos, extraia, antes da primeira montagem, o núcleo da válvula, com ferramentas especiais de montagem, e monte no seu lugar uma extensão de válvula **(c)**. Enrosque outra vez o núcleo da válvula na extensão. A válvula com extensão pode ser utilizada, na roda montada, como habitualmente, para encher ou esvaziar.

Encha o pneu até que este tome a sua forma redonda e introduza a válvula no orifício do aro. Empurre o pneu uniformemente, dos dois lados, para a base do aro, começando a partir da válvula. Se não conseguir deslocar completamente o pneu tubular para cima do aro ou só com grande esforço, uma montagem posterior exata não está garantida.

Ponha a roda, revestida com o pneu tubular, a girar e examine, se o pneu roda de forma concêntrica. Muitas vezes, a área na qual a válvula emerge do pneu está inchada, provocando um empeno vertical, o que leva a que a roda saltite durante o percurso. Remova as rebarbas e rebaixe o orifício da válvula de um aro de alumínio com uma broca grande **(d)**, um raspador de três quinas ou uma lima redonda.

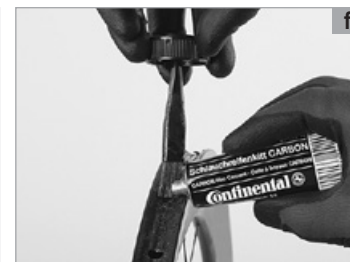
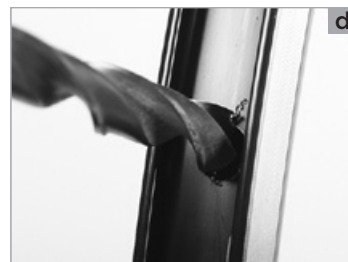
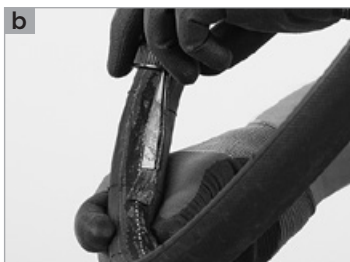
No caso dos aros de carbono, remova as rebarbas das bordas do orifício, cuidadosamente, com uma lima redonda. Movimente a lima apenas de fora para dentro e não ao contrário, de outro modo podem libertar-se fibras da matriz plástica. Vede esta área com cola rápida. A área da válvula adapta-se, após este tratamento prévio, melhor ao aro.

Se tiver tempo, pode deixar o pneu cheio sobre o aro durante alguns dias, o que facilita mais tarde a montagem.

Limpe depois a base do aro de gordura ou óleo, possivelmente colados, com um pano embebido em acetona, álcool etílico ou essência de petróleo **(e)**.

Aguarde, até os dissolventes se terem evaporado completamente, antes de iniciar a colagem do pneu. A cola é mais fácil de aplicar **(f)**, se a roda for presa num suporte de centrar ou num garfo sem uso no torno de bancada.

Para preparar uma base bem aderente, com cola cimento líquida para pneus, são necessárias várias camadas de cola. Espalhe a cola cimento para pneus de modo uniforme em toda a extensão do aro, formando uma camada o mais fina possível.



Com algum treino é possível espalhar a cola diretamente a partir do tubo **(a)**. Se não resultar, um pincel de pelos rijos pode facilitar este trabalho. O uso de um pincel é, de qualquer modo, inevitável, quando se usa cola de lata. Deixe secar a cola cimento para pneus, pelo menos até já não sentir que está líquida. Este processo pode demorar várias horas. Só depois deve, seguindo o mesmo procedimento, aplicar mais duas camadas finas de cola, que, por sua vez, deve deixar secar. Espalhe também cola sobre a fita protetora da costura do pneu tubular. Deixe ficar o aro e o pneu neste estado, pelo menos durante a noite.

Antes de montar o pneu, espalhe também cola sobre a fita protetora da costura do pneu tubular **(b)**. Conclua depois a base de colagem, aplicando uma última camada de cola cimento para pneus. No lado oposto à válvula, pode deixar event., na última camada, cinco a dez centímetros sem cola, para que mais tarde tenha um sítio onde pegar para remover o pneu de novo.

Quando a última camada tiver arejado um pouco, mas ainda se sentir pastosa, coloque o aro no chão com o orifício da válvula virado para cima. Introduza a válvula do pneu levemente cheio, e por isso arredondado, no orifício da válvula do aro e carregue até ficar fixo **(c)**.

Não deixe que os flancos do pneu entrem em contacto com a base de colagem, senão o pneu fica imediatamente com um aspeto sujo.

Se tiver deixado a área oposta à válvula sem cola cimento, não precisa reear, ao colocar o aro no chão, que a base ou a cola se sujem.

Agarre no pneu com as mãos, uniformemente, à esquerda e à direita da válvula, puxe-o com força para baixo e empurre-o pouco a pouco para a base do aro **(d)**. Continue, de modo uniforme, até só restarem 20 centímetros.

Puxe o pneu novamente para baixo, começando em cima, perto da válvula, até chegar com as mãos à área que falta montar.


Mantenha o pneu esticado, apoiando os dedos no aro e o polegar no pneu e apoiando a roda na anca. Empurre o pneu com ambos os polegares por cima do friso do aro **(e)**.

Após o pneu estar assente na base do aro, tem de ser alinhado, visto ser raro este rodar logo de forma concêntrica. Para tal, prenda novamente a roda no descanso para centrar e ponha-a a girar. Se a superfície de rodagem não estiver centrada ou se oscilar lateralmente, a área em causa tem de ser levantada, deslocada levemente e largada outra vez.


Se o pneu rodar sem oscilações laterais, retire a roda do descanso e encha o pneu até atingir metade da pressão recomendada. Pressione a roda através das pontas do eixo e dos apertos rápidos e empurre-a alguns metros sobre o chão **(f)**. Deixe aqui a roda girar na vertical, mas também dar algumas voltas, inclinada para ambos os lados.

Se o pneu, após o controle final, rodar de forma concêntrica, encha-o com a pressão máxima e deixe sair ar até ficar 2/3 cheio e aguarde pelo menos oito horas ou melhor um dia inteiro, antes de andar primeira vez na bicicleta. Antes disso, adapte a pressão do pneu às suas necessidades, de acordo com as recomendações do fabricante.


PERIGO!

 Uma colagem incorreta do pneu, pode conduzir a que o pneu se solte do aro. Perigo de acidente!

PERIGO!

 Utilize essência de petróleo e cola cimento para pneus, facilmente inflamável, apenas em espaços com boa ventilação de ar. Guarde estes produtos devidamente e sem estarem ao alcance de crianças.

ATENÇÃO!

 A propósito, as colas especiais para pneus aderem muito bem, não só aos aros e pneus, mas também a dedos e roupa. Aconselha-se, por isso, o uso de roupa de trabalho velha.



NOTA!

i Se montar o pneu sobre um aro já usado, tem de retirar event. restos de cola velhos e sujidade cuidadosamente com uma lixa de esmeril. Tome atenção, para não danificar o carbono. Por fim, limpe o aro com um pano macio e acetona.

NOTA!

i Antes de desmontar uma roda, leia os capítulos “Rodas e pneus” e “Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes”.

NOTA!

i Para aros de carbono há cola cimento especial para pneus tubulares (p. ex. da Continental). Se pretender utilizá-la, leia sem falta o manual de instruções do fabricante da cola cimento para pneus tubulares para aros de carbono neste CD de informação SCOTT.

NOTA!

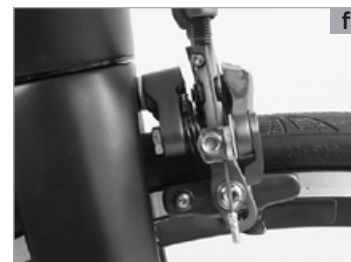
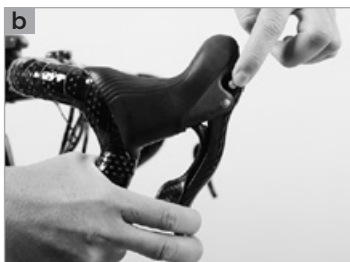
i Veja o vídeo sobre a colagem segura de pneus tubulares Continental em www.conti-online.com

RECOLOCAÇÃO DA RODA

A montagem da roda funciona na ordem inversa à desmontagem. Enfie event. os discos de travão entre os calços de travão. Certifique-se de que a roda assenta exatamente nas ponteiras e circula centrada entre as pernas do garfo ou entre as escoras traseiras. Verifique se o aperto rápido e os encaixes de segurança do garfo estão bem assentes. Encontrará mais informações no capítulo “Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes”.

Feche imediatamente a manete de desaperto no travão (**Shimano, SRAM**) (a) ou desloque o pino na manete de travão/mudanças no guiador (**Campagnolo**) (b).

Volte a pendurar, em travões **Cantilever** (c) e **V-Brakes** (d), o cabo no braço de travão. Envolve o aro com uma mão e comprima os calços ou os braços de travagem, um contra o outro. Nesta posição, torna-se mais fácil pendurar a conexão, quase sempre com forma cilíndrica, ou o cabo exterior.



Controle, em **travões de disco**, antes de montar a roda, se os calços de travão estão exatamente assentes nas cavidades da pinça do travão. Isto pode ser visível, se o espaço entre os calços for paralelo e os indicadores de desgaste se encontrarem no sítio devido. Tenha o cuidado de introduzir o disco de travão entre os calços. Puxe (no caso dos travões de disco, várias vezes) a manete do travão, depois de ter montado a roda e de ter fechado o aperto rápido.

Todos os travões:

Puxe (no caso dos travões de disco, várias vezes) a manete do travão (e), depois de ter montado a roda e de ter fechado o aperto rápido.

Levante a sua bicicleta SCOTT e coloque depois a roda em rotação. O disco de travão não deve roçar depois na pinça do travão e nos calços do travão, o aro não deve roçar no calços dos travões (de aro).

PERIGO!

⚡ Pendure de novo a tração do travão, em travões de aro, imediatamente depois da montagem da roda!

PERIGO!

⚡ Controle antes de continuar a marcha, se as superfícies ou discos de travagem, após a montagem, se encontram livres de gordura ou de outros lubrificantes (f).

