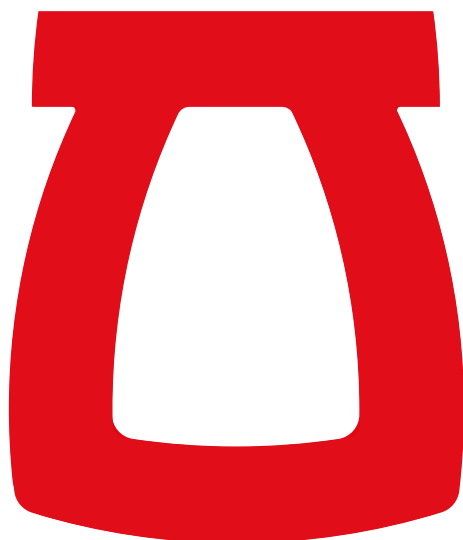


1893



OLYMPIA

ITALIA

MANUAL DE USO Y MANTENIMIENTO

General



Felicidades por su nueva bicicleta y gracias por elegir Olympia. Lea este manual detenidamente, le enseñará cómo usarla mejor y le brindará información importante relacionada con la seguridad, el rendimiento y el mantenimiento de su bicicleta. Léalo detenidamente antes de usar la bicicleta y guárdelo como referencia.

¡Este manual no debe usarse como base para reparar o ensamblar bicicletas! En tales circunstancias, contacte a su distribuidor.

Le recordamos que, en el contexto del progreso técnico, el fabricante se reserva el derecho de realizar cambios en los componentes, detalles o suministros de accesorios.

Por lo tanto, las cifras, descripciones y datos deben considerarse no vinculantes. Este manual cumple los requisitos de la norma internacional EN ISO 4210-2: 2015.

ATENCIÓN: Si ha comprado una bicicleta asistida por pedal, asegúrese de haber recibido también el "Manual técnico de la bicicleta asistida por pedal", que se suministra como suplemento a este manual. Solo la lectura completa de ambos manuales puede proporcionar las indicaciones necesarias para un uso correcto.

Esta bicicleta, las instrucciones de uso y mantenimiento y la traducción, cumplen los requisitos de la norma internacional de bicicletas EN ISO 4210-2: 2015 - y requisitos de seguridad para bicicletas Norma europea EN 15194

ÍNDICE

ADVERTENCIAS GENERALES	pag.	4
ELECCIÓN Y USO CORRECTO DE LA BICICLETA	pag.	5
EDUCACIÓN INFANTIL	pag.	7
1. INFORMACIÓN GENERAL	pag.	8
1.1 Primer chequeo y ruta	"	8
1.2 Antes de cada salida	"	10
1.3 Ajustes según las necesidades del usuario	"	12
1.4 Componentes de carbono	"	23
2. MANTENIMIENTO	pag.	24
2.1 Sistema de transmisión mecánica	"	24
2.2 Frenos	"	32
2.3 Ruedas	"	38
2.4 Dirección	"	48
2.5 Suspensión	"	50
2.6 Mantenimiento ordinario e intervalos de revisión	"	55
2.7 Torques de apriete	"	58
3. SEGURIDAD	pag.	61
CERTIFICADO DE GARANTÍA	pag.	67

Rogamos tomen nota de la siguiente información:

Como cualquier otro deporte, el ciclismo implica el riesgo de lesiones y daños. Al elegir ir en bicicleta, usted asume la responsabilidad de estos riesgos, por lo tanto, debe conocer, aplicar y respetar las normas de tránsito, así como observar las normas de uso y mantenimiento. El uso responsable y el mantenimiento adecuado de la bicicleta reducen el riesgo de posibles lesiones y daños personales. Este manual contiene numerosas "Advertencias" y "Precauciones" con respecto a las consecuencias debidas a la falta de mantenimiento o la falta de control de la bicicleta y sus componentes y el incumplimiento de las prácticas de seguridad para los ciclistas. Las posibles consecuencias descritas a continuación no siempre se repiten en las instrucciones donde aparecen los siguientes símbolos:



Este símbolo indica un peligro para su vida y su salud si no se toman las medidas necesarias o no se llevan a cabo las operaciones indicadas.



Este símbolo indica un riesgo potencial o daño debido a un comportamiento incorrecto.



Este símbolo indica cómo utilizar el producto o la sección relativa de este manual a la que se debe prestar especial atención.

Antes de comenzar cualquier actividad con una nueva bicicleta Olympia, es importante comprender cuáles son los límites de uso y el tipo de uso que se puede hacer de ellos. Elegir una bicicleta incorrecta con respecto al objetivo de uso previsto puede ser muy peligroso, ya que esto podría llevar a exceder los límites de tensión y el consiguiente daño al cuadro u otros componentes, causando graves caídas. Hay cinco categorías a las que pueden pertenecer las bicicletas Olympia y se enumeran a continuación.

Las categorías a las que pueden pertenecer las bicicletas Olympia son cinco y se enumeran a continuación.

CATEGORÍA 1:

Las bicicletas de esta categoría están diseñadas para su uso en carreteras de asfalto, donde las ruedas siempre están en contacto con la superficie de la carretera. En general, se trata de bicicletas de carreras con manillar de carreras o recto, triatlón y bicicletas de contrarreloj. En esta categoría, un caso particular está representado por bicicletas de ciclocross particulares con manillar de carreras y frenos de disco o caliper. Estas bicicletas también son adecuadas para rutas de grava y todo terreno donde los neumáticos, debido a pequeñas diferencias de altura o pasos de aproximadamente 15-20 cm, pueden perder tracción durante cortos intervalos.

CATEGORÍA 2:

Las ruedas de categoría 2 se han diseñado para carreteras bien estabilizadas; Las ruedas siempre permanecen en contacto con el suelo. Estas ruedas fueron diseñadas para la movilidad urbana y, por lo tanto, principalmente para caminos y caminos públicos permitidos. Hay bicicletas de trekking y bicicletas urbanas que son parte de ello.

CATEGORÍA 3:

Las bicicletas en esta categoría incluyen bicicletas en las categorías 1 y 2 que también se adaptan a terrenos irregulares y no estabilizados. El uso permitido de estas bicicletas también incluye saltos esporádicos de una altura máxima de aproximadamente 60 cm. Incluso los saltos de esta altura pueden causar caídas aparatosas para un ciclista inexperto, por lo que el aumento considerable de las fuerzas involucradas podría causar daños o lesiones. Esta categoría incluye MTB Hardtail y bicicletas de doble suspensión con amortiguadores de carrera corta.

CATEGORÍA 4:

Esta categoría incluye bicicletas de las categorías 1 a la 3. También son adecuadas para terrenos muy accidentados y parcialmente rocosos, con pendientes pronunciadas y, en consecuencia, para altas velocidades. Los saltos moderados y frecuentes en estas bicicletas no son un problema para los ciclistas experimentados. Sin embargo, se debe evitar el uso regular y constante de bicicletas en las rutas de North-Shore y en Bike Parks. Debido al fuerte estrés, estas bicicletas deben revisarse después de cada viaje para verificar si hay daños. Las bicicletas de suspensión completa con amortiguadores de recorrido medio son típicas de esta categoría.

CATEGORÍA 5:

Este tipo de uso se refiere a terrenos difíciles, extremadamente rocosos y muy empinados, que solo los ciclistas técnicamente preparados y altamente capacitados pueden abordar. Los saltos altos a altas velocidades y el uso intensivo en parques de bicicletas dedicados y senderos de descenso son característicos de esta categoría. Para estas bicicletas, se debe realizar una inspección exhaustiva después de cada viaje para verificar si hay posibles daños. Los daños preexistentes pueden ser la causa de fallas incluso con leves tensiones posteriores. No olvide reemplazar los componentes relevantes para la seguridad a intervalos regulares. La protección especial es absolutamente necesaria. Las bicicletas de suspensión completa con amortiguadores de carrera larga y motos de cross distinguen esta categoría.

El peso máximo de las bicicletas completamente cargadas no debe exceder los valores que se muestran en la siguiente tabla. En algunos casos, las recomendaciones de uso de los fabricantes de componentes pueden limitar aún más el peso máximo permitido. En general, las bicicletas Olympia están diseñadas para un peso máximo permitido de 110 kg (sumando el peso del ciclista, equipaje y bicicleta). Nunca exceda este límite.



No está permitido remolcar ningún tipo de remolque.



El uso de asientos para niños no está permitido.



Las bicicletas con tijas de sillín de carbono no requieren el uso de portaequipajes. Para el transporte de equipaje, se recomienda el uso de una mochila especial para bicicleta.



Siempre use ropa protectora adecuada.

Ya sea que elija permitir que su hijo maneje una bicicleta, que lo lleve en un asiento o que monte un vehículo conectado a una bicicleta, siempre se debe tener especial cuidado para garantizar la máxima seguridad. Independientemente del vehículo que se conecte a su bicicleta, verifique que sea adecuada para fijar accesorios. Los niños no están entrenados para reconocer los peligros y no pueden responder correctamente a una emergencia.

Nunca permita que un niño conduzca sin supervisión. Nunca deje a su hijo desatendido en el asiento o en el remolque. Es muy importante que los padres o cuidadores se aseguren de que los niños estén entrenados en el uso de la bicicleta y, en particular, en el uso correcto de los frenos y qué palanca de freno actúa en el freno delantero y cuál en el freno trasero. El freno delantero debe usarse con mucho cuidado, ya que si se opera de manera inadecuada puede causar la pérdida de control del vehículo y las consecuentes caídas.

Las bicicletas para niños pueden equiparse con estabilizadores que deben montarse atornillando los dos tornillos en la placa de la horquilla, con un par de apriete de 10-12 Nm. Los estabilizadores nunca deben doblarse o modificarse, de lo contrario la bicicleta se volverá inestable y puede provocar la caída del niño.

Recomendamos usar un casco aprobado de acuerdo con EN-1078.

1. INFORMACIÓN GENERAL

1.1 | PRIMER CHEQUEO Y RUTA

Tenga en cuenta que conducir bicicletas, ya sea en caminos rurales o forestales, conducir en la ciudad en lugar de rutas fuera de carretera, requiere una concentración particular, condición física y ejercicio. Poco a poco, familiarícese con la nueva bicicleta en un lugar tranquilo y acérquese a las condiciones del itinerario que desea recorrer en pequeños pasos.

Las bicicletas Olympia generalmente se suministran con el freno delantero que funciona con la palanca izquierda del freno. Haga esta verificación, de lo contrario, es necesario familiarizarse bien con la nueva disposición, ya que el funcionamiento inadvertido del freno de la rueda delantera podría provocar una caída. Si es necesario, haga que un mecánico cambie la asignación de las palancas de freno. ¡Intente siempre realizar un frenado de prueba en carreteras sin tráfico! Aumente gradualmente la presión sobre la pinza para acercarse gradualmente a la des-aceleración máxima. Consulte el apartado Mantenimiento> Frenos para obtener más información.



¡Las correspondientes palancas de freno con el freno en sí puede variar de un país a otro! Es aconsejable comprobar a qué freno corresponden las palancas antes de conducir. Si la configuración no corresponde a sus hábitos, puede cambiar esta tarea con la ayuda de un mecánico especializado.

Si no conoce la caja de cambios montada en su nueva bicicleta Olympia, practique el uso de la caja de cambios en carreteras sin tráfico, prestando atención a las siguientes reglas básicas: nunca cambie la marcha delantera y trasera simultáneamente; Reducir la fuerza de pedaleo al cambiar. Para más información lea el apartado Mantenimiento> Sistemas de transmisión.

Verifique que el tamaño del cuadro sea apropiado para su altura. Si es una bicicleta de carreras, a horcajadas sobre el tubo horizontal de la bicicleta, verifique que haya espacio para al menos 2-3 dedos entre el tubo y el caballo, mientras que si se trata de una MTB en lugar de una bicicleta urbana o una bicicleta de ciudad, debe haber al menos un ancho de mano.

- Una bicicleta utilizada exclusivamente en caminos asfaltados y nunca fuera de la carretera debe dejar un espacio mínimo de 5 cm entre el parachoques y el tubo horizontal.
- Una bicicleta utilizada también en superficies sin pavimentar debe dejar un espacio mínimo de 7,5 cm.
- Una bicicleta destinada exclusivamente para su uso en vehículos todo terreno debe permitir un margen de al menos 10 cm.

Al andar en bicicleta con un cuadro demasiado grande, puede lesionarse si se baja del sillín rápidamente. Si tiene una bicicleta de competición, ya sea una bicicleta de carreras o una MTB de cross country o maratón, el sillín debe colocarse de modo que, en la posición más baja, el talón llegue al pedal. También asegúrese de tocar el suelo con los dedos de los pies. Durante los descensos en las montañas, con bicicletas de montaña, se recomienda bajar el sillín. En el caso de una bicicleta urbana o urbana, el sillín generalmente se coloca más bajo para facilitar la detención sin perder el equilibrio. Para más información lea el apartado "Ajuste para una sesión correcta".

Las bicicletas de carrera y MTB generalmente permiten el uso de pedales de liberación rápida con los zapatos específicos. Si nunca se han usado, antes de salir con la nueva bicicleta, practique quedarse quieto para enganchar y desenganchar los pedales, apoyándose contra una pared. Debe tenerse en cuenta la posibilidad de ajustar la fuerza de liberación del pedal, como se indica en el capítulo 1.3 (pag 21).



Especialmente en el caso de cuadros muy pequeños, es posible que el pie toque la rueda delantera. Por esta razón, se recomienda usar solo pedales de liberación rápida o pedales automáticos. También asegúrese de que los tacos estén correctamente ajustados.



¡La práctica insuficiente o los pedales automáticos demasiado apretados pueden evitar la liberación del pedal! ¡Peligro de caer!

Si ha comprado una bicicleta con horquilla de suspensión, verifique la presión de la horquilla. Para cualquier ajuste, use una bomba especial o solicite la ayuda de un mecánico especializado. Un ajuste incorrecto puede provocar un funcionamiento defectuoso o daños en la horquilla de suspensión. En cualquier caso, notará un empeoramiento del comportamiento en la carretera, lo que impide la máxima seguridad de conducción. Encontrará más información en los apartados en el capítulo 2.5 (pag 50).

Si su nueva bicicleta Olympia estaba equipada con componentes de carbono, tenga en cuenta que este material requiere un cuidado especial y un uso cuidadoso, como se informó en el apartado en el capítulo 1.4.



Se recomienda el uso adecuado de su bicicleta Olympia, prestando atención al cuidado y mantenimiento periódico que requiere. El uso inadecuado, el montaje realizado por manos inexpertas o el cuidado sin escrúpulos pueden comprometer la seguridad de la bicicleta. ¡Peligro de accidente!

Antes de cada viaje con la bicicleta Olympia, le recomendamos que revise todos los puntos de la siguiente lista de verificación, para verificar rápidamente las partes con mayor riesgo. Seguir los pasos enumerados en la siguiente tabla garantiza una salida segura. Para obtener más información, consulte el apartado indicado al lado del cheque.