PERIGO!

⚡ Verifique, se os calços dos travões tocam nas superfícies de travagem. Controle a fixação segura das rodas. É estritamente importante realizar um teste de travões, como descrito no capítulo “Inspeções antes de cada utilização”.

INSPEÇÕES APÓS UMA QUEDA

1. Verifique se as rodas estão firmemente encaixadas nos apoios (ponteiras) **(a)** e os aros se encontram no centro do quadro ou no garfo. Ponha as rodas em andamento e examine o espaço entre os calços dos travões e os flancos do aro **(b)** ou entre o quadro e os pneus. Se este espaço se alterar fortemente e não lhe for possível centrar no local, no caso de travões de aro, deverá abrir levemente os travões com o mecanismo especial, para que o aro possa passar por entre os calços dos travões sem tocar nos mesmos. Preste atenção ao facto que o desempenho total de travagem, possivelmente, deixa de estar disponível.

Têm de mandar centrar imediatamente as rodas logo após o seu regresso junto do seu revendedor SCOTT, tanto no caso dos travões de aro como dos travões de disco.

Encontrará mais informações nos capítulos “Travões”, “Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes” e “Rodas e pneus” e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

2. Controle se o guiador e o avanço não estão torcidos, deformados ou partidos e se estes ainda estão direitos. Verifique se o avanço está solidamente preso no garfo, tentando rodar o guiador contra a roda dianteira **(c)**. Apoie-se também brevemente sobre as manetes do travão, para verificar se o guiador está firmemente montado sobre o avanço.

Se necessário, alinhe os componentes e aperte cuidadosamente os parafusos até os componentes ficarem fixos de forma segura **(d)**. Encontrará os binários máximos de aperto dos parafusos impressos nos componentes ou nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

Encontrará mais informações nos capítulos “Adaptação da bicicleta SCOTT ao ciclista” e “Caixa da direção/jogo de comando na bicicleta SCOTT” e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

3. Verifique se a corrente ainda se encontra sobre os pratos da corrente e sobre os pinhões. Se a sua bicicleta SCOTT se encontrar apoiada sobre o lado das mudanças, deverá controlar o funcionamento das mudanças. Peça a um ajudante para levantar a sua bicicleta SCOTT pelo selim e engate cuidadosamente as velocidades, uma após a outra.



Especialmente para as mudanças baixas, quando a corrente sobe para os pinhões maiores, você deverá observar, até que ponto o desviador traseiro se aproxima dos raios **(e)**.

Um desviador traseiro torto, ou uma ponteira torta/dropout, pode fazer com que o desviador traseiro toque nos raios. O desviador traseiro, a roda traseira e o quadro podem assim ficar danificados. Controle o funcionamento do desviador dianteiro, pois um desviador dianteiro fora do lugar pode fazer com que a corrente saia do sítio e a bicicleta SCOTT fique, assim, sem acionamento. Perigo de queda!

Encontrará mais informações no capítulo “Mudanças de velocidade” e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

4. Olhe sobre a ponta do selim, ao longo do tubo superior ou para a caixa do movimento pedaleiro, para se certificar de que o selim não está torto **(f)**. Se necessário, abra o dispositivo de aperto, alinhe o selim e volte a apertá-lo.

Encontrará mais informações nos capítulos “Adaptação da bicicleta SCOTT ao ciclista” e “Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes” e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

5. Deixe a sua bicicleta SCOTT cair no chão de uma altura baixa. Em caso de ruídos metálicos, verifique as causas. Verifique, se necessário, os rolamentos e as uniões roscadas. Se necessário, reaperte-os um pouco mais.
6. Para concluir, observe mais uma vez toda a bicicleta SCOTT, para descobrir possíveis deformações, mudanças de cor ou rachas existentes.

PERIGO!

⚡ Volte para trás pelo caminho mais curto e muito cuidadosamente apenas se a sua bicicleta SCOTT tiver passado sem falhas nestes testes. Evite acelerações e travagens fortes e não pedale de pé. Se não estiver seguro de que a bicicleta SCOTT está em perfeito estado de funcionamento, volte para trás de carro, em vez de correr um risco de acidente.

PERIGO!

⚡ Assim que chegar a casa, deverá controlar minuciosamente uma vez mais a sua bicicleta SCOTT. As peças danificadas têm de ser reparadas ou substituídas. Aconselhe-se com o seu revendedor SCOTT. Encontrará mais informações sobre componentes de carbono no capítulo “Carbono – um material especial” e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

⚡ Peças deformadas, especialmente as de alumínio, podem partir de repente. Essas peças não devem ser endireitadas, ou seja, não podem ser desentortadas, porque mesmo depois disso existe um risco grave de rutura. Isto aplica-se, especialmente, ao garfo, guiador, avanço, pedaleiros, espigão do selim e pedais. Em caso de dúvida, uma substituição destas peças é sempre a melhor opção, pois a sua segurança está em primeiro lugar. Aconselhe-se com o seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

⚡ Se a sua bicicleta SCOTT tiver componentes de carbono, é estritamente necessário que leve a sua bicicleta SCOTT, depois de uma queda ou uma situação semelhante, ao seu revendedor SCOTT. O carbono é um material extremamente robusto que possibilita uma grande capacidade de carga, tendo os componentes simultaneamente baixo peso. Contudo, o carbono tem a propriedade de eventuais esforços mecânicos demasiado grandes sofridos poderem danificar o feixe de fibras no seu interior, sem que o componente apresente deformações visíveis, como acontece com o aço ou o alumínio. Um componente danificado pode falhar repentinamente. Perigo de queda!

ATENÇÃO!

! Depois de uma queda ou de tombo da sua bicicleta SCOTT, controle muito bem o funcionamento e especialmente o encosto do desviador traseiro.

CARBONO - UM MATERIAL ESPECIAL

Nos produtos feitos de material sintético reforçado a fibra de carbono, também conhecidos como carbono ou CFRP, existem algumas particularidades. O carbono **(a)** é um material extremamente robusto, que possibilita simultaneamente grande capacidade de carga e peso baixo do componente.

Contudo, os componentes de carbono **(b)** não se deformam obrigatoriamente de forma permanente ou visível após uma sobrecarga, embora a sua estrutura interna da fibra possa ficar danificada. Após uma sobrecarga, uma peça de carbono danificada que continue a ser utilizada poderá falhar repentinamente e sem sinais prévios, o que pode resultar numa queda com consequências imprevisíveis.



Por isso, recomendamos-lhe que leve o componente, ou melhor ainda a sua bicicleta SCOTT completa **(c)**, depois de um incidente, como por exemplo uma queda, ao seu revendedor SCOTT, para controlo.

Substitua imediatamente um componente danificado! Tomando medidas adequadas (p. ex. serrar), impedirá a continuação de uma utilização por terceiros. Quadros danificados feitos de carbono podem, eventualmente, ser reparados. Dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

Componentes de carbono não devem nunca ser expostos a altas temperaturas. Por isso, nunca os mande lascar a pó ou pintar. As temperaturas elevadas necessárias para isso poderiam destruir o componente. Nunca deixe componentes de carbono expostos à luz solar forte no carro e não os guarde na proximidade de fontes de calor.

O carbono é além disso sensível à pressão. Não aperte, por isso, o seu quadro SCOTT com um grampo inadequado de um suporte de roda **(d)**.

Componentes de carbono têm, tal como todas as peças de fabrico muito leve, um tempo útil de vida limitado. Por isso, mande controlar o guiador e os avanços, dependendo da utilização, em intervalos regulares (p. ex., de três em três anos), mesmo se não tiverem sido expostos a esforços extraordinários (p. ex., acidente).

Proteja a sua bicicleta SCOTT ou o quadro e os componentes de carbono dela, se a transportar na bagageira do seu automóvel. Para evitar danos no material sensível, embale-os com cobertores **(e)**, rolos de espuma ou algo semelhante. Não coloque quaisquer sacos sobre uma bicicleta SCOTT, que se encontre no interior do automóvel.

Estacione a sua bicicleta SCOTT sempre com cuidado e de modo a que não caia **(f)**. Os quadros e componentes de carbono podem já ficar danificados mesmo ao caírem apenas para o lado, quando, p. ex. colidem com uma aresta afiada.

PERIGO!

⚡ Se os componentes de carbono da sua bicicleta SCOTT fizerem ruídos como estalos ou apresentarem danos exteriores, tais como entalhes, rachas, amolgadelas, mudanças de cor, etc., não deve voltar a usar a sua bicicleta SCOTT. Contacte imediatamente o seu revendedor SCOTT que depois inspecionará cuidadosamente o componente.

PERIGO!

⚡ De modo nenhum se deve combinar um guiador de carbono com extensores de guiador, a não ser que estes tenham sido especialmente autorizados para isso. Não encurte guiadores de carbono e não fixe a manete de travão e mudanças mais interiormente no guiador do que o indicado ou do que é necessário. Perigo de rutura!

PERIGO!

⚡ Tenha em conta, que as áreas de aperto têm de estar absolutamente isentas de gordura quando um componente de carbono faz parte da fixação. A gordura fica agarrada à superfície dos componentes de carbono e, devido aos baixos valores do coeficiente de atrito, impede um aperto seguro dentro dos binários de aperto prescritos. Os componentes de carbono, que tenham sido lubrificados uma vez, em certas circunstâncias, não podem nunca mais voltar a ser fixados com segurança! Utilize em vez disso pasta de montagem especial para carbono (a), que há de vários fabricantes.

ATENÇÃO!

! No caso de quadros com tubos volumosos há perigo de esmagamento, na maior parte dos grampos dos suportes das bicicletas! Os quadros de carbono podem assim, se continuarem em uso, falhar de repente. Existem modelos, especialmente adequados, nas lojas de acessórios para veículos a motor. Informe-se aí explicitamente sobre este assunto, ou consulte o seu revendedor SCOTT.

ATENÇÃO!

! Não fixe quadros ou espigões do selim de carbono em suportes de montagem (b)! Isto pode danificá-los. Monte um espigão do selim (de alumínio) estável e fixe-o ou use um suporte de montagem que prenda o quadro em três pontos, na parte interior ou com encaixe para alojar o garfo e a caixa de movimento pedaleiro.

NOTA!

i Proteja as partes mais em risco do seu quadro de carbono, p. ex. o tubo de direção e a parte de baixo do tubo inferior, com autocolantes (c+d) contra danos causados por fricção dos cabos ou pedradas. Estes podem ser obtidos junto do seu revendedor SCOTT.

NOTA!

i Os componentes de carbono ficam sujeitos, sobretudo, a danificações se for empregue força a mais ao apertá-los. A pasta de montagem para carbono consegue adesão adicional entre duas superfícies, permitindo, assim, reduzir até 30% a força de aperto necessária (a). Isto faz todo o sentido, especialmente, nas zonas de aperto do guiador e avanço, do tubo do garfo e avanço, do espigão do selim - três zonas de aperto, nas quais uma força de aperto demasiado grande pode danificar os componentes, provocando a avaria destes e a extinção da garantia. Com a pasta de montagem para carbono, devido à redução da força de aperto, será prevenida uma eventual danificação das fibras de carbono. Além disso, são impedidos ruídos que se ouvem frequentemente nos pontos de aperto.

CAIXA DA DIREÇÃO/JOGO DE COMANDO NA BICICLETA SCOTT

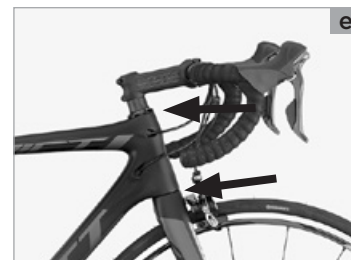
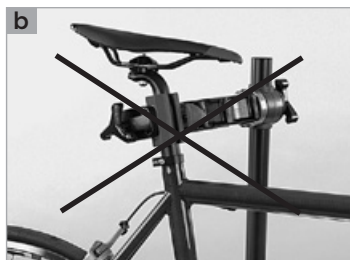
O garfo está montado no quadro, de forma que possa ser rodado, com a caixa de direção (e), também chamada jogo de comando. Para que a sua bicicleta SCOTT se possa estabilizar por si própria e andar a direito, esta zona de direção tem de se poder mover muito facilmente. Os impactos de caminhos com piso ondulado esforçam fortemente a caixa de direção. Por isso, é possível que ela relaxe e se desloque.

PERIGO!

⚡ Se andar de bicicleta com a caixa de direção solta, as cargas sobre o garfo e o rolamento propriamente dito são muito elevadas. O garfo pode partir. Perigo de queda!

Controlar e reajustar

Controle a folga, colocando os dedos à volta do casquilho superior da caixa de direção. Carregue no selim com o tronco, acione com a outra mão o travão dianteiro e empurre a sua bicicleta SCOTT com força, para a frente e para trás (f). Se a caixa tiver folga, o casquilho superior desloca-se com um leve solavanco em relação ao inferior - visível também no espaço entre os casquilhos.



Para examinar a facilidade de viragem da caixa, levante o quadro com uma mão, até a roda dianteira deixar de ter contacto com o solo. A roda dianteira tem de poder rodar sem encaixar, do ponto mais à esquerda para o ponto mais à direita. Se tocar ao de leve no guiador, o garfo tem de rodar sozinho a partir da sua posição central **(a)**.

Se o teste não ficar aprovado devidamente, dirija-se, por favor ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

⚡ O ajustamento da caixa de direção exige uma experiência considerável. Por isso, deveria deixar este trabalho para o seu revendedor SCOTT.

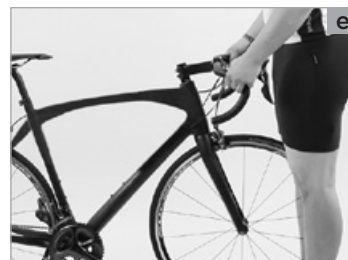
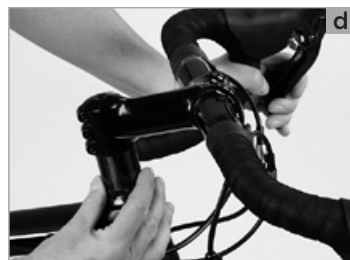
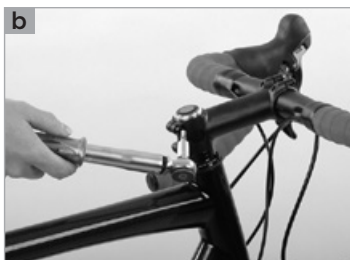
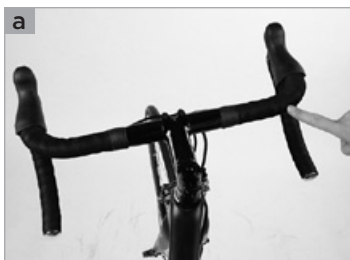
CAIXAS DE DIREÇÃO SEM ROSCA - AHEADSET®

Este sistema de caixas de direção é caracterizado pelo facto de que o avanço não está encaixado no tubo do garfo, mas aperta-o por fora. O avanço é então uma parte importante da caixa de direção, o seu aperto fixa o ajustamento desta. Para ajustar a Aheadset® necessita na maioria das vezes só de uma ou duas chaves allen, bem como de uma chave dinamométrica.

Solte o(s) parafuso(s) no lado do avanço uma a duas voltas **(b)**. Aperte um pouco o parafuso de ajuste, introduzido por cima, com uma chave allen, p. ex. um quarto de volta **(c)**.

Ajuste o avanço, para que o guiador não esteja inclinado. Para isso olhe por cima do tubo superior e do avanço até ao pneu dianteiro. Aperte os parafusos de aperto do avanço. Utilize uma chave dinamométrica e não exceda os binários máximos de aperto dos parafusos! Estes podem ser encontrados no capítulo “Binários de aperto dos parafusos aconselhados para a sua bicicleta SCOTT”, nas próprias peças e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

Realize o controlo da folga do rolamento como descrito à frente **(d)**. O ajustamento do rolamento não pode estar demasiado apertado, caso contrário ele ficará danificado rapidamente.



PERIGO!

⚡ Note que, o avanço pode amachucar o tubo do garfo, se apertar demasiado os parafusos. Especialmente os modelos de tubo do garfo de carbono reagem de uma forma muito sensível à sobrecarga, causada pelo aperto do tubo no avanço. Perigo de rutura! Assegure-se de que as zonas de aperto estão absolutamente isentas de gordura, quando monta uma peça de carbono. Utilize event. massa de carbono especial para montagem nas zonas de aperto para otimizar a preservação do aperto.

PERIGO!

⚡ Controle a fixação segura do avanço, prendendo a roda dianteira entre as pernas e tentando torcer o guiador no sentido contrário **(e)**. Um avanço solto pode provocar uma queda.

PERIGO!

⚡ Não altere o mecanismo de tensão prévia, localizado no interior do tubo do garfo. Não monte, em caso algum, uma garra em tubos de carbono.

ATENÇÃO!

! Não aperte o parafuso, que se encontra em cima; este serve apenas para ajustar a folga do rolamento.

NOTA!

i Se não for possível ajustar o rolamento, isto pode ter várias razões. Se não estiver completamente seguro, aconselhe-se com o seu revendedor SCOTT.

ILUMINAÇÃO NA SUA BICICLETA SCOTT

Para a participação no trânsito em vias públicas é estritamente obrigatório possuir um sistema de luzes em funcionamento **(f)** (ver capítulo “Requisitos legais para a participação no trânsito”).

ILUMINAÇÃO OPERADA COM ACUMULADOR E BATERIA

A utilização de faróis e farolins traseiros, que são operados por baterias ou acumuladores **(a)** está regulada em cada país de forma diferente. Familiarize-se com os regulamentos específicos do país e cumpra os regulamentos para a participação no trânsito do seu país.

Consulte o seu revendedor SCOTT sobre luzes operadas por bateria ou acumuladores adequados.

Encontrará mais informações no capítulo “Requisitos legais para a participação no trânsito”.

INFORMAÇÕES RELEVANTES SOBRE A BICICLETA SCOTT

CAPACETES E ÓCULOS

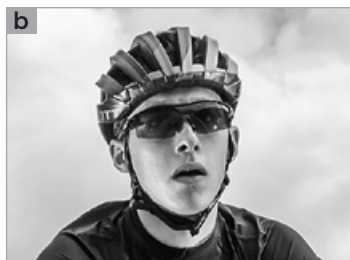
Aconselhamos absolutamente o uso de um capacete para bicicleta. O seu revendedor SCOTT possui uma seleção em vários tamanhos.

Assegure-se de que o capacete preenche os requisitos da norma de ensaio EN 1078 ou semelhante (consoante o país). Os capacetes para bicicleta estão autorizados para o uso exclusivo na condução de bicicletas. Observe as instruções do fabricante.

PERIGO!

⚡ Nunca ande de bicicleta sem capacete e óculos (b+c)! O capacete mais seguro não tem qualquer efeito, se não tiver o tamanho adequado ou se as correias não estiverem ajustadas ou fechadas devidamente.

Além de um capacete para bicicleta e o vestuário correto deveria ainda usar óculos de proteção, se conduzir a sua bicicleta de estrada SCOTT. Estes protegem-no do sol e vento, mas também de melgas e outros corpos estranhos, que lhe podem entrar para a vista durante a condução sem óculos e afetar a sua visibilidade. Se durante alguns breves instantes não conseguir ver nada, há perigo de queda ou acidente!



Uns óculos de bicicleta de boa qualidade têm de estar justos ao rosto, de forma que não entre vento lateralmente para a vista **(d)**. Existem muitos modelos diferentes, p. ex. óculos sem coloração e proteção UV, que podem ser usados no crepúsculo e à noite ou óculos com proteção UV elevada que deveria usar em caso de radiação solar forte.

O seu revendedor SCOTT tem uma grande variedade de óculos diferentes e terá todo o prazer em o aconselhar.

VESTUÁRIO

Quem quiser estar bem sentado, tem de usar obrigatoriamente calças de ciclismo **(e)**. Estas calças pelo menos justas na parte interior possuem uma aplicação almofadada especial na zona das nádegas. Ela não apresenta costuras, que exercem pressão desagradável, nem forma vincos. Por isso, as calças de ciclismo são usadas diretamente sobre a pele.