COMPONENTE A VERIFICAR	APARTADO DE REFERENCIA PARA MÁS INFORMACIÓN
CIERRE: • Apriete de pasadores pasantes y / o bloqueo rápido de la rueda delantera y trasera. • Cierre de tija de sillín.	MANTENIMIENTO -> RUEDAS -> SISTEMAS DE FIJACIÓN DE RUEDAS - Pagina 38
RUEDAS: • Estado y presión de las cubiertas. • Centrado de la rueda. • Radios rotos de las ruedas.	MANTENIMIENTO -> RUEDAS -> PRESIONES DE TRABAJO, CUBIERTAS, CÁMARA DE AIRE
FRENOS: • Eficiencia de frenado con palanca delantera y trasera. • Las palancas de freno no deben tocar el manillar al presionar. • Pérdida de líquido de frenos.	MANTENIMIENTO -> FRENOS
LUCES: • Sistema de iluminación al conducir en vías públicas o de noche.	SEGURIDAD -> CÓDIGO DE CARRETERA
POSIBLES DESCANSOS: • Levantando una rueda a la vez unos 50 cm y dejándola caer, deja que la bicicleta rebote en el piso. Presta atención a cualquier ruido anormal proveniente de la bicicleta. Si es necesario, verifique las conexiones de los rodamientos y las conexiones de tornillo.	SEGURIDAD -> VERIFICACIONES POSTERIORES A LA CAÍDA
BOLSA DE HERRAMIENTAS: • Para instalarse debajo del asiento, debe contener dos palancas de montaje de cubierta de plástico, las llaves Allen más comunes, un tubo interior de repuesto y un kit de recuperación de emergencia. Incluso una bomba, fija en el marco, puede ser útil. Las herramientas no son proporcionadas por Olympia.	REFERENCIA A LA EXPERIENCIA MADURADA DURANTE EL USO Y EL MANTENIMIENTO DE LA BICICLETA

Si se encuentra un resultado negativo en la verificación de los puntos enumerados anteriormente, no use la bicicleta, consulte a un mecánico especializado.



El cierre incorrecto de los cierres rápidos puede hacer que se salgan partes de la bicicleta. ¡Peligro de caer!



El uso intenso de la bicicleta puede provocar el desgaste de los diversos componentes. Por esta razón, le recomendamos que revise regularmente su bicicleta en busca de daños o signos de desgaste. Algunos componentes no tienen una duración infinita y si su ciclo de vida se agota, podrían romperse repentinamente. Para más información, véase el capítulo 1.4 (pag 23) Particularidades y características del carbono.

El mismo principio se aplica a aquellos que prefieren la posición aerodinámica y aquellos que viajan relajados en una bicicleta Olympia. La posición sentada es de fundamental importancia para el bienestar del ciclista y para permitir un rendimiento óptimo en su bicicleta. Por lo tanto, es necesario ajustar con precisión el sillín y el manillar para satisfacer sus necesidades.

La altura del ciclista es de fundamental importancia para la elección de la altura del cuadro. La elección del tipo de bicicleta ya determina la posición del cuerpo en el sillín. Sin embargo, algunos componentes de la bicicleta están diseñados de tal manera que permiten cierta adaptación a las proporciones del cuerpo. Estos componentes son el poste del asiento, el vástago y las palancas de freno. Para elegir el tamaño del cuadro, verifique que la altura del soporte (es decir, la distancia desde el suelo hasta el tubo superior) le permita tener suficiente espacio para pedalear, sin arriesgarse a tocar el tubo horizontal.

AJUSTE DE ALTURA DEL ASIENTO

La altura del sillín no varía según el uso previsto de la bicicleta. Al pedalear, el ante pié debe estar sobre la mitad del eje del pedal. En el punto más bajo del brazo de la manivela, la pierna no debe estar completamente extendida. Si el sillín está demasiado alto, será difícil superar el punto más bajo; pedalear no será circular. Un sillín demasiado bajo puede causar dolor en la rodilla. Para verificar la altura de la cara sentada como se indica a continuación, use zapatos con suela plana: siéntese en el sillín y coloque el talón en el pedal que está en la posición más baja. En esta posición, la pierna debe estar completamente extendida. Verifique que el lado permanezca derecho.

Para ajustar la altura del asiento es necesario:

1. Afloje el collar de la tija del asiento desenroscando el tornillo del cierre con una herramienta adecuada, girándolo en sentido antihorario o abriendo la liberación rápida;
2. Eleve o baje el poste del asiento insertado en el tubo vertical relativo;
3. Al retirar la tija del sillín, tenga cuidado de no exceder el límite marcado;
4. Asegúrese de que el sillín esté alineado longitudinalmente;
5. Vuelva a apretar el collar de fijación al par de apriete recomendado (lea el apartado MANTENIMIENTO, 2. Pares de apriete).

Una vez que haya tocado el suelo, asegúrese de estar en una posición equilibrada. De lo contrario, recomendamos volver a colocar el sillín.



La tija de sillín y el marco pueden tener diferentes profundidades mínimas de inserción. Elija la profundidad de inserción mayor de ambas.



Verifique la posición de los adolescentes al menos cada 2-3 meses.

-  Si se utiliza una tija de sillín de carbono, el marco de metal tampoco debe engrasarse. Una vez engrasado, ¡ya no será posible apretar los componentes de carbono de forma segura!
-  Se requieren herramientas adecuadas, habilidades manuales y experiencia para llevar a cabo las operaciones descritas anteriormente. En caso de duda, consulte a un mecánico especializado. Al final de los ajustes, realice una prueba de manejo en un área libre de tráfico.
-  Siempre comience a apretar en pequeños pasos (medio metro Newton) comenzando desde el par de apriete más bajo y luego alcanzando el par máximo y verifique constantemente el asiento estable del componente. ¡Nunca exceda el par de apriete máximo indicado en el apartado capítulo 2.5 (pag 58)!
-  Tenga cuidado de no apretar demasiado el tornillo de la cerradura del poste del asiento. Apretar demasiado puede dañar la tija del sillín o el cuadro. ¡Peligro de accidente!
-  ¡nunca use la bicicleta si la tija del sillín se ha sacado por encima de las marcas fina, mínima, máxima, límite, parada o similares! La tija del sillín puede romperse o el cuadro puede dañarse. ¡En el caso de cuadros con una columna más larga y que sobresalgan del tubo horizontal, recomendamos insertar la tija de sillín al menos hasta el tubo horizontal y / o la vaina trasera vertical!

AJUSTE DE ALTURA DEL MANILLAR

Para determinar la inclinación de la espalda, actúe sobre la altura del manillar. Para una mayor inclinación del tronco, actúe bajando el manillar. Cuanto más aumenta la inclinación, más aerodinámica se vuelve la posición y se aplica más peso a la rueda delantera; Sin embargo, esta posición es más agotadora e incómoda, ya que las muñecas, los brazos, el torso y el cuello están sometidos a un mayor estrés.

A. TIPO DE DIRECCIÓN, SERIE DE DIRECCIÓN

Para bicicletas con auriculares delanteros, el ajuste se realiza directamente en la potencia. Al cambiarlo, es necesario reajustar los auriculares (lea el apartado capítulo 2.4 Auriculares). Para ajustar la altura es necesario mover los espaciadores o invertir el vástago. Retire el tornillo de pre-carga del auricular en la parte superior del tubo y retire el cierre. Afloje los tornillos a los lados del vástago y retire el vástago de la horquilla. Luego retire los espaciadores. Empuje el accesorio nuevamente sobre el tubo de la horquilla y vuelva a insertar todos los espaciadores retirados en la parte superior del accesorio.

-  *Asegúrese de que la combinación manillar-vástago-manillar esté aprobada por los fabricantes de manillares y vástagos.*
-  *Observe las instrucciones de uso proporcionadas por los fabricantes de componentes.*
-  *Los vástagos son partes de la bicicleta que soportan carga. Hacer cambios puede comprometer la seguridad del usuario. Los tornillos del vástago y del manillar deben estar apretados correctamente. Los valores prescritos se muestran en el apartado capítulo 2.7 Pares de apriete.*
-  *Los tallos tienen diferentes dimensiones en longitud, en el diámetro del tubo y en el orificio del manillar. Una elección incorrecta puede ser una fuente de peligro. El vástago podría romperse y provocar un accidente. En caso de reemplazo, use solo repuestos específicos y marcados.*
-  *Compruebe que no haya bordes afilados en el área de bloqueo del manillar. Si no, contacte a uno de nuestros distribuidores de confianza.*
-  *La eliminación de los espaciadores solo es posible acortando el tubo de la horquilla. Esta operación es irreversible. Pídale a un especialista que haga esto.*

Si no es suficiente mover los espaciadores y el vástago tiene un ángulo distinto de cero (positivo o negativo), esto, si está invertido, puede modificar aún más la altura del manillar. Sin embargo, para invertir el vástago, es necesario quitar el manillar. Desatornille los tornillos en la parte delantera del vástago, con el cual el manillar está bloqueado, y retire el manillar. Agregue un poco de pasta de ensamblaje para fibra de carbono en esta área de bloqueo y vuelva a fijar el manillar, una vez que el vástago esté invertido. Además, ajuste el manillar en el área de bloqueo del vástago. Todos los tornillos de fijación del vástago deben apretarse con una llave dinamo-métrica siguiendo las instrucciones. Cuando se usa pasta de ensamblaje de carbono, nunca se debe alcanzar el par de bloqueo máximo. Es suficiente apretar los tornillos con pares de bloqueo inferiores de 20-25%, evitando así el desgaste prematuro del material. Vuelva a ajustar la dirección colocando el vástago de modo que quede alineado con la rueda delantera y que el manillar forme exactamente un ángulo recto con respecto a la dirección de conducción. Luego vuelva a apretar el vástago asegurándose de que no esté torcido (apartado capítulo 2.4 Auriculares).

-  *Si el tubo de la horquilla está hecha de carbono, será necesario prestar atención durante la operación de fijación del accesorio. ¡Busque ayuda de un mecánico experto!*
-  *Los tornillos del vástago y el manillar deben apretarse con los pares de bloqueo necesarios. Los valores relativos se muestran en el apartado capítulo 2.7 Pares de apriete o en las instrucciones incluidas por los fabricantes de componentes. De lo contrario, el manillar o el vástago pueden desprenderse o romperse y provocar un accidente grave.*

B. SERIE DE DIRECCIÓN TRADICIONAL

Para subir o bajar el vástago del manillar, afloje el tornillo expansor ubicado sobre el vástago. Una vez libre, baje o suba a la altura correcta. Manteniendo el vástago en su posición, apriete firmemente el tornillo expansor a 20 Nm. (fig.1)



Nunca levante el manillar más allá de la marca de inserción mínima indicada en el vástago. Riesgo de accidente. Verifique que el manillar esté seguro, apretando la rueda delantera entre la pata de la horquilla e intentando girar el manillar.



1.

DISTANCIA MANILLAR-SILLÍN E INCLINACIÓN DEL SILLÍN

La distancia entre las empuñaduras del manillar y el sillín, así como la inclinación del sillín, también afectan la inclinación de la espalda y, por lo tanto, la comodidad y la dinámica de conducción. Esta distancia se puede cambiar mínimamente a través del sillín. Sin embargo, el desplazamiento del sillín en el poste del asiento tiene un efecto en el pedaleo. Dependiendo de la posición del sillín hacia adelante o hacia atrás, cambia el ángulo de las piernas con respecto a los pedales. Un sillín que no está en posición horizontal tiene repercusiones en la comodidad de pedaleo del ciclista, que se verá obligado a apoyarse constantemente en el manillar para no resbalar del sillín. A continuación se encuentran las instrucciones sobre cómo mover el sillín y ajustar su inclinación.

1. Sistema de bloqueo integrado con tornillos paralelos.

Desatornille los tornillos en la cabeza del poste del asiento con aproximadamente dos o tres vueltas, de lo contrario todo el mecanismo podría romperse. Mueva el sillín hacia adelante o hacia atrás, según sea necesario, dándole un golpecito para superar la fuerza de fricción ejercida en los carriles, prestando atención a las marcas en el de los railes del sillín que indican la extensión máxima que puede tener y que nunca debe ser superado. Apriete los tornillos alternativamente, asegurándose de que el borde superior del sillín permanezca en posición horizontal. (Figures 2-3)

Para verificar que el sillín atornillado no se incline, coloque las manos primero en la punta y luego en la parte posterior del sillín y presiónelo hacia abajo.

2. Sistema de bloqueo integrado con tornillos en serie

Desatornille los tornillos en la cabeza del poste del asiento con aproximadamente dos o tres vueltas, de lo contrario, todo el mecanismo podría romperse y mueva la silla hacia adelante o hacia atrás según sea necesario. Apriete ambos tornillos de manera uniforme para no cambiar el ángulo del sillín. Apriete el tornillo delantero para mover la punta del sillín hacia abajo; Si es necesario, afloje el tornillo trasero. En su lugar, apriete el tornillo trasero para mover la parte trasera del sillín hacia abajo.



Desapriete ambos tornillos 2 o 3 vueltas aproximadamente.

2.



Apriete ambos tornillos progresivamente y en el sentido de las agujas del reloj alternativamente, sin exceder el par de bloqueo máximo permitido.

3.

Una vez que se haya encontrado la posición deseada, verifique que los miembros transversales se adhieran al marco del sillín, antes de pasar al par de bloqueo de tornillo indicado por el fabricante de la tija de sillín. Para verificar que el sillín atornillado no se incline, coloque las manos primero en la punta y luego en la parte posterior del sillín y presiónelo hacia abajo. (Fig. 4)



Los tornillos de la tija de sillín deben apretarse con los pares de bloqueo necesarios. ¡Utilice una llave dinamo-métrica y no exceda los pares de bloqueo máximos! Los pares de bloqueo se muestran en el apartado "Pares de bloqueo recomendados", en los componentes mismos y en las instrucciones de los fabricantes de componentes.



Nunca fije el sillín en las partes curvas del marco, sino siempre en las áreas rectas.



El rango de ajuste del sillín se reduce significativamente. Diferentes longitudes de los archivos adjuntos permiten en su lugar realizar ajustes de longitud en parte superiores a diez centímetros. En la mayoría de los casos, es necesario ajustar la longitud del cable. En cualquier caso, para este cambio, le recomendamos que contacte a un taller especializado.



Coloque los raíles del sillín de manera que el bloqueo de la tija del asiento esté dentro del área especificada. Si falta la marca, el bloqueo debe fijar solo la parte recta y en ningún caso el área curva delantera o trasera. ¡Peligro de rotura!



Cuando reemplace el sillín, tenga en cuenta que los postes del asiento generalmente están diseñados para guías de sillín con un diámetro de 7 mm. Las guías con diferentes diámetros pueden hacer que la tija del sillín se rompa y el usuario se caiga.

4.



Observe el par de apriete especificado.