Uma vez que ao praticar ciclismo desportivo sua, camisolas de material sintético são ideais **(f)**. Estas fibras não absorvem a humidade, mas pelo contrário transportam o suor da pele para a superfície e evitam tremores de frio devido ao vento de deslocação frio. Em percursos longos deveria também levar uma proteção para a chuva adequada. O seu revendedor SCOTT tem todo o prazer em aconselhá-lo na seleção do equipamento adequado.

PERIGO!

⚡ Nunca ande de bicicleta com calças ou saias largas, que podem entrar nos raios, corrente ou pratos. Utilize event. para proteção molas ou também fitas adequadas.

PERIGO!

⚡ Use cores claras e bem visíveis, para ser visto pelos outros participantes do trânsito!

PEDAIS E SAPATOS

Calçado para andar de bicicleta deveria ser de material rijo, para dar segurança ao pé e possuir uma sola dura, através da qual o pedal não se possa fazer sentir **(a)**. A área do calcanhar não deve ser muito larga, senão o pé fica impedido de tomar a sua posição natural, batendo ao pedalar no pedaleiro ou nas escoras traseiras. Isto pode provocar dores nos joelhos. O seu revendedor SCOTT tem uma grande variedade de calçado e terá todo o prazer em o aconselhar.

Sapatos especiais de ciclismo são necessários, principalmente, se a sua bicicleta de estrada SCOTT estiver equipada com pedais clique ou com sistema de encaixe **(b+c)**. Nas solas destes sapatos estão integradas pequenas plaquetas de engate (“Cleats”), que oferecem um apoio seguro ao pedal e consoante o modelo características de andamento satisfatórias.


A vantagem principal destes sistemas de encaixe dos pedais é que o pé não escorrega ao pedal com velocidade. O pedal também pode ser puxado ou empurrado por meio do apoio fixo. Isto facilita a fluidez da pedalagem e melhora extraordinariamente a transmissão de força em relação aos pedais com armação aberta.

Normalmente pega no pedal na posição mais inferior do pedaleiro com a ponta da plaqueta e pedala depois sobre o corpo do pedal na horizontal. Em regra, o sapato encaixa com um clique nitidamente audível e perceptível.

A resistência ao desprendimento do sistema de encaixe de pedais é ajustada com a ajuda de uma chave allen **(d)**. Coloque no início os pedais, se possível, em desprendimento fácil. Depois com mais treino pode ajustá-los com maior aperto.


Ruído de ranger ou chiar pode ser eliminado frequentemente por meio da aplicação de gordura nos pontos de contacto. Poderia também ser um sinal de desgaste – exatamente como sensação de oscilação. Controle as plaquetas regularmente.

PERIGO!


 Verifique se os parafusos de fixação da plaqueta está sempre bem fixo. Se estiverem soltos, o desmontar torna-se quase impossível. Perigo de queda!



PERIGO!

 Treine primeiro parado, depois numa superfície sem trânsito, a receção dos pedais, o encaixe e a soltar o pé.


PERIGO!

 Só ande de bicicleta com um sistema de pedais que encaixe e desencaixe sem problemas. Se o encaixar e desencaixar dos pedais não funcionar bem ou se a plaqueta estiver bastante gasta, o sapato pode libertar-se sozinho do pedal **(e)**. Em alguns casos, ele já não consegue ser desencaixado ou só com muita dificuldade. Nos dois casos há perigo de queda!


PERIGO!

 Mantenha os pedais e a sola dos sapatos sempre limpos e sem resíduos **(f)**, e lubrifique, com regularidade, o mecanismo de encaixe com óleo.

PERIGO!

 A maioria dos sapatos de ciclismo com plaquetas de pedal (cleats) não é muito adequada para andar. Visto que os cleats, principalmente, nos sapatos da bicicleta de estrada, são em parte mais altos do que a sola, têm pouca aderência mesmo a piso antiderrapante. Tenha especial cuidado.

NOTA!

 Aconselhe-se com o seu revendedor SCOTT sobre os diferentes modelos de calçado e pedais. Estes estão disponíveis para diferentes finalidades.

NOTA!

 Leia o manual de instruções do fabricante dos pedais que encontrará neste CD de informação SCOTT.

ACESSÓRIOS

Com a compra da sua bicicleta SCOTT lançou o alicerce para desfrutar de muito prazer no ciclismo. Consoante o que planeia fazer com a sua bicicleta SCOTT, deveria ainda observar alguns conselhos e equipar-se adequadamente. O seu revendedor SCOTT possui uma grande variedade de acessórios úteis que podem aumentar a sua segurança e o conforto.

Pode montar diversos acessórios na sua bicicleta SCOTT. Mas tenha atenção que os requisitos do Código da Estrada/Regulamento de Homologação de veículos e da EN são cumpridos. Todos os novos equipamentos têm de ser compatíveis com a sua bicicleta SCOTT. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

⚡ Acessórios impróprios podem alterar as características da sua bicicleta SCOTT e provocar até um acidente. Consulte, por isso, sempre o seu revendedor SCOTT sobre a montagem de acessórios e cumpra incondicionalmente as indicações sobre o uso apropriado da sua bicicleta SCOTT.

PERIGO!

⚡ Acessórios montados posteriormente, p. ex. guarda-lamas, porta-bagagens, etc., podem prejudicar o funcionamento da sua bicicleta SCOTT. Consulte o seu revendedor SCOTT, antes de montar qualquer tipo de acessórios na bicicleta.

ATENÇÃO!

! Antes da compra de campainhas adicionais, bem como dispositivos de iluminação tem de verificar com exatidão, se estes acessórios são autorizados e testados e, por isso, homologados para a utilização nas vias públicas (a). Luzes operadas a acumulador/bateria têm de estar marcadas com uma linha ondulada e a letra K.

Cadeados

Não se esqueça de levar consigo um cadeado em U (b) ou um cadeado de corrente de boa qualidade. Apenas quando prender a sua bicicleta SCOTT a um objeto fixo, poderá impedir o roubo de modo eficiente.

Kit de avarias

Os acessórios mais importantes para um passeio de bicicleta bem-sucedido são uma bomba de ar e uma pequena bolsa com ferramentas. Dentro dela deverão estar duas alavancas de montagem de plástico, as habituais chaves allen, uma câmara de ar, remendos, um pano e algum dinheiro (c). Assim está prevenido, se por acaso tiver uma avaria. Leve também o seu telemóvel consigo no passeio.



Computador

Velocímetros eletrónicos calculam a velocidade média e a velocidade de deslocação, quilómetros anuais e diários, bem como o tempo de viagem (d). Os modelos de luxo indicam a velocidade máxima alcançada, a diferença de altitude, a frequência de pedalagem ou (com um cinto de peito especial) até mesmo as suas pulsações.

Entretanto existem sistemas de GPS e aparelhos de medição do desempenho especiais para treino o ideal, que são compatíveis com a sua bicicleta SCOTT.

Guiadores de contrarrelógio/triatlo ou aerodinâmicos

Antes de montar na sua bicicleta de estrada SCOTT um guiador de contrarrelógio/triatlo ou aerodinâmico (e) é absolutamente indispensável informar-se, se o guiador ou um adaptador correspondente está autorizado para a utilização com o seu guiador e avanço.

NOTA!

i Leia o manual de instruções do fabricante do guiador e do avanço neste CD de informação SCOTT. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, dirija-se ao seu revendedor SCOTT!

Guarda-lamas

Se pretender equipar a sua bicicleta SCOTT com guarda-lamas, consulte o seu revendedor SCOTT. Há guarda-lamas removíveis (f), as chamadas chapas de encaixe e modelos de montagem fixa, que oferecem mais proteção contra sujidade e humidade.

Guarda-lamas de montagem posterior para montagem fixa são em regra de plástico e são fixos na posição correta por meio de escoras instaladas adicionalmente. O comprimento da escora é ideal, se a aresta inferior da proteção da roda estiver colocada com uma distância de aprox. 15 mm em forma circular paralelamente ao pneu. Verifique se nem os travões nem o guiador são prejudicados por isso.

Por questões de segurança têm de estar montadas, nas escoras da roda dianteira, dispositivos de segurança contra o desmontelamento. Estes evitam que corpos estranhos arrastados pelos pneus bloqueiem a roda da frente. O dispositivo de segurança contra o desmontelamento liberta neste caso a escora e evita assim um possível acidente. A ligação de encaixe pode ser novamente encaixada.

PERIGO!

⚡ Guarda-lamas danificados deveriam ser substituídos em qualquer caso. Perigo de acidente!

TRANSPORTE DE BAGAGEM

Só há teoricamente várias possibilidades de transportar bagagem na sua bicicleta de estrada SCOTT. A forma menos complicada e, por isso, recomendável é o transporte numa mochila especial para bicicletas **(a)**.

A forma de transporte da bagagem depende em primeiro lugar do seu peso e volume. Dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

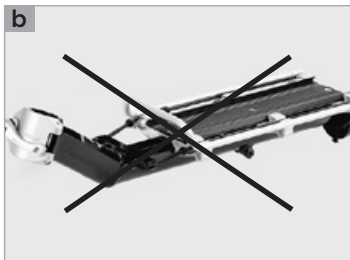
PERIGO!

⚡ Nas bicicletas de estrada, bicicletas de triatlo, máquinas de contrarrelógio e bicicletas de ciclocrosse SCOTT não são autorizados porta-bagagens **(b)**. Tenha atenção ao facto de que a SCOTT não assume qualquer responsabilidade ou garantia, se for utilizado um porta-bagagens.

TRANSPORTE DE CRIANÇAS

Nas bicicletas de estrada, bicicletas de triatlo, máquinas de contrarrelógio e bicicletas de ciclocrosse SCOTT não são autorizados reboques (de crianças) **(c)**, cadeiras de criança **(d)** e dispositivos de tração de crianças. Tenha atenção ao facto de que a SCOTT não assume qualquer responsabilidade ou garantia, se forem utilizados um reboque, uma cadeira de criança e ou um dispositivo de tração de crianças.

Dirija-se ao seu revendedor SCOTT.



TRANSPORTE DA BICICLETA SCOTT

COM O AUTOMÓVEL

Quase todas as lojas de acessórios automóveis e concessionários automóveis disponibilizam sistemas de suporte para o transporte de bicicletas **(e)**, para que a bicicleta não tenha que ser desmontada.