ÁNGULO DE MANILLAR Y CONTROLES

OLYMPIA URBANA, CITYBIKE Y MTB

Casi todas las piezas utilizadas por Olympia son ligeramente curvas. Luego ajuste el manillar para que sus muñecas estén relajadas y no demasiado hacia afuera. Para cambiar esta configuración, afloje los tornillos de la columna de dirección una o dos vueltas. Proceda como se describe en el apartado (pag 13) "Montaje del manillar". Afloje el tornillo de hexágono interior de las abrazaderas de palanca. Gire la palanca de freno / engranaje en el manillar. Ensillar y colocar los dedos en la palanca del freno. Verifique que la mano y el antebrazo formen una línea recta. Vuelva a apretar las palancas de freno. Parado frente a la bicicleta y agarrando el manillar por las dos palancas de freno, verifique que los controles de cambio y freno se hayan fijado correctamente. El manillar y los controles de cambio y freno no deben doblarse hacia abajo, incluso cuando se los empuja con fuerza. Si es necesario, apriete con cuidado los tornillos de bloqueo.

Muchas palancas de freno permiten ajustar la distancia entre la palanca y las partes del manillar, lo que permite a los usuarios con manos pequeñas acercar la palanca del freno al manillar y, por lo tanto, facilitar el agarre. La posición de la palanca, en la que el freno comienza a actuar, también debe adaptarse a la longitud de los dedos. Verifique cuando las pastillas de freno toquen las superficies de frenado. Si el punto de presión se establece después de una carrera de palanca corta, será necesario ajustar el freno. Para ajustar la distancia del mango, vea el apartado (pag 32) "El sistema de frenos". De lo contrario, los frenos pueden rozar después del ajuste. Sin embargo, si el punto de presión se establece después de la mitad de la carrera de la palanca, significa que todavía queda margen para reducir la distancia de agarre. Por lo general, un pequeño tornillo se encuentra en el punto de contacto entre el cable o el tubo de un freno. Gire el tornillo y observe el movimiento de la palanca. En el caso de los frenos hidráulicos, generalmente hay un tornillo de ajuste en la palanca, que le permite cambiar la posición. Una vez que se haya encontrado la distancia de agarre deseada, siempre verifique que haya suficiente tope en la palanca antes de que las pastillas se peguen a las superficies de frenado.



Distancia de las palancas de freno.



Ajustes para la distancia de la palanca de freno al manillar.

OLYMPIA EN BICICLETA DE CARRETERA

En las bicicletas de carrera, la parte recta de la parte inferior del manillar debe estar paralela al suelo o ligeramente inclinada hacia abajo. Los extremos de las palancas de freno están ubicados indicativamente en una extensión imaginaria del borde inferior de la parte curva del manillar inferior. El ajuste de las palancas de freno debe confiarse a un técnico especializado, ya que más tarde es necesario rebobinar la cinta del manillar.

AJUSTE LA POSICIÓN DEL MANILLAR (GIRÁNDOLO)

Desenrosque el tornillo hexagonal (tornillos) en la parte frontal del vástago. Gire el manillar hasta llegar a la posición deseada. Verifique que el manillar esté fijado al vástago exactamente en el centro. Atornille el vástago tradicional con la tapa frontal. Prestando mucha atención, ahora apriete los tornillos de manera uniforme. Compruebe que las ranuras entre la cubierta del vástago y el cuerpo del vástago son paralelas y tienen el mismo ancho tanto en la parte superior como en la inferior. Si todo está en su lugar, apriete los tornillos alternativamente y uniformemente con la llave dinamométrica, respetando las indicaciones impresas. Observe los pares de apriete recomendados (consulte el apartado pag 58 "Advertencias generales"....).

Parado frente a la bicicleta y agarrando el manillar por las dos palancas de freno, verifique que el manillar se haya fijado correctamente. El manillar no debe doblarse ni siquiera cuando lo empuja con fuerza. Si es necesario, apriete con cuidado los tornillos de bloqueo.

En las bicicletas de carrers, la distancia entre las palancas de freno / cambio de marchas y el manillar puede ser muy pequeña, lo que permite a los usuarios con manos pequeñas mover las palancas de freno cerca del manillar y, por lo tanto, facilitar el agarre. La primera falange del dedo índice y medio debe poder agarrar la palanca del freno. Frenar al sostener las palancas desde arriba no puede considerarse una alternativa real a largo plazo y en situaciones particularmente difíciles. Requiere más fuerza y no es posible obtener un buen agarre. (Fig. 7)

En el Dura-Ace de Shimano, desenrosque las tapas de cromo y atornille el tornillo dentro de ellas. Se requieren herramientas especiales para las palancas Ultegra. En las variantes Di2, se puede alcanzar los tornillos desde la parte posterior después de girar la goma de las palancas. (Fig. 8)



7.

Distancia de la palanca de freno.



8.

Shimano Dura Ace

Para las SRAM es necesario, en primer lugar, mover las excéntricas de las palancas de cambio ligeramente hacia atrás y volcarlas. Luego atornille el tornillo escondido detrás de la goma en el cuerpo de la palanca con una llave Allen. (Fig.9)

En el manillar recto, en el punto de contacto entre el cable de un freno de tracción lateral y el cuerpo del freno o en la palanca, hay un pequeño tornillo de ajuste. Luego verifique el correcto ajuste y operación del sistema de frenos, como se describe en el capítulo "El sistema de frenos" y / o en las instrucciones del fabricante del freno.



Los vástagos difieren en longitud, diámetro del tubo y del orificio del manillar. Una elección incorrecta puede ser una fuente de peligro. El manillar y el vástago pueden romperse y provocar un accidente.



Tenga en cuenta que la distancia de frenado es mayor si los apéndices están montados en el manillar, ya que las palancas de freno no son fácilmente accesibles en todas las posiciones de agarre.



Todos los tornillos que regulan el manillar, los apéndices y los frenos deben apretarse con los pares de apriete necesarios, que se muestran en el apartado "Cuidado y limpieza" o en las instrucciones adjuntas por los fabricantes de componentes. De lo contrario, es posible que los componentes se desprendan o rompan, causando un accidente grave.



La palanca del freno no debe tocar el manillar. ¡La máxima fuerza de frenado se debe alcanzar primero!



9.

Palanca Sram

PEDALES Y BOTAS

No todos los zapatos son aptos para el ciclismo. El tipo de calzado adecuado para pedalear es el que tiene una suela rígida de goma que garantiza el agarre del pedal. Si la suela es demasiado suave, es posible que, con la presión ejercida por el pie al pedalear, se sienta el pedal, creando un dolor molesto. Para garantizar el posicionamiento natural correcto del pie, el zapato no debe ser demasiado ancho en el área del talón. Una suela que es demasiado ancha puede causar colisiones con el brazo de la manivela o el eje trasero, así como también causar un posible dolor en las articulaciones debido a una postura incorrecta.

PEDALES DE LIBERACIÓN RÁPIDA

Para bicicletas de carrera y MTB, recomendamos usar pedales de liberación rápida o automáticos, que permiten que el pie se enganche al pedal mediante un llamado "taco" y así no se resbale. Durante el uso en una superficie regular e irregular, la sujeción del pedal le permite tener más control del vehículo y obtener un rendimiento de pedaleo óptimo. Este sistema le permite colocar el metatarsiano en la posición correcta con respecto al eje del pedal, así como evitar que la punta del pie golpee accidentalmente la rueda delantera. En el caso de los pedales automáticos o de liberación rápida, los zapatos específicos están equipados con un cierre con gancho, similar al sistema de fijación de esquí. Primero gire el pedal con la punta de la cala y luego vaya al cuerpo del pedal, que está en posición horizontal. La mayoría de los pedales de bicicleta de montaña tienen el mecanismo de acoplamiento en ambos lados, de modo que el acoplamiento se realiza sin tener que girar el pedal. El zapato se une con un clic perceptible. Los pedales automáticos a menudo también se llaman pedales de liberación rápida. En la mayoría de los sistemas, la liberación del zapato se realiza girando el talón hacia afuera. Durante los primeros intentos de enganchar y desenganchar el pedal, le recomendamos que se apoye contra una pared o una persona. Las diferencias operativas de los diversos pedales automáticos están dadas por la forma de las calas, el ángulo y la fuerza de liberación. Los usuarios con tendencia a los problemas de rodilla deben elegir pedales automáticos con "libertad para los pies" y que, una vez que el zapato esté sujeto, permitan que el talón se mueva de lado. La ventaja de algunos pedales automáticos está dada por el hecho de que la cala está hundida en la suela, lo que le permite caminar sin problemas.



Practique sosteniendo los pedales en un punto muerto, enganchando y desenganchando el zapato del pedal girando el pie hacia afuera, antes de refinar la técnica en carreteras con poco tráfico. Lea atentamente las instrucciones del fabricante del pedal y el calzado.



Los pedales de liberación automática o rápida siempre requieren zapatos especiales.



Siempre lea cuidadosamente las instrucciones adjuntas por los fabricantes de pedal y calzado.

CONFIGURAR

Aunque hay modelos con diferentes características técnicas de los pedales de liberación rápida, la configuración básica es común para todos. Sujete las calas en el zapato de modo que el centro del metatarsiano esté en correspondencia con el eje del pedal. Durante el pedaleo, el pie debe asumir una posición natural. Normalmente el talón está orientado ligeramente hacia adentro. Asegúrese de que los tornillos de la cala estén bien cerrados. Si los tornillos se aflojan, pueden causar problemas con el funcionamiento del pedal y comprometer su seguridad.



Asegúrese de que los tacos estén correctamente apretados porque un tornillo flojo podría hacer que sea imposible operar el mecanismo de liberación rápida del pedal (riesgo de caída!)

Ajuste el voltaje de liberación del pedal según sus necesidades. Recomendamos una carga inicial reducida para facilitar la liberación. Enganchando y desenganchando el zapato, verifique la carga ajustándola como lo desee a través del tornillo Allen. Limpie regularmente los mecanismos de liberación del pedal y manténgalos lubricados y engrasados. Para evitar ruidos molestos, como chirridos, aplique grasa a los puntos de contacto entre la cala y el pedal. Controle regularmente el desgaste de las calas. Un acoplamiento inestable entre el pedal y la cala es un síntoma de desgaste en la cala o la suela del zapato.



Asegúrese de que no haya suciedad ni nada entre la zapata y el pedal para obstruir la fijación del pedal con la cala. Lubrique el mecanismo de liberación rápida regularmente.



Si el mecanismo de acoplamiento / desacoplamiento del pedal no funciona correctamente o la cala está muy desgastada, existe el peligro de caerse, ya que el zapato podría suelte el pedal automáticamente o con dificultad.

PEDALES ESTÁNDAR

Los ejes del pedal están marcados con "L" y "R". El pedal marcado con R debe enroscarse en sentido horario en el brazo derecho de la biela y el pedal marcado con L debe enroscarse en sentido antihorario en el brazo izquierdo de la biela. Apriete los pedales firmemente con la ayuda de una llave adecuada (no suministrada por Olympia). Inicialmente atornille con las manos y luego apriete firmemente con la llave (par de apriete 35/40 Nm). Para verificar que las pastillas del pedal sean eficientes, gire y mueva los pedales de derecha a izquierda y de arriba a abajo con las manos. Si nota que los rodamientos están demasiado flojos o rígidos, comuníquese con su distribuidor para obtener ayuda.

e. ATENCIÓN: Verifique el apriete correcto de los pedales. Siga las instrucciones escrupulosamente para evitar dañar el pedal o la rosca del cigüeñal y verifique el desgaste de las calas.

El carbono es un material compuesto que consiste en una parte de tela, "filamentos de carbono" y una matriz, generalmente de resina, cuya función es mantener las fibras resistentes en su lugar (para que mantengan la orientación correcta al absorber los esfuerzos), para proteger las fibras y también para mantener la forma del artículo compuesto. Este material, en ciclismo, permite fabricar con éxito cuadros y componentes con altas características mecánicas con un peso increíblemente bajo.

En casos extremos de sobrecarga, el carbono puede sufrir daños en las fibras causando su desprendimiento y comprometiendo su seguridad. Por esta razón, después de un esfuerzo excesivo o caídas, recomendamos que un punto de venta autorizado inspeccione el componente o el chasis para evaluar su seguridad.

Debido a la fragilidad del carbono, siempre preste mucha atención, incluso cuando estacione su MTB, una simple caída puede dañar el cuadro o los componentes de carbono.



Utilice siempre la bicicleta con la máxima atención, evalúe visualmente la aparición de grietas o grietas en los componentes de carbono, como el cuadro, las llantas, etc.



La aparición de ruidos particulares o el posible crujido pueden indicar defectos probables, en estos casos lo invitamos a no usar la bicicleta y que un distribuidor autorizado la evalúe.



También lo invitamos a reemplazar piezas críticas y no a reparar componentes defectuosos, para evitar que estos componentes sean utilizados por terceros.



Use solo piezas de repuesto para llantas, pastillas de freno, cubiertas, etc. en línea con nuestras hojas de montaje. Consulte el manual de instrucciones adjunto de los componentes montados en su bicicleta.



Preste especial atención al fijar los tubos de carbono del cuadro a una bicicleta o al portabicicletas de taller. El bloqueo de los soportes para bicicletas podría pellizcar las tuberías y hacer que el cuadro se rompa repentinamente. Es aconsejable utilizar un componente como el poste del asiento para asegurar la bicicleta al portabicicletas. Las cerraduras específicas para este tipo de marcos se pueden comprar en tiendas especializadas.



Si se escuchan crujidos en el cuadro, la horquilla u otros componentes de carbono o se ven grietas, muescas, abolladuras o decoloraciones, estos componentes no deben usarse más. Los componentes de carbono dañados pueden fallar repentinamente y provocar una caída. Reemplace las piezas de carbono dañadas de inmediato.



Evite el calentamiento excesivo de los componentes de carbono, como en el caso de exposición excesiva al sol dentro de un automóvil. No repinte ni pinte en polvo el cuadro y la horquilla delantera ya que este procedimiento provoca un aumento de las temperaturas que podría dañar o arruinar el componente.

2. MANTENIMIENTO

Este capítulo proporciona información técnica sobre la operación y el mantenimiento de todas las partes de la bicicleta. Por lo tanto, se recomienda una lectura cuidadosa a cualquiera que haya comprado una bicicleta de carretera o MTB. Para aquellos que compraron una Citybike o una bicicleta Urban, se recomienda contactar a un mecánico especializado antes de realizar cualquier mantenimiento en su bicicleta, a menos que tenga buenas habilidades manuales, experiencia y herramientas adecuadas (por ejemplo, llave torque). La mayor parte de la información contenida en este capítulo, de hecho, se refiere a componentes de alta gama y los componentes que pertenecen a configuraciones económicas a menudo se omiten deliberadamente.



Al realizar operaciones de ensamblaje y registro, no espere demasiado de usted mismo, lo que pone en riesgo su propia seguridad. En caso de duda, contacte a uno de nuestros distribuidores.

2.1 | SISTEMA DE TRANSMISIÓN MECÁNICA

La transmisión es el conjunto de engranajes y mecanismos que permiten la transmisión del movimiento del conductor de la bicicleta a las ruedas (generalmente solo a la rueda trasera). Consiste en una corona (juego de bielas), un piñón (cassette) conectado por una cadena que une el movimiento entre sí. La eficiencia de una transmisión de cadena es de alrededor del 97-98%, siempre que la caja de cambios y la cadena estén bien cuidadas y lubricadas.

SISTEMA DE CAMBIOS

El sistema de caja de cambios es útil para adaptar la potencia del ciclista al tipo de terreno y la velocidad de conducción deseada. Tenga en cuenta que una relación más corta (pequeña por delante y grande por detrás) no reduce el esfuerzo físico, que en cambio permanece sin cambios para la misma ruta y velocidad. La fuerza aplicada a la manivela es diferente, lo que, por ejemplo, con un engranaje pequeño, le permite escalar montañas empinadas con un uso modesto de las fuerzas, mientras pedalea a una frecuencia más alta. De lo contrario, se usa una marcha más larga cuesta abajo (grande por delante y pequeña por detrás). Para ahorrar energía, será necesario cambiar la relación con frecuencia.



Palanca de cambio/freno Campagnolo.

10.



Palanca de cambio/freno Shimano.

11.

En las llanuras, la frecuencia de pedaleo supera las 60 revoluciones por minuto y aumenta a 90-110 para atletas en buena condición física; Por otro lado, la frecuencia naturalmente tiende a disminuir ligeramente cuesta arriba. Sin embargo, recomendamos pedalear de manera uniforme para reducir el desgaste de la cadena, las ruedas dentadas y el estrés en las rodillas. ¡Para el procedimiento de cambio es de fundamental importancia pedalear constantemente y sin grandes esfuerzos siempre que la cadena se mueva entre las ruedas dentadas!



Siempre use ropa de piernas apretadas o use clips para pantalones o similares para evitar que los pantalones terminen en la cadena o las ruedas dentadas, causando una caída.



Siempre use ropa de piernas apretadas o use clips para pantalones o similares para evitar que los pantalones terminen en la cadena o las ruedas dentadas, causando una caída.

COMANDOS DE CAMBIO

Los controles difieren en su uso previsto (STROKE y MTB), fabricante y modelo.

PARA BICICLETAS DE CARRETERA: las palancas de cambio están integradas en las palancas de freno. En el caso de una caja de cambios Campagnolo, para pasar a las ruedas dentadas más grandes, simplemente mueva la palanca pequeña colocada detrás de la palanca del freno hacia adentro con su dedo índice o medio. Al presionar el botón ubicado en el interior del cuerpo de la palanca con el pulgar, puede mover la cadena en las ruedas dentadas más pequeñas. (Fig. 10)

En el caso de una caja de cambios Shimano, para pasar a las ruedas dentadas más grandes, simplemente mueva toda la palanca del freno hacia adentro. Al mover solo la palanca pequeña hacia adentro, la cadena se moverá en las ruedas dentadas más pequeñas. (Fig. 11)

En el caso de las palancas de freno de engranajes SRAM, la caja de engranajes consta solo de una palanca de cambios, colocada detrás de la palanca de freno. Con una actuación corta, la cadena pasa al siguiente piñón más pequeño. Al mover aún más la palanca, la caja de engranajes engrana con una o tres ruedas dentadas adicionales. (Fig. 12)

En el caso de las palancas de cambio para los extremos del manillar Shimano, SRAM y Campagnolo para carreras de triatlón y contrarreloj, es necesario empujar hacia abajo la palanca de cambios, pasar detrás de las ruedas dentadas más pequeñas, por lo tanto, en una proporción grande, y frente a las coronas más pequeñas, por lo tanto, en una proporción menor. Tire de la palanca de cambios hacia arriba para pasar por delante y por detrás de las ruedas dentadas más grandes. (Fig. 13)



Palanca de cambio/freno Sram.

12.



13.

Shimano Dura Ace.

Con las palancas de cambio para el manillar recto, las llamadas barras planas, las palancas de control se encuentran en la parte inferior del manillar. La palanca grande de la derecha se opera con el pulgar. La cadena se mueve en los piñones superiores o en los engranajes inferiores. La palanca más pequeña se mueve con el dedo índice o el pulgar y funciona en la dirección opuesta. En el lado izquierdo, la palanca grande se opera con el pulgar y cambia al engranaje más grande, es decir, las relaciones más grandes.

PARA MTB: Olympia generalmente tiene controles en forma de llave: con el botón grande puede cambiar a las ruedas dentadas más grandes y con el pequeño puede mover la cadena a las ruedas dentadas más pequeñas. En el lado izquierdo están los controles para el cambio, mientras que en el lado derecho están los del cambio trasero. Las palancas Shimano se controlan con el pulgar y el índice, las palancas Sram solo con el pulgar, esto significa que la palanca grande le permite cambiar a una rueda dentada más grande. Mientras opera la caja de cambios, reduzca la presión sobre los pedales, favoreciendo así una caja de cambios precisa, reduciendo el ruido y el desgaste de los componentes, especialmente de la cadena en caso de cambio del cambio. Evite usar todas las relaciones porque, si la cadena gira demasiado oblicuamente, en consecuencia conducen a una alta fricción interna de la cadena, reduciendo el rendimiento y la vida útil del componente. (Fig. 15)

Por lo tanto, evite el uso con una corona más pequeña y ruedas dentadas externas (pequeñas) o una corona más grande y ruedas dentadas internas (grandes).

 *Un cambio con un esfuerzo excesivo reduce significativamente el ciclo de vida de la cadena. Además, es posible que la cadena se atasque entre la vaina trasera horizontal y la cadena de succión. Evite cambiar de posición mientras pedalea con fuerza, especialmente al cambiar el cambio central.*

 *El ajuste del cambio trasero y el cambio central es una operación que requiere experiencia.*

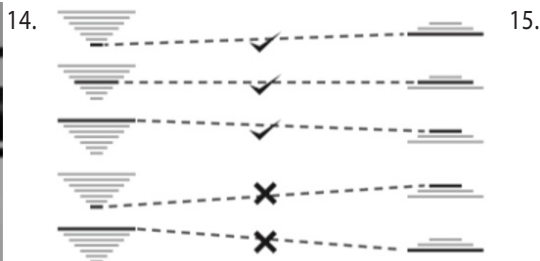
 *Practique el cambio de marchas en un área libre de tráfico. Familiarícese con el funcionamiento de las diferentes palancas o controles giratorios. No practique con el tráfico en la carretera, ya que podría distraerlo de cualquier peligro.*

 *Durante el cambio, disminuya ligeramente la presión sobre los pedales, favoreciendo así un cambio preciso, sin ruido y con un desgaste limitado de los componentes.*

 *Evite insertar engranajes con los que la cadena gira lateralmente.*



Mandos de pulsador.



Posición correcta de la cadena.

DESVIADOR DELANTERO Y CAMBIO

Como se indica en el apartado MANTENIMIENTO (pag. 55), los intervalos de inspección, después del primer período de rodaje, que pueden variar de 200 a 500 km según el tipo de uso, acuda a un especialista para que registre todos los componentes. Puede suceder que, durante los primeros kilómetros, los cables de cambio se alarguen / aflojen, haciendo que el cambio sea inexacto e inadvertidamente haciendo que la cadena se mueva a otra rueda dentada. Si su bicicleta se repara con un sistema Shimano Di2 en lugar de un sistema Sram AXS, consulte las instrucciones del fabricante adjuntas.

ENGRANAJE TRASERO

El ajuste se realiza con el tornillo de ajuste directamente en el cambio trasero.

Una vez que finaliza la operación de tensado, asegúrese de que cada vez que la cadena pase suavemente al siguiente piñón más grande. Para llevar a cabo este control, gire las manivelas con la mano o monte en bicicleta. Si la cadena pasa fácilmente de una rueda dentada a otra, verifique que, al engranar un engranaje más pequeño, la cadena pase suavemente a las ruedas dentadas más pequeñas. El ajuste preciso puede requerir múltiples intentos. En el caso de las bicicletas de carretera, casi nunca es posible hacer ajustes en las palancas de cambio. Para este fin, encontrará reguladores dedicados en la sección del cable que va desde las palancas hasta el tubo inferior. Afloje los tornillos ligeramente engranados con medias vueltas.

 y su bicicleta está equipada con una caja de cambios electrónica Di2 Shimano o WiFi ETAP AXS, lea las instrucciones adjuntas del fabricante.



16.

Regulación del cambio.

INTERRUPTOR DE LÍMITE DE INTERCAMBIO

El recorrido de la caja de engranajes está limitado por pequeños tornillos de "fin de carrera", para evitar que la cadena termine en los radios o se caiga del piñón más pequeño. En condiciones de uso normales, estos tornillos no sufren cambios. Sin embargo, si su bicicleta se cae, es posible que el cambio trasero o el puntero se deformen. En estos casos o si hay otras ruedas montadas en su bicicleta, debe verificar el alcance.

1. Cambie al engranaje más grande (piñón más pequeño) y mire el cassette desde atrás asegurándose de que las poleas del engranaje trasero estén exactamente debajo de las puntas de los dientes del piñón correspondiente.

2. Si no está alineado, cambie la posición con los tornillos del "interruptor de límite". Por lo general, estos están marcados con una "H" (alta), que indica la rueda dentada más grande o con una "L" (baja), que indica la más pequeña.

3. Si los tornillos no están marcados, el ajuste debe hacerse por prueba y error. Gire un tornillo contando las vueltas y observe la caja de cambios. Si esto no se mueve, significa que está girando el tornillo equivocado, luego vuelva a atornillarlo en la cantidad de vueltas contadas previamente.

4. Gire en sentido horario si las poleas deben girar hacia adentro, en sentido antihorario si desea que giren hacia afuera.

5. Cambie al piñón trasero más grande asegurándose de que la caja de cambios no termine en los radios. Voluntariamente fuerce el engranaje y empuje la rueda con la mano hacia los radios con la mano.

6. Si la caja de engranajes toca los radios o si la cadena se eleva más allá del piñón, es necesario actuar sobre el interruptor de límite. Gire el tornillo marcado "L" para descartar definitivamente una posible colisión.

7. Al observar la posición de la balanza con respecto al cassette, debe ser posible pasar al menos uno o dos enlaces entre la polea y el piñón más grande. Si este no es el caso, ajuste esta distancia actuando sobre el tornillo de cambio de marchas trasero, ubicado en el lado frontal del puntero.

8. Apriete el tornillo para obtener la distancia deseada, luego realice una comprobación girando las manivelas en sentido antihorario. La polea no debe tocar el piñón.



Cadena sobre piñón pequeño.

17.



Posición correcta de la cadena.

18.

9. Si la distancia no es suficiente, lo que dificulta el cambio, será necesario acortar la cadena de un eslabón, asegurándose de que aún pueda trepar por la corona y el piñón más grandes. No recomendamos el uso de la combinación de corona y piñón grandes, ya que la cadena gira demasiado oblicuamente.

 Ajustó la caja de cambios para probar la operación alejándose del tráfico por carretera.

 Los "interruptores de límite" no ajustados correctamente o la fijación incorrecta de la caja de cambios pueden causar daños graves a la bicicleta y bloquear la rueda trasera, con la consiguiente pérdida de control del vehículo y la posible caída. ¡Peligro de accidente!

 Si la bicicleta se volcó o si se golpeó el cambio trasero, existe el peligro de que el cambio trasero o su accesorio, el llamado punzón, se tuerza y entre en los radios. Verifique la alineación de la caída después de tales eventos o, si se instala una rueda trasera diferente, se recomienda verificar el rango de acción de la caja de cambios y ajustar los tornillos de límite de recorrido si es necesario.

 Pídale a una persona que levante la rueda trasera. De esta forma, puede comprobar fácilmente su funcionamiento girando las manivelas y cambiando.

 El ajuste completo del cambio trasero y el cambio es un trabajo que debe confiarse a un mecánico experto. Los ajustes incorrectos pueden ser la causa de daños mecánicos graves. En este sentido, lea las instrucciones de uso del fabricante de la caja de cambios.



19.

Para ajustar la distancia entre la polea y el cassette, gire el tornillo de la parte frontal de la puntera.

CAMBIO

El ajuste del cambio central es una operación que requiere mucha experiencia. El intervalo en el que el desviador sujeta la cadena en la corona, sin deslizarse, se reduce extremadamente. A menudo es mejor aceptar un tren ligero en lugar de arriesgarse a que la cadena se caiga de la corona y bloquee su bicicleta. Al igual que con el cambio trasero, los cables del cambio central también pueden alargarse y, por lo tanto, provocar una mala respuesta del cambio de marchas. Ajuste la tracción con el tornillo, a través del cual se engancha o cambia el cable Bowden. Esta operación es similar a la descrita en el párrafo anterior que se refiere a la caja de cambios trasera. Alternativamente, para las bicicletas de carreras, hay reguladores de voltaje en la sección del cable que va del manillar al tubo descendente. Use los tornillos de ajuste de tope de límite para limitar el rango de acción del cambio delantero.



El ajuste del cambio central es una operación muy sensible. Un ajuste incorrecto puede hacer que la cadena se caiga y provocar una falla repentina. ¡Peligro de caer! La operación de ajuste debe ser realizada por un especialista.



¡Después de una caída, verifique que las placas del cambio todavía estén en todos los puntos exactamente paralelas a las coronas!



Apretar demasiado el cambio de la abrazadera puede dañar el tubo del asiento del cuadro e invalidar la garantía.

CADENA

Para mantener la bicicleta Olympia funcionando al máximo, mantenga siempre la cadena limpia y lubricada.

1. Para eliminar la suciedad, pase la cadena con un paño empapado en aceite. No es necesario utilizar desengrasantes específicos para la cadena.
2. Aplique aceite, grasa o cera a los enlaces.
3. Gire las bielas varias veces y deje caer gotas sobre las ruedas.
4. Deje que la transmisión descanse para que el lubricante pueda impregnar la cadena.
5. Limpie el exceso de lubricante que puede salpicar mientras conduce o atrae la suciedad.



20.

Verifica el estado de la cadena.



21.

Mide profesionalmente el nivel de desgaste.



¡Use solo lubricante biodegradable que no contamine el medio ambiente!



Asegúrese de que el lubricante no termine en los discos de freno o en las pastillas del mismo poniendo la eficacia de frenado. ¡Peligro de accidente!



Las cadenas de transmisión están sujetas a desgaste que puede reducirse con lubricación frecuente y con el uso de relaciones que no son demasiado oblicuas. A pesar de esto, el uso de la bicicleta con una frecuencia de pedaleo superior a 60-70 rpm significa que el límite de uso se alcanza después de recorrer aproximadamente 800 km.



Las cadenas fuertemente alargadas afectan negativamente la respuesta de la caja de cambios y consumen mucho las ruedas dentadas y coronas. Reemplazar estos componentes es mucho más costoso que simplemente reemplazar la cadena.

Verifique el desgaste de la cadena a intervalos regulares insertando el plato grande y levantando la cadena del plato con los dedos pulgar e índice. Si la cadena se desprende considerablemente, significa que los eslabones están fuertemente estirados y, por lo tanto, será necesario reemplazarla. Hay herramientas de medición dedicadas disponibles para una verificación más profesional del desgaste de la cadena.

Evite reemplazar la cadena usted mismo. Esta operación requiere experiencia ya que la mayoría de las cadenas modernas no tienen un cierre de enlace. Estas son cadenas sin fin y, por lo tanto, requieren herramientas especiales. Si es necesario, solicite a un distribuidor que elija y ajuste la cadena adecuada para cambiar su bicicleta.