Normalmente as bicicletas são colocadas numa calha e fixas com uma mola, que engata no tubo superior e inferior. Daqui podem, no entanto, resultar danos irreparáveis no quadro. Especialmente afetados são os quadros de alumínio de alta qualidade e de paredes muito finas e os de carbono. Devido às características do material carbono nem sempre é possível reconhecer imediatamente danos graves e isto pode provocar mais tarde um acidente grave imprevisto. Existem modelos, especialmente adequados, nas lojas de acessórios para veículos a motor.

Os suportes traseiros, cada vez mais em uso, têm a vantagem, relativamente aos suportes de tejadilho, que a bicicleta, para ser transportada, não tem que ser elevada tanto. Tenha cuidado com o tipo de fixação utilizado, para que o garfo e o quadro não sofram danos. Perigo de rutura!

Certifique-se, na compra, de que as normas de segurança do seu país são cumpridas, como p.ex. o selo de segurança comprovada DIN/EN/GS.

Leia o manual de instruções do fabricante do suporte e não ultrapasse a carga permitida e a velocidade máxima aconselhada ou até obrigatória. Tenha atenção event. à carga de apoio necessária do acoplamento do reboque.

PERIGO!

⚡ Assegure-se de que não se encontram objetos (ferramenta, bolsa de selim **(f)**, velocímetros, etc.), que se possam soltar, na bicicleta SCOTT. Perigo de acidente!

PERIGO!

⚡ Não utilize sistemas de suporte, nos quais a bicicleta de estrada SCOTT seja presa ao suporte, invertida, ou seja com o guidador e o selim virados para baixo. Neste método de fixação, o guidador, o avanço, o selim e o espigão do selim são pressionados excessivamente durante a viagem. Não escolha nenhum suporte com suspensão nos pedaleiros. Perigo de rutura!

PERIGO!

⚡ Controle a fixação da bicicleta SCOTT, antes de cada percurso, e também, com regularidade, durante o percurso, p. ex. nas pausas. Se a bicicleta SCOTT se soltar do sistema de suporte, os outros participantes do trânsito podem ser postos em perigo.

PERIGO!

⚡ Não coloque a sua bicicleta SCOTT ou peças da mesma soltas no habitáculo (a). Peças deslocáveis podem ameaçar a sua segurança.

ATENÇÃO!

! Em tubos de quadro de grande volume há perigo de esmagamento em apertos que não são próprios para isso (b)! Os quadros de carbono nunca devem ser apertados.

ATENÇÃO!

! Tenha cuidado para que os dispositivos de iluminação e a matrícula do seu automóvel não fiquem tapados. Em certas situações, um segundo espelho retrovisor é obrigatório.

ATENÇÃO!

! Considere a maior altura do seu automóvel. Meça a altura total do seu automóvel e coloque-a, de forma visível, perto do tablier ou sobre o volante.

ATENÇÃO!

! No caso dos travões de disco, monte os fechos de segurança para transporte (c), quando transportar a sua bicicleta de ciclocrosse SCOTT sem as rodas.

ATENÇÃO!

! Puxe em seguida as manetes de travão e proteja-as com um elástico forte (d), quando transporta uma bicicleta SCOTT com travões de disco hidráulicos.

**COM OS CAMXINHOS DE FERRO / COM OS TRANSPORTES PÚBLICOS**

O transporte de bicicletas SCOTT nos transportes públicos urbanos (e) está regulado de forma diferente consoante as cidades. Por exemplo em algumas localidades existem determinadas horas em que o transporte da sua bicicleta SCOTT não é autorizado ou não é autorizado sem pagar bilhete. Informe-se atempadamente sobre as condições de transporte antes de iniciar a viagem!

Para o transporte de bicicletas nos caminhos de ferro existem em cada país regras especiais. Informe-se atempadamente sobre as condições de transporte antes do início da viagem.

NOTA!

i Tenha atenção que nos caminhos de ferro cada passageiro, normalmente, só pode levar uma bicicleta.

NOTA!

i Informe-se atempadamente sobre as condições de transporte antes do início da sua viagem e tenha atenção também às disposições e aos regulamentos sobre o transporte de bicicletas nos países, pelos quais passa durante as suas viagens.

COM O AVIÃO

Se pretender viajar com o avião, embale a sua bicicleta SCOTT numa mala para bicicletas adequada (f) ou numa caixa de papelão para bicicletas, que poderá obter junto do seu revendedor SCOTT. Num saco para bicicletas, a sua bicicleta SCOTT não está muitas vezes protegida suficientemente.

Embale as rodas (principalmente rodas de carbono) em sacos especiais para rodas, para que estas estejam protegidas na mala ou na caixa de papelão. Leve consigo as ferramentas necessárias para a montagem, uma chave dinamométrica e bits, pasta de montagem para carbono, bem como este manual, a fim de poder pôr a sua bicicleta SCOTT a funcionar devidamente, quando chegar ao destino.

ATENÇÃO!

! Se a sua bicicleta de ciclocrosse SCOTT estiver equipada com travões de disco, monte os fechos de segurança para transporte, se transportar a sua bicicleta de ciclocrosse SCOTT sem rodas.

ATENÇÃO!

! Puxe a manete do travão e prenda-a com um elástico forte.

INDICAÇÕES GERAIS SOBRE OS CUIDADOS E AS INSPEÇÕES**MANUTENÇÃO E INSPEÇÃO DA SUA BICICLETA SCOTT**

Quando for buscar a sua bicicleta SCOTT ao seu revendedor SCOTT, este já a terá montada pronta a usar. No entanto, terá de cuidar regularmente da sua bicicleta SCOTT **(a)** e mandar realizar os trabalhos de manutenção previstos no seu revendedor SCOTT. Só assim, todas as peças funcionam por muito tempo.

Logo depois de 100 a 300 quilómetros ou de 5 a 15 horas de funcionamento ou quatro a seis semanas, o mais tardar depois de três meses, é preciso proceder à primeira inspeção. É necessário realizar os trabalhos de manutenção na sua bicicleta SCOTT, dado que os raios afrouxam ou as mudanças **(b)** se desregulam durante a fase de rodagem da bicicleta SCOTT. Este “processo de maturidade” não se consegue evitar. Por isso, combine com o seu revendedor SCOTT um dia para a revisão da sua nova bicicleta SCOTT. Esta primeira inspeção influencia determinadamente o funcionamento e a vida útil da sua bicicleta SCOTT.

Depois da fase de rodagem, deveria mandar inspecionar a sua bicicleta SCOTT em intervalos regulares, i. e. de acordo com o serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT, pelo seu revendedor SCOTT. Se andar de bicicleta frequentemente em estradas em mau estado ou terrenos irregulares, encurte os intervalos de inspeção do plano de assistência técnica SCOTT. Um momento oportuno para a revisão anual é o inverno. Nessa altura o seu revendedor SCOTT tem muito tempo para si e para a sua bicicleta SCOTT.

Inspeções regulares e a substituição oportuna de peças de desgaste, p. ex. correntes, calços dos travões **(c)** ou cabos de travões e mudanças **(d)**, fazem parte do uso apropriado da sua bicicleta SCOTT.



Isto garante o funcionamento seguro e tem, por isso, também influência sobre a responsabilidade legal sobre produtos defeituosos e a garantia.

Encontrará mais informações no capítulo “Serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT” e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

⚡ Inspeções e reparações são trabalhos que deveriam ser efetuados por um revendedor SCOTT. Se as inspeções não forem efetuadas ou forem efetuadas de forma incorreta, isto pode provocar falhas nas peças da sua bicicleta SCOTT. Perigo de acidente! Se, mesmo assim, pretender efetuá-las você mesmo, ocupe-se somente de trabalhos, para os quais tenha os conhecimentos técnicos necessários e as ferramentas adequadas, p. ex. uma chave dinamométrica.

PERIGO!

⚡ Utilize por princípio apenas peças sobresselentes originais **(e)**, se for necessário fazer uma substituição. Peças de desgaste de outros fabricantes, p. ex., calços de travão ou pneus de outra dimensão podem tornar pouco segura a sua bicicleta SCOTT. Perigo de acidente!

LAVAR E CUIDAR DA SUA BICICLETA SCOTT

Suor seco, sujidade e sal das saídas no inverno prejudicam a sua bicicleta SCOTT. Por isso, deveria limpar regularmente todos os componentes **(f)**.

Evite fazer a limpeza com um aparelho de limpeza a alta pressão. O forte jato de água a alta pressão pode fazer pressão sobre as juntas e passar para o interior dos rolamentos. Os lubrificantes são diluídos e o atrito aumentado. Com o tempo, isso destrói as superfícies de rodagem dos rolamentos e estes perdem concentricidade. Além disso, os autocolantes do quadro e aro podem descolar-se.

Muito melhor para a sua bicicleta é a lavagem com um jato de água suave ou a utilização de um balde com água e uma esponja ou um pincel grande. Na limpeza manual pode, além disso, reconhecer atempadamente defeitos e falhas na pintura ou peças gastas ou defeituosas.

Depois da limpeza e secagem **(a)** deveria inspecionar a corrente no que diz respeito a desgaste **(b)** e lubrificar de novo **(c)** (ver capítulo “Corrente da bicicleta” e nas instruções dos componentes neste CD de informação SCOTT).

Esfregue as superfícies pintadas, metálicas e as superfícies de carbono (excluindo as superfícies de travagem e o discos de travão) com cera dura à venda no mercado **(d)**. Depois da secagem, proceda ao seu polimento.

PERIGO!

⚡ Não deixe que material de limpeza ou óleo da corrente entre em contacto com os calços dos travões, os discos dos travões e as superfícies de travagem dos aros. O travão poderia deixar de funcionar. Não deixe que gordura, ou óleo, entre em contacto com áreas de aperto de carbono, como, p. ex., no guiador, avanço, espigão do selim e tubo do selim. Os componentes de carbono, que tenham sido lubrificados uma vez, em certas circunstâncias, não podem nunca mais voltar a ser fixados com segurança!

PERIGO!