Una cadena mal apretada puede provocar una caída. Pídale a un técnico especializado que reemplace la cadena.

Al final del trabajo en el sistema de transmisión, realice una salida de prueba en una ruta plana y sin tráfico. ¡Cualquier error de ajuste puede causar la pérdida de control de la bicicleta durante una salida en el tráfico!

Los frenos de la bicicleta son necesarios para modular la velocidad de acuerdo con el terreno, el camino y el tráfico, pero sobre todo garantizan la parada de la bicicleta en el menor espacio posible. Preste atención a la cinemática del frenado ya que, en la fase de desaceleración, el peso del ciclista avanza, así como la distribución de las cargas en las dos ruedas. Por esta razón, la fuerza que actúa sobre la palanca del freno debe ajustarse, especialmente en el caso de frenado cuesta abajo. Una fuerza excesiva sobre la palanca del freno delantero puede hacer que la bicicleta se vuelque. En el caso de un frenado completo, intente transferir su peso lo más atrás posible y actúe en ambos frenos simultáneamente. En una superficie no resbaladiza, el freno delantero transmite una fuerza mucho mayor que la que actúa en la parte trasera gracias al efecto de cambio de peso. Las bicicletas Olympia se construyen normalmente asociando la palanca izquierda con el freno delantero y la palanca derecha con el freno trasero, con la excepción de las solicitudes particulares de los clientes. Se recomienda verificar la atribución de la palanca al cuerpo del freno y, en caso de problemas de familiarización con la disposición, haga que un mecánico especializado la invierta según sus necesidades. En el caso de las pastillas de freno, el frenado persistente o un tren constante pueden causar el sobrecalentamiento de las llantas y, por lo tanto, dañar el tubo interior o mover la cubierta de la llanta. La liberación repentina de aire mientras conduce puede causar un accidente grave. Con los frenos de disco, el frenado persistente o la fricción constante pueden sobrecalentar el sistema de frenado. Las consecuencias van desde la reducción de la fuerza de frenado hasta la falla completa, lo que resulta en un accidente grave. Adapte su estilo de conducción y acostúmbrese a frenar brevemente pero con fuerza y suelte los frenos de vez en cuando. En caso de duda, deténgase y permita que el disco o la llanta del freno se enfrien soltando la palanca del freno.



Siempre familiarícese con los frenos Prestando mucha atención. Intente realizar frenadas de emergencia en áreas sin tráfico hasta que tenga el control total de la bicicleta. Esto evita posibles accidentes.



El funcionamiento incorrecto del sistema de frenos puede provocar la pérdida de control del vehículo con el riesgo de graves consecuencias. Le recomendamos que se familiarice con los frenos de la bicicleta realizando también el frenado de emergencia en áreas sin tráfico, hasta que tenga el control total del vehículo.



En condiciones de humedad, la acción de frenado se reduce considerablemente, lo que da como resultado distancias de frenado más largas, así como también un agarre reducido en los neumáticos. Ten cuidado.



Asegúrese de que las superficies y las pastillas de freno estén absolutamente libres de cera, grasa y aceite. ¡Peligro de accidente!



En caso de reemplazo, use solo repuestos especiales, originales y marcados.

FRENOS DE DISCO MECÁNICOS E HIDRÁULICOS

- Operación y desgaste

Los frenos de disco mojado tienen una respuesta más rápida que los frenos de pastillas. También requieren poco mantenimiento y no desgastan las llantas. Desafortunadamente, sin embargo, si están mojados, los frenos de disco tienden a hacer ruidos. Cualquier contacto de la superficie de fricción con agua, suciedad o aceite provoca un cambio en el coeficiente de fricción. Por esta razón, en caso de lluvia, los frenos de disco reaccionan con un ligero retraso y no frenan al máximo. ¡La fricción provoca el desgaste de las pastillas y también de los discos de freno! El uso de patines y llantas también se debe a numerosas salidas con lluvia.



Asegúrese de que las superficies de frenado y los discos / pastillas de freno estén absolutamente libres de cera, grasa y aceite. Si las pastillas de freno entran en contacto con el aceite solo una vez, ya no se pueden limpiar y deben reemplazarse.



En caso de fuerte suciedad y / o humedad, se pueden escuchar chirridos.



En caso de uso de reemplazo solamente almohadillas originales, marcadas Nacido y adecuado para el freno.



Las fugas en las mangueras de freno hidráulico pueden no hacerlos inutilizables. ¡Elimine cualquier punto de fuga de inmediato, de lo contrario existe peligro de accidente!



Los cables dañados deben reemplazarse Tuiti inmediatamente, ya que podrían romperse. ¡Peligro de accidente!



Los frenos de disco se sobrecalientan considerablemente mente al frenar. Por lo tanto, no toque inmediatamente el disco y la pinza de freno, si ha frenado con frecuencia, pág. ES. después o durante un descenso prolongado.

- Verificación y ajuste de frenos de disco mecánicos

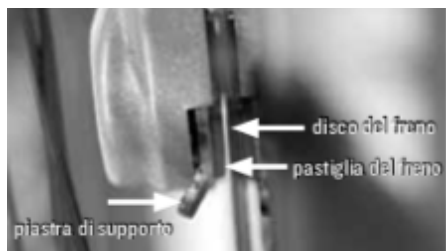
Compruebe regularmente el punto de presión y el estado de los cables con la palanca tirada. En el caso de un frenado completo, ¿la palanca del freno tiene un punto de presión preciso y no toca el manillar? Una carrera de palanca demasiado larga debido al desgaste de las pastillas solo puede compensarse parcialmente directamente en la pinza de freno. Afloje la tuerca de seguridad en el tornillo, a través del cual el cable pasa a través de la pinza de freno, y desenrosque el tornillo hasta obtener la trayectoria de la palanca deseada. Vuelva a atornillar la contratuerca y asegúrese de que la ranura del tornillo no esté hacia arriba o hacia adelante, de lo contrario, podría infiltrarse suciedad y humedad. Verifique regularmente que las almohadillas sean lo suficientemente gruesas. Puede ocurrir el desgaste de las pastillas en las pestañas o en las narices metálicas que sobresalen en la parte inferior de la pinza de freno o en el campo de inspección en la parte superior de la pinza de freno. Si se acercan hasta un milímetro del disco, será necesario desmontar las almohadillas de acuerdo con las instrucciones del fabricante, verificarlas y, si es necesario, reemplazarlas. Una vez que se haya completado el ajuste, verifique el funcionamiento y, soltando la palanca del freno y dejando que la rueda gire, verifique que las pastillas no rocen.

Los ajustes repetidos cambian la posición de la palanca en la pinza de freno. La efectividad del freno disminuye. En casos extremos, el freno puede bloquearse por completo. ¡Peligro de accidente! Algunos modelos permiten realizar ajustes adicionales directamente en la pinza de freno. Sin embargo, estos ajustes requieren buenas habilidades manuales.

- Verificación y ajuste de frenos de disco hidráulicos

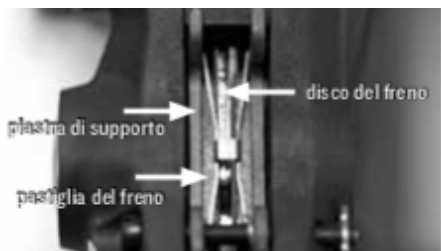
Al tirar de la palanca del freno, verifique regularmente que no haya puntos de fuga en las tuberías y conexiones. Tome medidas inmediatas si sale aceite hidráulico o líquido de frenos, ya que los puntos permeables pueden comprometer el buen funcionamiento de los frenos. ¡Peligro de accidente! En la mayoría de los modelos, el desgaste de las pastillas de freno se compensa automáticamente. Verifique antes de cada viaje si alcanza un punto de presión definido, antes de que la palanca del freno toque el manillar.

Verifique regularmente que las almohadillas sean lo suficientemente gruesas. Puede ocurrir el desgaste de las pastillas en las pestañas o en las narices metálicas que sobresalen



22.

Verifique que el soporte de las pastillas de freno Sram no toque el disco.



23.

Verifique que el soporte de las pastillas de freno Shimano, no toque el disco.

en la parte inferior de la pinza de freno o en el campo de inspección en la parte superior de la pinza de freno. Si se acercan hasta un milímetro del disco, será necesario desmontar las almohadillas de acuerdo con las instrucciones del fabricante, verificarlas y, si es necesario, reemplazarlas.

Use solo pastillas originales y siga las advertencias en el manual del fabricante del freno. En caso de duda, pídale a un especialista que haga esto.

-  Antes de ajustar los frenos, lea las instrucciones originales del fabricante del freno.
-  El ajuste repetido realizado solo en la palanca del freno o en la pinza puede reducir significativamente la máxima acción de frenado que se puede obtener.
-  Vainas gastadas, en las cuales por ejemplo, si salen cables individuales, deben reemplazarse inmediatamente. De lo contrario, existe la posibilidad de que se rompa el freno y se produzca una caída.
-  Los sistemas de frenos con líquido de frenos DOT requieren el reemplazo de este líquido a intervalos regulares, recetados por el fabricante.
-  Se deben montar nuevas pastillas para lograr valores de desaceleración óptimos. Para hacer esto, acelere su bicicleta cincuenta veces a una velocidad aproximada de 30 km / h y luego frene hasta que se detenga.
-  No abra las líneas hidráulicas del freno: podría derramarse líquido de frenos, perjudicial para la salud y agresivo en la pintura.
-  Las conexiones abiertas o las líneas hidráulicas con puntos de fuga reducen la acción de frenado. En caso de que el sistema tenga fugas o se doble en las tuberías, comuníquese con un especialista o nuestra línea directa de asistencia +39 045515527. ¡Peligro de accidente!
-  En algunos sistemas es necesario intervenir en la pinza de freno para compensar el desgaste. Recomendamos leer las instrucciones del fabricante del freno a este respecto.
-  Cuando se desmontan las ruedas, no hay lugar para tirar de las palancas de freno. De lo contrario, las almohadillas se presionarán unas contra otras, lo que dificultará el montaje posterior de la rueda. Una vez que se haya quitado la rueda, monte los soportes de seguridad de transporte, que se suministraron con la bicicleta.
-  No transporte la bicicleta con el sillín y el manillar mirando hacia abajo, los frenos pueden dejar de funcionar.

FRENOS EN V

Los frenos V-Brake consisten en brazos de freno separados, ubicados a la izquierda y a la derecha de la llanta.

Al accionar la palanca del freno, los brazos se aprietan con un cable.



La fricción provoca el desgaste de los zapatos y las llantas. Las llantas están equipadas con los llamados indicadores de desgaste (por ejemplo, ranuras o puntos). Si las ranuras o puntos ya no son visibles, se debe reemplazar el borde.



Si el costado de una llanta tiene menos de una masa crítica, la presión de los neumáticos puede hacer que estalle. La rueda se detiene o el tubo interior explota.

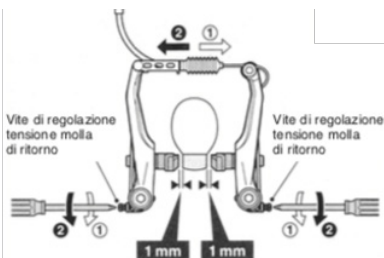
Asegúrese de que las pastillas de freno estén orientadas exactamente en las llantas y que tengan un grosor suficiente, casi siempre reconocibles por las ranuras en la pastilla de freno. Para un ajuste óptimo del freno, mantenga aproximadamente 1/2 mm. distancia entre las pastillas de freno y el costado de la llanta (fig. 24).

La zapata de freno no debe tocar la llanta en la posición de reposo. Además, las dos pastillas deben tocar completamente la llanta al mismo tiempo al frenar y sin tocar la cubierta. El ajuste final se puede obtener actuando sobre el tornillo de ajuste como se muestra en la imagen anterior. Si, durante el frenado, las pastillas entran en contacto con la cubierta o entran en los radios de las ruedas, pueden provocar caídas.

Si uno de los dos sistemas de frenado se rompe, repare inmediatamente, ya que un freno no es suficiente para garantizar un frenado seguro. Se recomienda verificar cuidadosamente las guías, las fundas y los cables de tensión y su lubricación. Si nota espirales deshilachadas o alargadas, extremos curvos, óxido o desgaste, reemplace las piezas dañadas de inmediato.

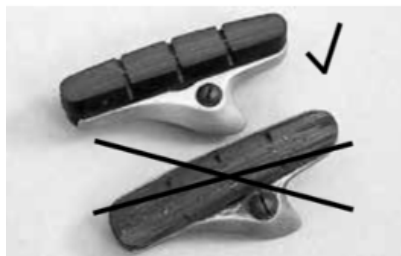
Para reemplazar las almohadillas, afloje el perno de retención hasta que se retire la almohadilla y reemplácela. Compruebe que las pastillas de freno estén firmemente fijadas (apretando 5/8 Nm).

Cualquier contacto de la superficie de fricción con agua, suciedad o aceite provoca un cambio en el coeficiente de fricción. Por esta razón, en caso de lluvia, los frenos de las pastillas no reaccionan inmediatamente y no frenan al máximo. ¡La fricción provoca el desgaste de los patines y también de las llantas! El uso de patines y llantas también se debe a numerosas salidas con lluvia.



24.

Esquema.



25.

Zapatas de freno con ranuras (indicadores de desgaste). La zapata inferior debe ser reemplazada.

Las llantas están equipadas con los llamados indicadores de desgaste (por ejemplo, ranuras o puntos). Si las ranuras o puntos ya no son visibles, se debe reemplazar el borde. Si la pared de un círculo es menor que una masa crítica, la presión de las cubiertas puede hacer que el círculo explote. La rueda se detiene o el tubo interior explota. ¡Peligro de caer!

Le recomendamos que compruebe el grosor de la pared de la llanta a más tardar después de usar el segundo juego de almohadillas.



En caso de reemplazo, use solo zapatas originales, marcados y adecuados para la llanta.



Asegúrese de que las superficies de frenado estén absolutamente libres de cera, grasa y aceite. Pídale a un especialista que revise la llanta a más tardar después de usar el segundo juego de patines. ¡Los círculos gastados pueden hacer que el tubo interno explote y, por lo tanto, provocar una caída! Para desacelerar de manera efectiva, es necesario revisar de vez en cuando y, si es necesario, ajustar los frenos.



Los cables de freno dañados (p. Ej., Cables donde sobresalen cables individuales) deben reemplazarse de inmediato. De lo contrario, existe la posibilidad de que se rompa el freno y se produzca una caída.



El ajuste de las zapatas en las llantas requiere considerables habilidades manuales. Pídale a un especialista que reemplace o ajuste los patines.



Los fabricantes de frenos proporcionan instrucciones detalladas de uso. Léalos detenidamente antes de quitar una rueda o realizar operaciones de mantenimiento.



Una vez que se ha realizado el ajuste, realice una prueba de freno desde un punto muerto. Asegúrese de que, al operar la palanca, toda la superficie de los patines toque los lados de la llanta, sin entrar en contacto con las cubiertas, y que la palanca en sí no toque el manillar. La rotura de los frenos o el daño a las cubiertas podrían causar accidentes.