⚡ Durante a limpeza, verifique se existem rachas, riscos, deformações ou mudanças de cor no material. Mande substituir, imediatamente, componentes danificados e efetue melhoramentos de pintura em partes onde esta esteja danificada. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

ATENÇÃO!

! O melhor é não limpar a sua bicicleta SCOTT com um forte jato de água ou com aparelhos de limpeza com jato a vapor ou de alta pressão e, se tiver de o fazer, então não o faça a curta distância. Evite, além disso, virar o jato para os rolamentos.

ATENÇÃO!

! Limpe óleo ou gordura, difíceis de remover, de superfícies envernizadas e de carbono, com um produto de limpeza à base de petróleo. Evite produtos para remover gorduras à base de acetona, cloreto de metilo ou semelhantes ou à base de dissolventes, produtos de limpeza não neutros ou químicos. Estes podem corroer a superfície!

ARRUMAÇÃO OU ARMAZENAMENTO DA SUA BICICLETA SCOTT

Se cuidar com regularidade da sua bicicleta SCOTT durante a temporada, não necessita, antes de a guardar por pouco tempo, de tomar medidas especiais, a não ser contra roubos. O melhor é guardá-la num local seco e bem arejado.

Se pretender manter a sua bicicleta SCOTT parada durante mais tempo, p. ex., nos meses de inverno, há algumas coisas que tem de ter em conta: Durante o longo período de inatividade as câmaras de ar vão perdendo ar lentamente. Se a sua bicicleta SCOTT estiver muito tempo sobre os pneus vazios, a sua estrutura pode danificar-se. Pendure, por isso, as rodas ou toda a bicicleta SCOTT **(e)** ou controle com regularidade a pressão dos pneus **(f)**. Limpe a sua bicicleta SCOTT e proteja-a contra a corrosão. O seu revendedor SCOTT possui à venda produtos de conservação especiais, p. ex. cera de pulverização.

Desmonte o espigão do selim e deixe que eventuais penetrações de humidade sequem. Pulverize um pouco de óleo vaporizado para dentro do tubo do selim de metal, mas não no caso de um quadro de carbono. Engate a corrente no prato menor à frente e no pinhão menor atrás. Desta maneira, cabos e molas deixam de estar sob pressão.

ATENÇÃO!

! Não pendure a sua bicicleta SCOTT pelos aros de carbono. Monte, em vez disso, pelo menos uma roda de alumínio.

NOTA!

i Nos meses de inverno quase nunca há tempos de espera no seu revendedor SCOTT. Além disso, muitos revendedores SCOTT oferecem promoções para a inspeção anual. Aproveite o tempo de paragem e leve a sua bicicleta SCOTT à inspeção prescrita!



SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA E PLANO DE MANUTENÇÃO SCOTT

Depois da fase de rodagem, deveria mandar inspecionar a sua bicicleta SCOTT em intervalos regulares. Os intervalos de tempo mencionados na tabela foram concebidos como pontos de referência para ciclistas que andam de bicicleta entre 1.500 e 2.500 km ou 60 e 100 horas por ano.

Se percorrer regularmente mais ou muito mais terrenos irregulares ou se andar muito em estradas em mau estado, reduza os intervalos de inspeção no plano de assistência técnica SCOTT e manutenção consoante a utilização difícil. Isto aplica-se, especialmente, as bicicletas de ciclocrosse SCOTT.

completamente o eixo passante com duas voltas e meia, segure na roda em posição e retire o eixo do cubo.

Component	Atividade	Antes de cada utilização	Mensal-mente	Anual-mente	Outros
Iluminação	Controlar funcionamento	▪			
Pneus	Controlar pressão de ar Controlar altura do perfil e as paredes laterais	▪	▪		
Travões (aros)	Controlar percurso da manete, espessura dos calços e posição em relação ao aro; Teste de travões com a bicicleta parada	▪			
Travões (discos mecânicos)	Percurso da manete, espessura dos calços e teste de travões com a bicicleta parada	▪			
Travões, calços (de aro)	Limpar		▪		
Cabos/calços/tubagens dos travões	Controlo visual		▪		
Travões (de disco)	Percurso da manete, espessura dos calços, estanquidade; teste de travões com a bicicleta parada Mudar fluido dos travões (no caso do líquido DOT)	▪		○	
Aros (em travões de aro)	Controlar espessura da parede, event. substituir				○ O mais tardar depois do 2.º jogo de calços dos travões
Garfo	Verificar e substituir				○ No mínimo todos os 2 anos
Movimento do pedaleiro	Controlar a folga do rolamento Desmontar e voltar a lubrificar (casquilhos)		▪		○
Corrente	Controlar e lubrificar Verificar o desgaste, event. substituir transmissão por desviador	▪			○ a partir de 1.000 km ou 50 horas de funcionamento

Component	Atividade	Antes de cada utilização	Mensal-mente	Anual-mente	Outros
Pedaleiro	Controlar e reapertar		▪		
Tinta/Eloxal/carbono	Conservar				▪ No mínimo todos os 6 meses
Rodas/raios	Verificar a concentricidade e tensão Centrar e reajustar a tensão		▪		○ Em caso de necessidade
Guiador e avanço (de alumínio e carbono)	Controlar e event. substituir				○ O mais tardar todos os 2 anos
Caixa de direção	Controlar a folga dos rolamentos Lubrificar de novo	▪			○
Superfícies metálicas	Conservar (exceção: flancos dos aros em travões de aro, discos dos travões)				▪ no mínimo todos os seis meses
Cubo	Controlar a folga dos rolamentos Lubrificar de novo		▪		○
Pedais (todos)	Controlar a folga dos rolamentos		▪		
Pedais (clique/sistema)	Limpar mecanismo de encaixe, lubrificar		▪		
Espigão do selim/avanço	Controlar parafusos Desmontar e voltar a lubrificar Carbono: nova pasta de montagem (sem gordura!)		▪		○
Desviador traseiro/desviador dianteiro	Limpar, lubrificar		▪		
Apertos rápidos	Controlar a fixação	▪			
Porcas (guarda-lamas, etc.)	Controlar e reapertar		▪		
Válvulas	Controlar a fixação	▪			
Cabos (mudanças/travões)	Desmontar e lubrificar				○

Os controlos marcados com ▪ podem ser realizados por si, se possuir habilidade técnica, alguma experiência e as ferramentas adequadas, p. ex. uma chave dinamométrica. Se durante os controlos descobrir deficiências, tome imediatamente as medidas adequadas. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

Os trabalhos marcados com ○ só devem ser realizados pelo seu revendedor SCOTT.

NOTA!

i Para a sua segurança, leve a sua bicicleta SCOTT recém-comprada a uma primeira inspeção ao seu revendedor SCOTT depois de 100 a 300 km ou de 5 a 15 horas de utilização ou passadas quatro a seis semanas, o mais tardar, no entanto, passados três meses.

BINÁRIOS DE APERTO DOS PARAFUSOS ACONSELHADOS PARA A SUA BICICLETA SCOTT

Para garantir a segurança de funcionamento da sua bicicleta SCOTT, os aparafusamentos dos componentes têm de ser cuidadosamente apertados e controlados com regularidade. O melhor é usar uma chave dinamométrica que bloqueia assim que é atingido o binário de aperto dos parafusos pretendido. Vá-se aproximando a partir de baixo, em pequenos passos (meio metro newton) do binário de aperto do parafusos máximo prescrito, verificando de cada vez em quando, se o componente está bem fixo. Não ultrapasse o binário máximo de aperto dos parafusos prescrito pelo fabricante!

Para peças, para as quais não existem indicações, comece com 2 Nm. Mantenha os valores indicados e tenha em conta as indicações nos próprios componentes e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

Component	Aparafusamentos	Shimano ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)	TRP ⁴ (Nm)	Campagnolo ⁵ (Nm)
Desviador traseiro	Fixação (no quadro/dropout)	8 - 10	8 - 10			15
	Aperto de tração	5 - 7	4 - 5			6
	Roldanas de guia	3 - 4				2,7
Desviador dianteiro	Fixação no quadro	5 - 7	5 - 7			5 - 7
	Aperto de tração	5 - 7	5			5
Manetes de mudanças	Fixação no guiador	5	2,5 - 4			10
	Tampa do orifício Flatbar	0,3 - 0,5				6
Manetes de travão	Fixação no guiador	6 - 8	5 - 7	6 - 8		10
	Manetes de travão contrarrelógio Flatbar			5 - 7		6
Cubo	Alavanca do aperto rápido	5 - 7,5				
	Contra-porca do ajuste do rolamento em cubos de aperto rápido	10 - 25				
	Anel de segurança do conjunto de rodas dentadas	29 - 49	40			40 (11 vezes) 50 (10 vezes)
Cubo de transmissão	Porca do eixo	30 - 45				
Pedaleiro	Fixação do pedaleiro (quadrangular sem lubrificação)	35 - 50				32 - 38
	Fixação do pedaleiro (Shimano Octalink)	35 - 50				
	Fixação do pedaleiro (Shimano Hollowtech II)	12 - 15				
	Fixação do pedaleiro (Isis)		31 - 34			
	Fixação do pedaleiro (Giga X Pipe)		48 - 54			
	Multidentado					42
	Ultra Torque					42 - 60
	Fixação do prato da corrente	8 - 11	12 - 14 (aço) 8 - 9 (alumínio)			

Component	Aparafusamentos	Shimano ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)	TRP ⁴ (Nm)	Campagnolo ⁵ (Nm)
Movimento pedaleiro	Caixa (quadrangular)	49 - 69				70
	Caixa (Shimano Hollowtech II)	35 - 50				
Cartridge vedado	SRAM Giga X Pipe)		34 - 41			35
	Shimano Octalink	50 - 70				(UltraTorque)
Pedal	Eixo do pedal	35				40
Sapato	Plaqueta do pedal ("Cleat")	5 - 6				
	Pitões ("Spike")	4				
Travão (V-Brake)	Aperto de tração	6 - 8	6 - 8	6 - 8	6 - 8	5
	Fixação do calço do travão	6 - 8	6 - 8	6 - 8	6 - 8	8
	Fixação do calço	1 - 2				
	Apoio do travão garfo/quadro					8 - 10

¹ www.shimano.com ² www.sram.com ³ www.tekro.com ⁴ www.trpbrakes.com ⁵ www.campagnolo.com

Estes valores são valores de referência dos fabricantes de componentes acima referidos. Observe os valores indicados nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT. Estes valores não são aplicáveis aos componentes de outros fabricantes.