26.

Controle y mida sus llantas regularmente.

SISTEMAS DE FIJACIÓN DE RUEDAS

Hasta la fecha, Olympia ofrece dos estándares diferentes para fijar la rueda.

A. CIERRES RÁPIDOS QR9

Gracias al uso de bloqueos rápidos, los ejes de los cubos están bloqueados en las punteras del cuadro. Esta operación es posible sin usar herramientas o teclas. Para soltar la rueda es necesario abrir la palanca de retención y girar algunas vueltas. Incluso si los sistemas de liberación rápida o liberación rápida son muy simples y rápidos, con frecuencia ocurren problemas debido al uso incorrecto. La liberación rápida generalmente consta de dos partes de control:

- En un lado del cubo hay una palanca de apertura y cierre (manual) que, a través de un mecanismo excéntrico, transforma el movimiento de cierre en bloqueo.
- En el otro lado del cubo está la tuerca de bloqueo que, a través de un mecanismo, le permite ajustar la intensidad del bloque.

INSTRUCCIONES PARA MONTAJE DE RUEDAS CON SISTEMA DE LIBERACIÓN RÁPIDA 9mm
 Mueva la palanca del mecanismo de liberación rápida a la posición ABIERTA e instale la rueda para que se adhiera a las superficies internas de los extremos de la horquilla. Con la palanca en la posición de ajuste, atornille la tuerca de ajuste hasta que esté ligeramente apretada. Bloquee la liberación rápida. Sosteniendo la palanca en la palma de su mano, muévela como se muestra en la figura a continuación a la posición CERRAR. Durante la primera mitad del movimiento de cierre, la palanca debe ofrecer una ligera resistencia. En la siguiente sección, el movimiento de cierre de la palanca debe oponerse a una resistencia que aumenta hasta que su movimiento es muy difícil. Haga palanca colocando los dedos en la horquilla (no en el disco de freno) y empuje la palanca con la palma de la mano. Cierre de liberación rápida con la palma de la mano.

PRECAUCIÓN: Si necesita ejercer más de 200 Newton (45 lbs) de fuerza para bloquear la palanca, afloje ligeramente la tuerca de ajuste. Si necesita ejercer menos de 53.4 Newton (12 lbs) de fuerza para liberar la palanca, apriete ligeramente la tuerca de ajuste. Si la liberación rápida no pasa una de estas pruebas, realice la configuración nuevamente o comuníquese con su distribuidor para obtener ayuda. Repita las pruebas antes de usar la bicicleta.

La palanca en la posición CERRADA debe estar paralela a la rueda. No debe sobresalir lateralmente para evitar aberturas involuntarias. Verifique su cierre intentando mover la palanca.



Siempre verifique el cierre correcto de las ruedas antes de usar la bicicleta. ¡El montaje incorrecto de las ruedas puede causar caídas! ¡Peligro!



Al estacionar la bicicleta, fije las ruedas con Quick Release y encuadre una a un objeto estable.

Si la palanca de bloqueo gira sobre sí misma, significa que la rueda no está bien apretada. Vuelva a abrir el bloqueo y apriete la tuerca en el lado opuesto girándola en el sentido de las agujas del reloj hasta que la palanca haya alcanzado la resistencia ideal para garantizar que se bloquee correctamente. El bloqueo se considera cerrado si la palanca no se mueve y ya no gira. Levante la rueda a unos centímetros del suelo, golpee la llanta ligeramente desde arriba, asegurándose de que la rueda no salga de las punteras y que esté fijada de forma segura al cuadro o la horquilla.

Compruebe siempre que las palancas, delantera y trasera, de la liberación rápida estén siempre en el lado izquierdo de su bicicleta (lado opuesto a la cadena), para evitar que la rueda delantera esté montada en el lado equivocado.

La liberación rápida no se aprieta correctamente puede hacer que las ruedas se suelten del cuadro o la horquilla. ¡Peligro de accidente! Nunca reemplace los lanzamientos rápidos estándar con componentes aligerados en MTB con frenos de disco.

¡Peligro!

Para evitar el robo, existe la posibilidad de reemplazar este tipo de cerradura con un dispositivo antirrobo que use una llave con un código de seguridad o una llave Allen.

B. A TRAVÉS DE EJE PASANTE

Los ejes pasantes proporcionan bicicletas con mayor estabilidad y precisión de conducción. Particularmente adecuados para MTB y bicicletas de carrera con frenos de disco, los pasadores pasantes resisten mejor las tensiones y tensiones. Las horquillas de suspensión mejoran significativamente su rigidez gracias al uso del eje pasante. Hay disponible una amplia variedad de sistemas de pasadores pasantes y, en algunos casos, el sistema implica el uso de una liberación rápida para atornillar y desenroscar el pasador, mientras que en otros casos se requiere el uso de herramientas (por ejemplo, llaves Allen) para realizar esta operación.

HORQUILLA DE RESORTE MTB

Inserte la rueda en la horquilla insertando el disco de freno en la pinza de freno. Centre la rueda en las punteras e inserte el pasador con la palanca abierta, de derecha a izquierda con respecto a la dirección de desplazamiento. Atornille firmemente el pasador en sentido horario. Cierre la palanca de liberación rápida de la misma manera que la liberación rápida tradicional. En la primera sección, la palanca no encontrará resistencia a su movimiento, mientras que en la segunda parte aumentará significativamente su resistencia hasta que sea difícil moverla. Apoyado en la horquilla (nunca en el disco de freno o en los radios de las ruedas), presione firmemente la palanca con la palma de la mano. En la posición cerrada, la palanca no debe moverse.

Por razones de peso, nace el sigilo estándar a través del eje.

A diferencia de los sistemas anteriores, la tuerca de bloqueo se conecta a la horquilla mediante un tornillo. Dependiendo del tipo de fabricante de horquillas y los sistemas utilizados, se pueden necesitar herramientas especiales para atornillar y desenroscar los pasadores pasantes.

Para quitar la rueda, afloje el bloqueo y desenrosque completamente el pasador, luego deslícelo fuera del cubo. El procedimiento para montar la rueda en la horquilla es exactamente lo opuesto al desmontaje. Asegúrese de que todos los tornillos y palancas de los sistemas de bloqueo estén correctamente cerrados.



Utilice solo herramientas recomendadas por el fabricante de la horquilla. Utilice siempre llaves dinamométricas y cumpla con los pares de apriete indicados por el fabricante.



Apriete las cerraduras gradualmente hasta alcanzar el par máximo, verifique el posicionamiento correcto de los componentes durante la operación de apriete. Nunca exceda los valores máximos de apriete. Esta operación podría comprometer el pasador y la horquilla, dañándolos.

El eje pasante estándar para bicicletas de carrera y MTB trasero es de 12 mm. Este sistema se caracteriza por las características de rigidez con muy poco peso. El eje pasante de 12 mm está disponible en la versión con tornillo de cabeza hexagonal para llave Allen, o en la versión con palanca de liberación rápida, menos utilizada.

Para desmontar la rueda trasera, desenrosque el pasador con:

- Pasador hexagonal (use la llave Allen);
- Pasador de liberación rápida (no se necesitan herramientas).

Una vez que el pasador se haya desenroscado por completo, será posible quitarlo y quitar la rueda como de costumbre. Durante el montaje, asegúrese de no insertar el eje en el cubo antes de colocar la rueda trasera.

Monte la rueda en las guías de inserción. En este caso, la rueda estará exactamente centrada en el cuadro en la posición correcta. Inserte el pasador y el tornillo.

En el caso de la liberación rápida, apriete firmemente hasta que la palanca se bloquee.

En el caso de la llave Allen, atornille según el par de apriete indicado por el fabricante.



Los pares de apriete más allá de los límites pueden comprometer la seguridad del eje, la horquilla, las ruedas y el cuadro. No utilice herramientas que no sean las indicadas por el fabricante.



Siempre lea las instrucciones adjuntas por el fabricante de la horquilla y siga las recomendaciones.



Antes de utilizar la MTB, compruebe siempre el correcto cierre y fijación de las ruedas. Una rueda fijada incorrectamente puede provocar una caída.

UTILICE PRESIONES, CUBIERTAS, CÁMARAS DE AIRE

Las ruedas aseguran el contacto de la bicicleta con el suelo. Las desconexiones del suelo combinadas con el peso del usuario someten las ruedas a una tensión considerable.

Después de un período de rodaje, entre 100-300 km, los rayos se someten a un ajuste. Es posible que las ruedas necesiten ser revisadas y deben estar centradas aunque hayan sido fabricadas con precisión y entregadas ya centradas. Generalmente después de esta fase de asentamiento es necesario revisar las ruedas sin tener que volver a centrarlas.

La rueda está compuesta por la llanta, los radios y el buje. La cubierta (goma) está montada en el borde dentro del cual se encuentra el tubo interior. Este último es lo

suficientemente delicado, por lo tanto, para protegerlo de los pezones de los radios, se aplica una cinta protectora (aleta, cinta de borde) al canal interno del borde.

Antes de colocar una nueva cubierta, es importante verificar el tamaño del neumático, generalmente se muestra en el costado del neumático. Las cifras en el lado de la cubierta (un ejemplo de cubierta MTB aquí, pero lo mismo se aplica a las otras cubiertas) indican información diferente, por ejemplo 57-559, donde 57 indica el ancho expresado en milímetros de la cubierta hinchada y 559 indica El diámetro, en milímetros, dentro del mismo. Con los dígitos 29 "x2.2", en cambio, indicamos: 29 "el diámetro del neumático expresado en pulgadas y 2.2" la sección en pulgadas del mismo.

Siempre siga las recomendaciones del fabricante con respecto a las dimensiones máximas que el cuadro o la horquilla pueden acomodar. Las cubiertas demasiado grandes o anchas pueden crear interferencia con el cuadro y la horquilla.



Instalar una cubierta más alta, más ancha o diferente a la estándar puede hacer que el pie golpee lentamente la rueda delantera. ¡Peligro de accidente! Esto sucede principalmente en bicicletas de carretera.

El funcionamiento adecuado de los neumáticos depende básicamente de una presión de inflado correcta, lo que hace que los neumáticos sean más resistentes incluso a averías. En particular, el aplastamiento del tubo interno después del impacto de una esquina, la llamada mordedura de serpiente, se debe a una presión de inflación demasiado baja.

En general, la presión de inflado recomendada por el fabricante se encuentra en el costado de la cubierta o en la etiqueta de tipo. El límite inferior de la presión indicada garantiza un mejor confort de suspensión, óptimo para salidas en terreno irregular. El aumento de la presión minimiza la resistencia a la rodadura mientras que la comodidad disminuye. Por lo tanto, una alta presión de inflado de los neumáticos los hace adecuados para salidas sobre asfalto liso.

A menudo, la presión se indica en la unidad inglesa psi (libra por pulgada cuadrada). Los valores más comunes se han convertido en la tabla.

La cubierta y el borde en sí no son herméticos. Excepción: tubulares en el caso de bicicletas de carrera. Para mantener la presión en el interior, la cámara de aire se inserta y se infla mediante una válvula especial, la válvula Sclaverand o Presta. La válvula es adecuada para altas presiones, sin embargo, requiere un poco de práctica en uso. Una tapa de plástico protege la válvula de la suciedad.



27.

Dimensiones y rangos de presión para hinchar neumáticos.

 Si la bicicleta de carreras está equipada con neumáticos sin cámara, instálela utilizando solo los productos de los respectivos fabricantes. Hay más información disponible en las instrucciones del fabricante del neumático o en su sitio web.

 Si la bicicleta funciona con una presión de inflado demasiado baja, la cubierta puede salirse del borde.

 Las cubiertas que permiten una presión igual o superior a cinco barras deben montarse en llantas con un perfil en forma de gancho.

 ¡Al inflar los neumáticos, nunca exceda la presión máxima permitida! Durante la carrera, la cubierta puede salir del círculo o estallar. ¡Peligro de caer!

Tenga en cuenta los diferentes diámetros de las válvulas y use solo tubos internos con válvulas compatibles con la llanta. El uso de una válvula incorrecta puede causar una fuga de aire repentina que puede provocar un accidente.

Un apriete incorrecto del cuerpo de la válvula Presta provoca un escape lento de aire. Compruebe la estanqueidad del cuerpo de la válvula en el tubo alargado.

A menudo, con las bombas manuales no es posible obtener una presión de inflado más alta. Las bombas de pie con manómetro son más adecuadas para esto, con lo cual la presión de la cubierta se puede verificar en casa. Los adaptadores están disponibles para todos los tipos de válvulas. Con un adaptador apropiado, la estación de servicio también puede inflar un tubo interno con una válvula Sclaverand.

Antes de inflar el caucho, es necesario desenroscar ligeramente la parte moleteada de la válvula y presionar brevemente y ligeramente hasta que salga un poco de aire.

 Reemplace las cubiertas gastadas, dañadas o agrietadas en las partes laterales. La suciedad, las infiltraciones y la humedad pueden dañar la estructura de las cubiertas.

 Use su bicicleta solo con las cubiertas a la presión indicada. Verifique regularmente y antes de usar.

 ¡Asegúrese de que las dimensiones de la válvula sean compatibles con la llanta y que la válvula esté en posición recta! ¡En casos especiales, el daño a las cubiertas puede hacer que la cámara de aire explote y, consecuentemente, accidentes!

 ¡En casos extremos, cualquier daño a las cubiertas puede causar una explosión repentina del tubo interno con el consiguiente accidente!

 Reemplace inmediatamente las cintas de llanta defectuosas (excepto las ruedas sin cámara donde no se proporciona cinta de llanta).

CENTRADO DE RUEDAS Y TENSADO DE RADIOS

El cubo en el centro de la rueda está conectado a la llanta gracias al uso de radios.

El centrado de las ruedas es posible gracias a la tensión uniforme de los radios. Un golpe repentino en la rueda en el área de la llanta puede causar la rotura de un radio y la consiguiente pérdida de centrado de la llanta. En este caso, la seguridad de la rueda se ve comprometida y puede hacer que la llanta oscile, comprometiendo el funcionamiento de su bicicleta.



Tense los radios sueltos inmediatamente. De lo contrario, en estos puntos, el estrés aumentará en el resto componentes de la rueda.



Centrar las llantas y tensar correctamente los radios de las ruedas es una operación difícil que solo un experto profesional debe hacer.



Nunca use una bicicleta con las ruedas no centradas. ¡Peligro de caer!

Compruebe el centrado de las ruedas regularmente y antes de usar. Para llevar a cabo esta operación, levante la rueda del suelo y gírela con una mano, observando que su movimiento está libre de oscilaciones.

COMPORTAMIENTO EN CASO DE PERFORACIÓN

El pinchazo de una portada es un evento bastante frecuente y no debe desanimar a ningún ciclista. Además, pedalear fuera de la carretera con una MTB aumenta la posibilidad de pincharse, por esta razón es fundamental llevar siempre consigo el material necesario para ser autosuficiente en caso de necesidad. Sin embargo, será necesario quitar la rueda para reparar / reemplazar la cámara / cubierta.

1. DESMONTAJE DE RUEDAS

A. Bicicleta con sistema de freno V-Brake o Caliper: suelte la funda del cable del freno de la palanca del freno. Sujete las pastillas de freno con una mano y apriételas hacia la llanta. Desde esta posición, será más fácil liberar la funda del cable del freno del gancho de la palanca del freno V-Brake.

B. Bicicletas con sistema de freno de disco hidráulico: será muy importante que nunca opere la palanca de la pinza de freno al montar y quitar las ruedas. Después de volver a montar las ruedas, verifique que giren libremente sin que el disco se deslice en la pinza del freno. Nunca toque los discos inmediatamente después de usar el MTB porque estos alcanzan altas temperaturas y pueden causar quemaduras.



En el caso de un freno de disco hidráulico, nunca opere la palanca del freno cuando la MTB no tiene ruedas, para el transporte use el soporte de seguridad para la pinza de disco.



Espere hasta que los discos de freno se hayan enfriado antes de tocarlos y retirar las ruedas.



Siempre lea y siga las instrucciones de los fabricantes de frenos.



Antes de comenzar la operación de extracción de la rueda, verifique con qué sistemas de fijación se ensambló la rueda, consulte el apartado sistemas de fijación de la rueda.

RUEDA DELANTERA: en el caso del sistema de liberación rápida, abra la palanca de retención de la liberación rápida, gire la palanca y afloje su agarre hasta que se libere del mecanismo de retención. En el caso de un sistema con un eje pasante, desenrosque y retire el eje del cubo de la rueda.

RUEDA TRASERA: antes de quitar la rueda trasera, pase la cadena a través del piñón más pequeño. Esta posición facilitará la extracción de la rueda trasera porque, en este caso, la caja de cambios estará ubicada fuera del cuadro y no impedirá el movimiento.

1. Con una mano, mueva la caja de cambios trasera ligeramente hacia atrás para facilitar el desmontaje de la rueda trasera.
2. Levante la bicicleta ligeramente, golpee suavemente la rueda y deje que salga del cuadro.

2. DESMONTAJE DE LAS CUBIERTAS:

1. Desatornille la tuerca de fijación de la válvula y elimine el aire residual.
2. Presione el neumático desde el costado de la llanta hasta el centro de la llanta.
3. Lleve a cabo esta operación en toda la circunferencia de la rueda para facilitar el desmontaje. Inserte la palanca de montaje en el borde inferior de la cubierta aproximadamente 5 cm a la derecha o izquierda de la válvula.
4. Levante el costado del neumático y mantenga esta posición.
5. Coloque la segunda palanca a unos 10 cm de distancia de la primera, insertándola entre la llanta y el neumático.
6. Levante el borde de la llanta nuevamente haciendo palanca en el costado de la llanta. Después de levantar una parte del lado del neumático, haciendo palanca en la llanta, separe completamente el lado del neumático moviendo la palanca sobre toda la circunferencia de la rueda.
7. Retire el tubo interior con cuidado de no causar más daños.
8. Si es necesario, repare el tubo interno de acuerdo con las instrucciones del "kit de emergencia" proporcionadas por el fabricante.
9. Retire la llanta de la llanta y verifique que la cinta de la llanta esté insertada correctamente dentro del asiento de la llanta, que no esté dañada con grietas o cortes y que todos los orificios sin punta y radios estén protegidos de manera homogénea.
10. La cinta de la llanta debe cubrir completamente toda la superficie interna de la llanta.

3. MONTAJE DE CUBIERTAS:

Compruebe que no haya cuerpos extraños, suciedad o cualquier otra cosa en la cubierta, ya que dañarían el tubo interior antes de montarlo.

1. Inserte el borde del neumático en la llanta. Ayúdese con su pulgar y pase el costado del neumático sobre el borde de la llanta a lo largo de toda la circunferencia. Este tipo de operación no debería requerir el uso de herramientas. En el orificio de la llanta, inserte la válvula del tubo interior.
2. Infle el tubo interno con una cantidad mínima de aire suficiente para que tome una forma redonda e insértele completamente dentro del caucho. Verifique que no haya arrugas en la cámara de aire..
3. Comience con el ensamblaje final de la goma en el lado opuesto de la válvula. Presiona el costado de la llanta dentro de la llanta a lo largo de toda la circunferencia con la ayuda de tus pulgares.
4. Evite pellizcar o aplastar el tubo interior entre el neumático y la llanta. Empuje constantemente el tubo interno hacia el interior de la goma con la ayuda de su dedo índice.



En caso de cuerpos extraños o cubierta dañada, recomendamos reemplazar la cubierta por razones de seguridad.



Siempre reemplace las cintas de llanta defectuosas.

5. Continúe constantemente a lo largo de toda la circunferencia del neumático en ambos lados. En la parte final, empuje el neumático hacia abajo para que pueda deslizarse dentro del canal de la llanta, facilitando así la inserción de los últimos centímetros del neumático.
6. Verifique con la palma de su mano que el tubo interno esté colocado correctamente en la cubierta y que este último esté insertado correctamente en el borde.
7. En caso de dificultad para insertar el neumático en la llanta, use las palancas de ensamblaje asegurándose de que el lado biselado esté orientado hacia el tubo interior para no comprometerlo.
8. Presione la válvula dentro de la llanta para que la cámara de aire no quede atrapada debajo del talón de la llanta. Verifique que la válvula esté recta, si no, repita la operación centrando la válvula en el orificio del borde.
9. Con ambas manos, presione los lados del neumático y repita la operación en toda la circunferencia de la rueda en la dirección de rotación. Esto garantiza verificar el ajuste correcto del tubo interior y la cinta de la llanta.
10. Infle la cámara de aire hasta alcanzar la presión deseada. En el lateral del neumático, el fabricante indica la presión máxima.
11. Verifique que las líneas de control de los neumáticos estén constantemente paralelas a la llanta a lo largo de toda la circunferencia.



Si la cubierta se perfora durante una salida, extraiga completamente la llanta de la llanta, inspeccione cuidadosamente el interior de la llanta, pase las manos dentro de la cubierta en busca de cuerpos extraños y retírelos antes de reemplazar la cámara aire.

REPARACIÓN DE NEUMÁTICOS SIN TUBO UST

En el caso de una punción de una goma sin tubo, se puede utilizar una cámara de aire para remediar el problema.

1. Retire el cuerpo extraño de la cubierta.
2. Retire la válvula de la llanta.
3. Inserte la cámara de aire ligeramente inflada en la goma y vuelva a montar la goma como se describió anteriormente. Siga las presiones de inflado máximas y verifique que la cubierta esté montada correctamente en el asiento de la llanta. Las cubiertas especiales sin cámara se pueden reparar con parches dentro del caucho (consulte las instrucciones del fabricante para el kit de reparación).



El montaje incorrecto de las cubiertas puede comprometer la seguridad. Compruebe siempre que las cubiertas estén montadas correctamente.

MONTAJE DE CUBIERTAS SIN TUBO UST

1. Antes de montar el caucho, siempre verifique que el interior y el área alrededor del talón del caucho estén limpios y no lubricados. Moje los talones de goma en ambos lados con agua y jabón o con una pasta de ensamblaje específica. ¡No use las palancas de montaje!
2. Use solo sus manos para insertar el neumático en la llanta, de esta forma evitará dañar el talón del neumático. Presione la cuenta de la goma en un lado a lo largo de toda la circunferencia del borde de la llanta. Luego presione la otra parte del neumático en el borde de la llanta. Centre la cubierta en el círculo. Asegúrese de que la llanta esté en el canal de la llanta en el medio de la ranura y que la válvula esté dentro de la llanta. Infle el neumático gradualmente para que los talones se adhieran completamente al borde de la llanta, el límite de presión máxima se muestra en el costado de la cubierta.
3. CVerifique que las líneas de control estén paralelas al borde de la llanta a lo largo de toda la circunferencia; de lo contrario, desinfe ligeramente la goma, talone manualmente cuando sea necesario y gradualmente aumente hasta la presión máxima permitida. Al desinflar el neumático, alcance la presión de funcionamiento deseada.



Los neumáticos sin cámara se deben usar solo con llantas y ruedas sin cámara.

MONTAJE DE RUEDAS

La secuencia para ensamblar las ruedas se invierte con respecto al desmontaje. Asegúrese de que la rueda esté insertada correctamente en las punteras y que esté centrada entre el carro trasero o las patas de la horquilla.

Verifique la ubicación correcta de la liberación rápida.



Antes de usar la bicicleta, realice las siguientes pruebas: compruebe que los frenos funcionen correctamente sin reducir la velocidad de las ruedas, que la rueda esté fijada de manera estable, que los discos estén limpios de aceites, grasas u otros lubricantes. Siempre realice pruebas de frenado para verificar el correcto funcionamiento del freno.



Un ensamblaje incorrecto puede causar un mal funcionamiento o, en casos extremos, la rotura del sistema de frenos. Siempre siga las instrucciones proporcionadas por el fabricante en el folleto de instrucciones adjunto.



Siempre reemplace las cubiertas dañadas, desgastadas o penetradas de un objeto.

SERIE DE DIRECCIÓN

El auricular incluye: horquilla con rueda delantera, potencia y manillar. Gracias a su rotación, los auriculares le permiten andar en bicicleta transfiriendo el movimiento del manillar a la rueda delantera.

Para que la bicicleta se estabilice y avance en dirección recta, los auriculares deben poder girar libremente y sin obstáculos.

Las irregularidades de un fondo lleno de baches causan tensión y tensión en los auriculares, generando, en ciertos casos, un aflojamiento y un desplazamiento.

CONTROLES Y AJUSTES

1. Coloque una mano en la tapa superior del auricular y verifique la reproducción.
2. Use la otra mano para aplicar el freno delantero empujando la bicicleta hacia adelante y hacia atrás, apoyándose en la silla con el torso.
3. En caso de juego, la tapa superior, con un toque, se moverá moviéndose con respecto a la inferior.
4. Otra situación de juego de los auriculares está determinada por el ruido que se escucha al dejar que la rueda delantera de la bicicleta rebote en el suelo. Para verificar la suavidad y el ajuste de los auriculares, suspenda la parte delantera de la bicicleta levantando el cuadro con una mano.
5. Compruebe que el manillar se mueve desde la posición central hacia el extremo derecho e izquierdo sin obstáculos. La rueda delantera debe moverse fácilmente de un extremo al otro hasta el final de la carrera sin interrupción ni fricción.



El uso de su bicicleta con auriculares lentos puede amplificar aún más el estrés de la horquilla y la dirección. Peligro de posibles daños o roturas de la dirección y la horquilla.



Se requiere experiencia profesional para ajustar correctamente los auriculares. Recomendamos que lo haga un especialista. Si debe hacer esto, lea atentamente las instrucciones del fabricante del auricular.



Después de ajustar los auriculares, compruebe siempre que la rueda delantera y el vástago estén bien sujetos. Bloquee la rueda delantera entre sus piernas e intente girar el manillar. Un vástago conectado incorrectamente puede hacer que se caiga.

2.4 | TIPO DE DIRECCIÓN DELANTERA

Gracias a este sistema, los auriculares se ajustan fijando el vástago. En este caso, el vástago se fijará externamente al tubo no roscado de la horquilla para que no se inserte dentro de la horquilla como anteriormente.

1. Desatornille los tornillos de cierre ubicados en la parte posterior del vástago a los lados.
2. Apriete el tornillo de ajuste ubicado en la parte superior del auricular con una llave Allen.
3. Ajuste el vástago para que el manillar no esté torcido en relación con las ruedas en la recta.
4. Con una llave dinamométrica, apriete los tornillos laterales de acuerdo con los pares de apriete indicados. No exceda los pares de apriete indicados; para más detalles, consulte el apartado "Pares de apriete" y las instrucciones del fabricante para los componentes.
5. Pruebe el juego de la manera descrita anteriormente en este capítulo.
6. También en esta situación, el auricular no debe evitar el movimiento de rotación, por lo tanto, no debe ser demasiado estrecho.

Para verificar la estanqueidad de todos los componentes, además de revisar el apriete de los tornillos, antes de usar su bicicleta, apriete la rueda delantera entre las piernas, colocándose frente al manillar e intente girarlo con respecto a la rueda delantera. Si el manillar se mueve, vuelva a apretar los tornillos de cierre como lo indican los pares de apriete.



Después de ajustar los auriculares, verifique que el vástago esté bien fijado. Un manillar incorrectamente asegurado puede hacer que se caiga.



El tornillo de ajuste no debe estar completamente apretado, solo debe usarse para ajustar el juego de los auriculares.



Apriete los tornillos de sujeción del vástago de acuerdo con las indicaciones de los pares de apriete, apretarlos con mayor fuerza podría aplastar el tubo de la horquilla.



28.



29.

SERIE DE DIRECCIÓN TRADICIONAL

Para subir o bajar el vástago del manillar, afloje el tornillo expansor ubicado sobre el vástago. Una vez libre, baje o suba a la altura correcta. Manteniendo el vástago en su posición, apriete firmemente el tornillo expansor (apretando 20 Nm).



30.



31.

En las bicicletas para uso en terrenos irregulares, como las MTB, el sistema de amortiguación, también llamado suspensión, tiene la tarea de absorber la aspereza del terreno, ya sea positivo (piedras, raíces, golpes, etc.) o negativo (depresiones, agujeros, etc.); respectivamente en compresión o en extensión. Por otro lado, para las bicicletas urbanas, la excursión de las horquillas de suspensión es muy pequeña y su tarea es hacer que la conducción sea más cómoda en las calles llenas de baches de la ciudad.



Preste atención al uso previsto de su bicicleta. Tener una horquilla de suspensión no significa que se permita el uso fuera del camino del vehículo, pero más simplemente podría haberse proporcionado en la configuración para aumentar la comodidad de manejo en carreteras en mal estado. ¡Peligro!

GLOSARIO:

PRECARGANDO LA SUSPENSIÓN

En los sistemas de amortiguación neumática ampliamente utilizados, la presión de inflado determina la rigidez y la pretensión de la horquilla. Siga estrictamente las sugerencias del fabricante. Los resortes de acero pueden pretensarse dentro de cierto rango. Por lo tanto, la suspensión reacciona solo en presencia de un mayor estrés. Sin embargo, la constante elástica no cambia. Los ciclistas más pesados no pueden compensar la rigidez demasiado baja con una mayor pretensión. Sistema de amortiguación de retorno (amortiguación de rebote) Este tipo de sistema le permite ajustar la carrera de retorno de la suspensión, retrasando o disminuyendo su velocidad.

SISTEMA DE AMORTIGUACIÓN DE COMPRESIÓN

Este tipo de sistema permite ajustar la compresión de la carrera de la suspensión, retrasando o disminuyendo su velocidad. Hundimiento o hundimiento El rango óptimo de hundimiento de la horquilla o el amortiguador trasero se define en función del peso del usuario. Las suspensiones serán precargadas de tal manera que permitan al usuario subir a la MTB desde un punto muerto, conteniendo el hundimiento dentro de la carrera SAG. BLOQUEO

Sistema que permite que las suspensiones bloqueen o desbloqueen su operación. Este sistema facilita su uso en la carretera o en caminos sin desconexiones. De esta forma se evita el balanceo de las suspensiones. No debe utilizarse en la posición "bloqueada" en rutas difíciles o fuera de carretera y, en particular, en pendientes cuesta abajo.