NOTA!

i Devido à existência de um vasto mercado no que respeita a peças não é possível prever que produto será montado como substituto ou numa montagem nova feita por terceiros. Por isso, SCOTT não pode ser assumida qualquer responsabilidade pela alteração ou adição de componentes no que respeita a compatibilidade, binários de aperto, etc. Quem montar ou alterar a bicicleta SCOTT tem de garantir que a bicicleta SCOTT é montada segundo o estado da ciência e da técnica.

NOTA!

i Em alguns componentes, os binários de aperto dos parafusos encontram-se inscritos no próprio componente. Utilize uma chave dinamométrica e não exceda os binários máximos de aperto dos parafusos! Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

BINÁRIOS DE APERTO DOS PARAFUSOS ACONSELHADOS PARA TRAVÕES DE DISCO NA SUA BICICLETA SCOTT

Component	Shimano ¹ (Nm)	Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)	TRP ⁴ (Nm)	Magura HS ⁵ (Nm)
Fixação da pinça do travão g no quadro/garfo	6 - 8	9 - 10	6 - 8	6 - 8	6
	(Adaptador IS) 8 - 10 (Pinça do travão)				
Fixação da manete do travão no guiador	6 - 8	Discrete	5 - 7		4
- Fixação de um parafuso		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			
- Fixação de dois parafusos		4 - 5			
Parafusos de capa do tubo na manete e tubo normal na pinça do travão	5 - 7	5			4
Luva do tubo do travão na Pinça do travão (tubo Disc tube)	5 - 7				
Tampa do depósito de compensação	0,3 - 0,5				
Evacuação do ar da pinça do travão	4 - 6		4 - 6	2 - 4	4
Evacuação do ar manete de travão			2 - 4		4
Fixação do disco do travão (6 orifícios)	4	6,2	4 - 6	6 - 8	
Fixação do disco do travão (Centerlock)	40 - 50				
Tubo (porca de capa) ligação direta	5 - 7				4
Cilindro escravo (parafuso da evacuação de ar)					4
Fixação da pastilha na pinça do travão			0,2 - 0,4		3 - 5
Aperto de tração na pinça do travão				4 - 6	

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

Estes valores são valores de referência dos fabricantes de componentes acima referidos. Observe os valores indicados nas instruções dos fabricantes dos componentes no CD de informação SCOTT em anexo. Estes valores não são aplicáveis aos componentes de outros fabricantes.

NOTA!

i Devido à existência de um vasto mercado no que respeita a peças não é possível prever que produto será montado como substituto ou numa montagem nova feita por terceiros. Por isso, não pode ser assumida qualquer responsabilidade pela alteração ou adição de componentes no que respeita a compatibilidade, binários de aperto, etc. Quem montar ou alterar a bicicleta SCOTT tem de garantir que a bicicleta é montada segundo o estado da ciência e da técnica.

NOTA!

i Em alguns componentes, os binários de aperto dos parafusos encontram-se inscritos no próprio componente. Utilize uma chave dinamométrica e não exceda os binários máximos de aperto dos parafusos! Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

REQUISITOS LEGAIS PARA PARTICIPAR NO TRÂNSITO

Em Portugal

(Situação em janeiro de 2011)

De acordo com o CÓDIGO DA ESTRADA em Portugal, a sua bicicleta tem de estar equipada da seguinte maneira:

1. Iluminação, retrorefletor, refletores **(d)**

A bicicleta tem de estar equipada com dois dispositivos de iluminação permanentemente instalados (Código da Estrada, Art.º 93.º).

2. Dispositivo de aviso

Não existe qualquer indicação sobre equipamento com uma campainha.

3. Transporte de crianças

É permitido o transporte de crianças em cadeiras **(e)** adequadas. A criança terá de usar um capacete (Código da Estrada, Art. 91.º).

4. Reboques

São permitidos reboques para transportar bagagem (Código da Estrada, Art.º 113.º).

5. Capacete

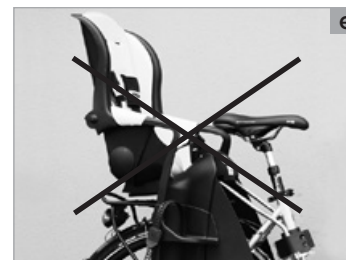
Não é obrigatório o uso do capacete **(f)**.

PERIGO!

⚡ É proibida a utilização de reboques, cadeiras de criança e porta-bagagens em bicicletas de estrada, de triatlo e máquinas de contrarrelógio SCOTT.

NOTA!

i Encontrará mais informações em: www.fpcub.pt



RESPONSABILIDADE POR PRODUTOS DEFEITUOSOS E GARANTIA

A sua bicicleta SCOTT foi cuidadosamente fabricada, tendo-lhe sido entregue, normalmente, pelo revendedor SCOTT completamente montada.

Durante os dois primeiros anos após a compra, gozará de toda a responsabilidade legal por produtos defeituosos (anteriormente garantia obrigatória). Se surgirem defeitos, deve dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

Para poder processar a sua reclamação de forma eficiente, é necessário apresentar o talão de compra, o passaporte da bicicleta SCOTT, o protocolo de entrega SCOTT e os comprovativos das inspeções. Por isso, é necessário que guarde bem estes documentos.


Para que a sua bicicleta SCOTT tenha uma vida útil longa, só a pode usar para a sua finalidade prevista (ver capítulo “Uso apropriado da sua bicicleta SCOTT” e o passaporte da bicicleta SCOTT). Tenha em conta os dados sobre o peso autorizado, indicados no passaporte da bicicleta SCOTT. Para além disso, têm que ser exatamente cumpridas as prescrições de montagem do fabricante (especialmente os binários de aperto dos parafusos) e observados os intervalos de manutenção previstos.

Por favor tenha atenção às inspeções e trabalhos eventualmente listados neste manual e nas instruções inclusas (ver capítulo “Serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT”) e a substituição de componentes de segurança relevantes, eventualmente necessária, como o guiador, os travões, etc.

PERIGO!

 Tenha atenção ao facto de que os acessórios podem influenciar fortemente as características da bicicleta SCOTT. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

NOTA!

 Esta regulamentação diz respeito unicamente a países que ratificaram o modelo da UE, como p. ex., a República Federal da Alemanha. Informe-se sobre os regulamentos em vigor no seu país.


INDICAÇÕES SOBRE PEÇAS DE DESGASTE

Alguns componentes da sua bicicleta SCOTT sofrem desgaste devido ao seu funcionamento **(a+b)**. A intensidade ou rapidez com que aparece depende dos cuidados, da manutenção e do tipo de utilização da bicicleta SCOTT (frequência de uso, deslocações à chuva, sujidade, sal, etc.). As bicicletas SCOTT que estão frequentemente ao ar livre podem sofrer desgaste mais rapidamente devido às influências atmosféricas.


Cuidados e manutenção regulares **(c+d)** aumentam a vida útil. No entanto, é preciso substituir as seguintes peças quando estas tiverem atingido o seu limite de desgaste:

Corrente	Rolamento no cubo, articulações, etc.
Calços de travão (e)	Fita para o guiador
Fluido de travão (DOT)	Pneus
Discos de travão (f)	Pinhão
Cabos de travão	Capa do selim / selim
Capas dos cabos de travão	Rolos do desviador traseiro
Flancos dos aros (em travões de aro)	Cabos das mudanças
Borrachas das manetes	Capas do cabo das mudanças
Pratos da corrente	Câmaras de ar
Proteção das escoras	Lubrificantes

ATENÇÃO!

 Registe a sua bicicleta SCOTT em www.scott-sports.com. Só assim poderá usufruir da garantia alargada.

PERIGO!

 Registe a sua bicicleta SCOTT em www.scott-sports.com no prazo de dez dias a partir da data de compra. Os seus dados podem ajudar, especialmente, a garantir a sua segurança, porque assim podemos informá-lo sobre eventuais medidas de segurança.



GARANTIA PARA AS BICICLETAS SCOTT

Qual é o âmbito abrangido pela garantia? A SCOTT oferece, na compra de uma bicicleta, marcada com SCOTT (“Produto”) e montada completamente pela SCOTT ou por um revendedor SCOTT autorizado, uma garantia que abrange, depois da transferência do risco, defeitos de material e fabrico para o quadro, a parte traseira e o garfo (desde que seja um garfo SCOTT).

Qual o prazo de validade de garantia? Esta garantia de fabricante voluntária é concedida por um período de 5 anos para o quadro e parte traseira ou de 2 anos para o garfo a partir da data de compra, contando que a sua bicicleta SCOTT tenha sido registada em www.scott-sports.com no prazo de 10 dias depois da data de compra. Esta garantia só é válida para o primeiro comprador. Se o produto for transferido pelo primeiro comprador a uma outra pessoa, a garantia mencionada perde a validade.

A garantia de 5 anos limitada a quadro e a parte traseira só é concedida, desde que a bicicleta tenha sido sujeita à manutenção anual de acordo com as instruções de manutenção, contidas neste manual de instruções. Esta manutenção tem de ser confirmada com o carimbo e a assinatura. Se não for realizada uma manutenção deste tipo, o período de garantia reduz-se de 5 anos sobre o quadro e a parte traseira para 3 anos. Os custos da inspeção e manutenção tem de ser suportados pelo proprietário do produto.

Nos modelos Gambler, Voltage Fr e Volt-X, o período de garantia está limitado a 2 anos.

Para os produtos reparados ou substituídos, é concedida uma garantia de acordo com as condições de garantia originais - não havendo legislação em contrário - para o período de garantia restante.

Com esta garantia a SCOTT concede uma garantia de fabricante voluntária válida em todo o mundo. As garantias obrigatórias são limitadas a um período de no máximo 5 ou 2 anos a partir da data de compra e para o primeiro comprador do produto, desde que não haja legislação em contrário, e desde que não esteja previsto um prazo de garantia legal inferior.

O que faz a SCOTT em caso de acionamento da garantia? A SCOTT irá, a seu critério, reparar o produto defeituoso ou substituí-lo por um produto de tipo e qualidade semelhantes ou restituir o preço de compra (depois de apresentação do talão de compra do mesmo). Componentes que não estejam defeituosos só serão substituídos, se o cliente os pagar. Num caso desses, entraremos em contacto consigo para pedirmos a sua autorização antes de substituímos os componentes sem defeitos.

O que não é abrangido por esta garantia? Esta garantia não abrange os defeitos do produto que tenham ocorrido depois da transferência do risco. Esta garantia não abrange os produtos que tenham sido utilizados num serviço de locação. Esta garantia não abrange bicicletas que não estejam completamente montadas na altura da compra. Esta garantia não abrange peças de desgaste, desde que estas estejam danificadas devido a uso ou desgaste normais (uma lista completa de todas as peças de desgaste pode ser encontrada no manual de instruções).

Esta garantia também não abrange danos, que tenham sido causados por acidente, negligência, utilização não adequada ou abusiva, alterações de cor provocadas pela radiação solar, força maior, montagem inadequada, falta de cumprimento das instruções de manutenção aconselhadas, manutenção ou reparação inadequadas ou defeituosas por outras oficinas que não sejam a do revendedor autorizado SCOTT, utilização de componentes não compatíveis com o produto e/ou alteração do mesmo. Todos os produtos são acompanhados por um manual de instruções, cumpra, por favor, as instruções descritas no mesmo ou até mesmo inscritas no produto. Esta garantia não abrange danos subsequentes ou colaterais desde que não haja legislação em contrário.

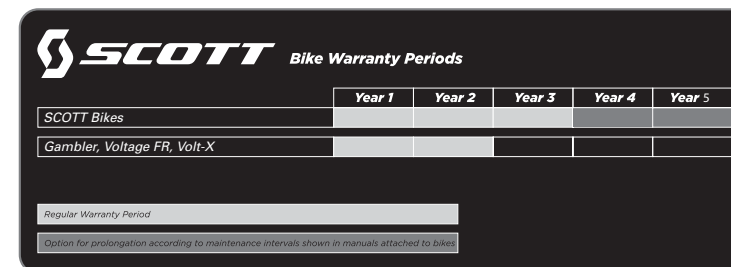
Como reivindicar o direito de garantia? Para reivindicar o direito de garantia, informe a SCOTT sobre o defeito reclamado dentro do período de garantia e entregue o produto atempadamente à SCOTT para controlo e sendo os custos a seu cargo. Por favor, contacte um revendedor SCOTT autorizado ou o Serviço de Assistência ao Cliente SCOTT ou o importador nacional SCOTT (procura de representantes: www.scott-sports.com). Todos os produtos devolvidos têm de ser acompanhados pelo talão de compra que foi emitido por um revendedor SCOTT autorizado, sem o qual não pode ser realizada nenhuma reclamação. Em caso de uma substituição do produto ou uma restituição do preço de compra, o produto devolvido passa a ser propriedade da SCOTT.

No fim do manual de instruções encontra-se um protocolo de entrega. Depois do consumidor final tomar conhecimento e assinar, uma cópia deverá permanecer na posse do revendedor SCOTT. Este protocolo de entrega tem de ser apresentado juntamente com o componente defeituoso no acionamento da garantia. Ele é válido como comprovativo de venda, sem o qual não é possível apresentar uma reclamação.

Qual é a relação entre o direito legal a garantia obrigatória e esta garantia? Esta garantia é uma garantia de fabricante voluntária, e como tal não afeta os direitos adicionais resultantes da legislação nacional sobre a garantia obrigatória.

Recomendação

Aconselhamos fortemente que procure apenas revendedores SCOTT para o serviço de manutenção anual e reparações. Se os trabalhos de manutenção ou reparação não tiverem sido realizados devidamente, a garantia não será concedida. Os custos dos trabalhos de manutenção são suportados pelo consumidor.



	Year 1	Year 2	Year 3	Year 4	Year 5
SCOTT Bikes					
Gambler, Voltage FR, Volt-X					

Regular Warranty Period

Option for prolongation according to maintenance intervals shown in manuals attached to bikes

SCOTT PLANO DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA

1. Inspeção – o mais tardar depois de 100 - 300 quilómetros ou 5 - 15 horas de utilização ou após três meses a partir da data de compra

Encomenda n.º:

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver plano de assistência técnica e manutenção); peças substituídas ou reparadas:

.....

.....

.....

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

2. Inspeção – o mais tardar depois de 2.000 quilómetros ou 100 horas de funcionamento ou depois de um ano

Encomenda n.º:

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver plano de assistência técnica e manutenção); peças substituídas ou reparadas:

.....

.....

.....

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

3. Inspeção – o mais tardar depois de 4.000 quilómetros ou 200 horas de funcionamento ou depois de dois anos

Encomenda n.º:

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver plano de assistência técnica e manutenção); peças substituídas ou reparadas:

.....

.....

.....

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

4. Inspeção – o mais tardar depois de 6.000 quilómetros ou 300 horas de funcionamento ou depois de três anos

Encomenda n.º:

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver plano de assistência técnica e manutenção); peças substituídas ou reparadas:

.....

.....

.....

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

5. Inspeção – o mais tardar depois de 8.000 quilómetros ou 400 horas de funcionamento ou depois de quatro anos

Encomenda n.º:

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver plano de assistência técnica e manutenção); peças substituídas ou reparadas:

.....

.....

.....

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

6. Inspeção – o mais tardar depois de 10.000 quilómetros ou 500 horas de funcionamento ou depois de cinco anos

Encomenda n.º:

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver plano de assistência técnica e manutenção); peças substituídas ou reparadas:

.....

.....

.....

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

7. Inspeção – o mais tardar depois de 12.000 quilómetros ou 600 horas de funcionamento ou depois de seis anos

Encomenda n.º:

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver plano de assistência técnica e manutenção); peças substituídas ou reparadas:

.....

.....

.....

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

8. Inspeção – o mais tardar depois de 14.000 quilómetros ou 700 horas de funcionamento ou depois de sete anos

Encomenda n.º:

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver plano de assistência técnica e manutenção); peças substituídas ou reparadas:

.....

.....

.....

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

9. Inspeção – o mais tardar depois de 16.000 quilómetros ou 800 horas de funcionamento ou depois de oito anos

Encomenda n.º:

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver plano de assistência técnica e manutenção); peças substituídas ou reparadas:

.....

.....

.....

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

10. Inspeção – o mais tardar depois de 18.000 quilómetros ou 900 horas de funcionamento ou depois de nove anos

Encomenda n.º:

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver plano de assistência técnica e manutenção); peças substituídas ou reparadas:

.....

.....

.....

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

11. Inspeção – o mais tardar depois de 20.000 quilómetros ou 1.000 horas de funcionamento ou depois de dez anos

Encomenda n.º:

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver plano de assistência técnica e manutenção); peças substituídas ou reparadas:

.....

.....

.....

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

12. Inspeção – o mais tardar depois de 22.000 quilómetros ou 1.200 horas de funcionamento ou depois de onze anos

Encomenda n.º:

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver plano de assistência técnica e manutenção); peças substituídas ou reparadas:

.....

.....

.....

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

SCOTT PASSAPORTE DA BICICLETA

Modelo _____
 N.º do quadro _____
 Cor _____
 Forma/tamanho do quadro _____
 Tamanho dos pneus _____
 Particularidades/acessórios _____

PERIGO!

⚡ Registe a sua bicicleta SCOTT em www.scott-sports.com no prazo de dez dias a partir da data de compra. Os seus dados podem ajudar, especialmente, a garantir a sua segurança, porque assim podemos informá-lo sobre eventuais medidas de segurança.

USO APROPRIADO

Uso de acordo com

categoria 0 categoria 3
 categoria 1 categoria 4
 categoria 2 categoria 5

Peso total permitido

Bicicleta SCOTT, condutor e bagagem _____ kg
 Porta-bagagens/carga autorizada não
 Cadeira de criança autorizada não
 Reboque autorizado/carga de reboque autorizada não

Manete de travão

Manete direita

Manete esquerda

Atribuição dos travões Travão da roda dianteira Travão da roda dianteira
 Travão da roda traseira Travão da roda traseira

PERIGO!

⚡ Leia pelo menos o capítulo “Inspeções antes da primeira utilização” e “Inspeções antes de cada utilização”.

Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT _____

SCOTT PROTOCOLO DE ENTREGA

A entrega da bicicleta SCOTT acima descrita ao cliente foi efetuada após a montagem final em estado pronto para a sua utilização e após a inspeção, ou seja, o controlo de funcionamento dos pontos abaixo indicados (trabalhos adicionalmente necessários entre parêntesis).

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Iluminação | <input type="checkbox"/> Pedais (event. ajustamento da resistência ao desprendimento) |
| <input type="checkbox"/> Travões à frente e atrás | <input type="checkbox"/> Mudanças (encostos de fim de curso!) |
| <input type="checkbox"/> Rodas (concentricidade/tensão dos raios/pressão de ar) | <input type="checkbox"/> Aparafusamentos de componentes (controlo, chave dinamométrica) |
| <input type="checkbox"/> Guiador/avanço(posição/parafusos controlados com chave dinamométrica) | <input type="checkbox"/> Marcha de teste realizada |
| <input type="checkbox"/> Selim/espigão (altura do selim e posição ajustados ao cliente e controlados com chave dinamométrica) | <input type="checkbox"/> Outros trabalhos realizados |

Revendedor SCOTT

Nome _____
 Rua _____
 Localidade _____
 Tel. _____
 Fax _____
 E-mail _____

Data de entrega, carimbo, assinatura do revendedor SCOTT _____

O cliente comprova com a sua assinatura que recebeu a bicicleta SCOTT, com os documentos em baixo apresentados, em perfeitas condições, e que foi instruído a respeito da utilização da bicicleta SCOTT.

Instruções adicionais neste CD de informação SCOTT

Sistema de travões, sistema de pedais, espigão do selim, avanço, mudanças

Cliente

Apelido, nome próprio _____
 Rua _____
 C.P./Localidade _____
 Tel., Fax _____
 E-mail _____
 Local, data, assinatura _____



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