SISTEMA DE SUSPENSIÓN CON PLATAFORMA ESTABLE

Este sistema permite aumentar la amortiguación de compresión al eliminar las oscilaciones. A diferencia del bloqueo, este sistema permite obtener casi el mismo efecto sin bloquear la suspensión.

A. HORQUILLA SUSPENSIÓN

Como ya se mencionó, la horquilla de suspensión también se puede proporcionar en las bicicletas City Bike y Trekking con el único propósito de aumentar la comodidad en la superficie irregular de la carretera, mientras que para MTB es de fundamental importancia ya que le permite conducir fuera de la carretera con un control absoluto y una mayor comodidad. Las horquillas de suspensión absorben los golpes generados por el fondo desigual y permiten disminuir las tensiones que le llegarían al usuario. Las horquillas en el mercado son de origen de motocicleta y se definen como tele-

scópicas. Los diversos modelos de horquillas varían según el tipo de elementos que los componen. Las variables de suspensión pueden ser: resorte de acero, elastómero, cartuchos de aire y aceite. En ciertos casos pueden ser combinaciones de estos elementos. La amortiguación se produce al comprimir un aceite de aire o un cartucho de elastómero / resorte.

FUNCIONAMIENTO

Cuando la rueda delantera sufre un impacto, las vainas se empujan hacia arriba y se deslizan sobre las patas de la horquilla. Estos últimos están firmemente unidos a la cabeza del mismo, con la excepción de la horquilla RockShox RS1 que funciona en reversa, es decir, con vainas fijas y vástagos móviles. Como resultado de un golpe / impacto, la horquilla y los elementos dentro de ella, durante el funcionamiento, provocan el deslizamiento de los controles deslizantes en los vástagos (compresión o hundimiento) y que, posteriormente, se extienden y vuelven a su posición inicial. La precarga del resorte, de los elastómeros o del cartucho de aire / aceite, permite gestionar tanto la compresión como la extensión de la horquilla y, a través de las válvulas hidráulicas, es posible controlar la velocidad con la que la horquilla se extiende y comprime.



Lea el glosario de inicio del capítulo cuidadosamente.



Las MTB Olympia están diseñadas para usarse con horquillas estándar, de suspensión o rígidas.



Se permite el uso de horquillas similares con la excepción de diferentes longitudes de ensamblaje y / o placas dobles. El uso de estas horquillas implica la pérdida del derecho de garantía. ¡Posible daño o peligro de accidente!

Gracias a los cartuchos especiales con válvulas hidráulicas es posible amortizar. En ciertas situaciones, se utilizan amortiguadores de fricción de aire. En el caso de viajes largos de pie sobre los pedales, en subidas donde se requiere un gran esfuerzo, es aconsejable bloquear el bloqueo. En superficies irregulares y cuesta abajo, es aconsejable desbloquear el bloqueo antichoque.

AJUSTE Y MANTENIMIENTO

Según sus necesidades, los distintos tipos de uso y para obtener un rendimiento óptimo, puede ajustar la horquilla adaptándola al peso del usuario. Aplique una abrazadera en el vástago de la horquilla, apriételo y deslícelo hacia la cabeza de los controles deslizantes. Cuando se monta en el sillín, la horquilla produce un hundimiento llamado "golpe negativo". Mida el desplazamiento de la abrazadera (SAG).

Para las MTB de la categoría Cross Country-Marathon, se recomienda un (SAG) de aproximadamente el 10-15% de la excursión máxima. En el caso de MTB de Enduro-All Mountain, se recomienda un (SAG) de aproximadamente 20-30% de la excursión máxima. Si es necesario cambiar la precarga de compresión de la horquilla en modelos con resorte o elastómeros, gracias a un tornillo generalmente ubicado en la parte superior de la horquilla, son posibles ajustes limitados. Mientras está en horquillas de aire / aceite, este ajuste es posible gracias al aumento de presión en el cartucho.

La presión debe verificarse regularmente mediante el uso de una bomba con manómetro, generalmente suministrada por el fabricante de la horquilla. Siga siempre las indicaciones y valores recomendados por el fabricante de la horquilla.

Verifique la configuración de su MTB realizando una breve prueba en terreno sin pavimentar. Use la abrazadera como referencia para ajustar la compresión según sus necesidades.



Lea atentamente el folleto de instrucciones adjunto por el fabricante de la horquilla antes de realizar cualquier tipo de ajuste o mantenimiento.

Si la abrazadera se mueve hacia el final de la funda (interruptor de límite), significa que la configuración de la horquilla es demasiado baja, será necesario aumentar la precarga. Si este último resulta insuficiente en el caso de una horquilla con resorte o elastómeros, será necesario reemplazar estos elementos por un especialista. En general, los sistemas de ajuste de la horquilla se encuentran en la parte superior del vástago derecho o en la parte inferior del mismo.

Comience el ajuste con el amortiguador completamente abierto. Con variaciones de cuarto de vuelta, seleccione la configuración deseada. Si los ajustes no le permiten obtener los resultados deseados, evalúe los kits de ajuste o post-montaje suministrados por el fabricante de la horquilla.

Utilice solo componentes aprobados por el fabricante de la horquilla.

Las horquillas de suspensión consisten en elementos relativamente complicados. Requieren mantenimiento y cuidado constantes. Cada fabricante de horquillas proporciona centros de servicio para someter las horquillas a revisiones periódicas y revisiones completas.



La construcción y el ajuste de la horquilla deben evitar que llegue al final de la carrera. La compresión repentina y total de la horquilla produce fuertes golpes y ruidos. Una presión insuficiente del cartucho hace que se hunda al final de su carrera. Si este tipo de situación continúa, podría causar daños tanto al cuadro como a la horquilla.



Use el bloqueo bloqueado solo en caminos lisos o terrenos.



En caso de golpes repetidos, la horquilla no puede extenderse por completo. ¡Peligro de caer!

RECOMENDACIONES GENERALES Y CONSEJOS DE MANTENIMIENTO

Limpie y asegúrese de que las superficies deslizantes de las horquillas estén siempre limpias y libres de suciedad, independientemente del modelo de horquilla.

Limpie el tenedor después de cada viaje con agua con una esponja suave.

Al final del lavado, con cuidado de no comprometer las pinzas y los discos de freno, aplique una ligera capa de aceite en las patas de la horquilla. Evite usar limpiadores de alta presión o detergentes agresivos. Use un especialista con una llave dinamométrica para verificar los tornillos de la horquilla.



El agua y el polvo, levantados por la rueda delantera, entran constantemente en contacto con la horquilla de suspensión. Limpie después de cada viaje con detergentes específicos y agua.



Lea atentamente las instrucciones adjuntas por el fabricante de la horquilla y consulte el sitio web correspondiente.



Las horquillas de suspensión están construidas con componentes sofisticados. Las operaciones de mantenimiento o reparación deben realizarse solo en centros autorizados por el fabricante de la horquilla. Use solo una llave dinamométrica y siga los pares de apriete indicados por el fabricante de la horquilla para las operaciones de verificación.



Antes de comprar una cubierta nueva, asegúrese siempre de que las dimensiones del neumático sean compatibles con la horquilla de suspensión. La compresión completa de la horquilla puede hacer que el neumático choque con la parte inferior del cabezal de la horquilla de suspensión. En este caso, la rueda puede bloquearse. ¡Peligro de caer!



Las horquillas de suspensión están diseñadas y fabricadas para absorber y los golpes resultantes del terreno irregular. En la condición de bloqueo cerrado, los golpes se transmitirán directamente al marco que, en la mayoría de los casos, no está diseñado para soportar incluso este tipo de estrés. Por esta razón, las horquillas equipadas con un bloqueo (sistema que le permite bloquear la horquilla de suspensión) deben bloquearse solo en terreno liso, mientras que en terreno irregular deben mantenerse en la posición abierta.

B. BICICLETAS SUSPENDIDAS COMPLETAS

Las MTB equipadas con este sistema tienen, además de la horquilla de suspensión, el cuadro específicamente diseñado para acomodar un amortiguador y también permiten que el carro del chasis absorba las desconexiones del suelo. Los sistemas de carro de un bastidor de suspensión pueden ser de varios tipos, por ejemplo, con uno o más ejes equipados con al menos dos cojinetes, respectivamente. El amortiguador se puede operar con un sistema neumático o de resorte de acero.

CARACTERÍSTICAS ESPECIALES DE LA POSICIÓN SENTADA

Cuando el jinete se sube a la silla, la suspensión completa se hunde ligeramente. Este efecto, como se informa en el glosario, se denomina SAG.

En este caso, el sillín se inclinará ligeramente hacia atrás (tenga en cuenta esta situación particular al ajustar la inclinación del sillín). Para obtener la configuración ideal, intente bajar ligeramente la punta del sillín, en comparación con la posición normal.

AJUSTE Y MANTENIMIENTO

El amortiguador debe configurarse en función del peso del usuario y su estructura bio-mecánica. Cuando se monta en el sillín, el amortiguador del carro trasero produce un hundimiento llamado "desplazamiento negativo" (SAG). Para las MTB de la categoría Cross Country-Marathon, se recomienda un (SAG) de aproximadamente el 10-15% de la excursión máxima. En el caso de MTB de Enduro-All Mountain, se recomienda un (SAG) de aproximadamente 20-30% de la excursión máxima.

Al pedalear en terrenos irregulares, el sistema de amortiguación del tren de rodaje trasero compensará las irregularidades del fondo de acuerdo con la fuerza de compresión del amortiguador.

Este efecto se reducirá si la tensión del amortiguador es demasiado alta. En esta situación, se renuncia a la comodidad y seguridad de uso.



Lea el glosario de suspensión cuidadosamente al comienzo del capítulo.



Las MTB suspendidas completas son más altas que las MTB rígidas. Si desea tocar el suelo con los pies durante la sesión, configure la altura del sillín en MTB en consecuencia completa. Inicialmente es aconsejable usar el sillín ligeramente más bajo para facilitar subir y bajar de la bicicleta.

Una tensión de choque demasiado baja puede hacer que se llegue al final de la carrera. Se debe evitar absolutamente esta situación porque el amortiguador puede producir golpes y ruidos fuertes, generados por una compresión total y repentina. Si el amortiguador continúa llegando al final de la carrera porque es demasiado bajo, se dañará con el tiempo y comprometerá la estructura del cuadro.



Ajuste la precarga del amortiguador para que, mientras conduce su MTB, el hundimiento sea alrededor del 10-15% de la excursión máxima para MTB Cross Country, categoría Maratón, 20-30% en el caso de MTB de Enduro-All Mountain. Este tipo de ajuste se realiza gracias a las válvulas que le permiten normalizar el flujo de aceite y, en consecuencia, la velocidad de compresión y extensión del amortiguador de la suspensión trasera. De esta forma, es posible gestionar el swing durante el pedaleo y optimizar el comportamiento del MTB Full al cruzar obstáculos.

Durante el uso cuesta arriba, sin desconexiones particulares, ya sea de pie sobre los pedales o sentado, recomendamos usar el amortiguador con el bloqueo cerrado para no balancear el carro trasero, evitando así desperdiciar energía innecesariamente. En superficies irregulares y cuesta abajo, es aconsejable usar el bloqueo en la posición abierta.

Para un ajuste óptimo, gire el tornillo de ajuste un cuarto de vuelta, máximo.

Para aumentar la precarga, en el caso de un amortiguador de resorte, gire el anillo de ajuste moleteado en sentido horario con los dedos (vista desde el anillo de ajuste hacia el resorte). Para aumentar la precarga en los amortiguadores de aire / aceite, será necesario aumentar la presión con el uso de la bomba. Use solo bombas compatibles o recomendadas por el fabricante del amortiguador y siga las instrucciones para las presiones de uso. Generalmente, el volante de ajuste se encuentra fuera de los amortiguadores. Esta operación permite cambiar el paso de aceite en las válvulas dentro del amortiguador, obteniendo el ajuste de la velocidad de hundimiento y extensión. Para obtener un ajuste óptimo, gire el tornillo de ajuste un cuarto de vuelta como máximo y verifique el comportamiento de la suspensión. Es mejor comenzar el ajuste con la compresión completamente abierta y cambiar primero el retorno.

Una prueba excelente para verificar la configuración correcta del amortiguador es bajarse de una acera y verificar que el vagón trasero oscile solo una vez. Luego ajuste la compresión. En este caso los cambios alteran la velocidad.

Prueba MTB Full en carreteras suciedad. Si se alcanza el interruptor de límite, será necesario aumentar la presión de choque (siempre siga la presión indicada por el fabricante) y

en el caso de un choque de resorte, reemplácelo por uno más potente. Muelles de acero con diferente rigidez están disponibles en el mercado. El reemplazo debe ser realizado por un especialista.

 *Siempre lea las instrucciones adjuntas por el fabricante del amortiguador. Si el ajuste de un amortiguador de resorte debe ser más de 3-4 vueltas completas, probablemente será necesario reemplazarlo por un resorte adecuado.*

 *Use el bloqueo en la posición cerrada solo en secciones sin desconexiones.*

 *El agua y el polvo que levanta la rueda trasera entran constantemente en contacto con el amortiguador. Limpie después de cada viaje con detergentes específicos y agua.*

 *No use la bicicleta si el amortiguador llega al final de la carrera.*

 *Antes de cambiar la configuración o realizar operaciones de mantenimiento, lea las instrucciones adjuntas.*

2.6 | MANTENIMIENTO ORDINARIO E INTERVALOS DE INSPECCION

Después del primer período de rodaje, que puede variar de 200 a 500 km según el tipo de uso, acuda a un especialista para que registre todos los componentes. A partir de entonces, la bicicleta será reparada a intervalos regulares.

La siguiente tabla muestra intervalos regulares de mantenimiento / inspección que se refieren a un uso promedio de hasta 1,500 km por año (aproximadamente 100 horas de uso). En el caso de un mayor uso, la frecuencia de inspección aumenta proporcionalmente.

La última columna muestra quién puede o debe llevar a cabo la verificación. Cuando se indica "Usuario", estas comprobaciones se pueden realizar personalmente solo si tiene buenos conocimientos mecánicos, experiencia en el campo y equipo adecuado, como la llave dinamométrica. De lo contrario, contacte a un mecánico especializado directamente.

Si se encuentran anomalías durante los controles, se deben tomar las medidas pertinentes. Si no puede resolver el problema, comuníquese con uno de nuestros distribuidores autorizados.

COMPONENTE	INSPECCIÓN / TIPO DE VERIFICACIÓN	FRECUENCIA DE INSPECCION	ACERCA
SISTEMA DE ILUMINACIÓN	Funcionamiento	Antes de cada uso	USUARIO
VÁLVULAS	Cierre	Antes de cada uso	USUARIO
LANZAMIENTO RAPIDO	Apriete	Antes de cada uso	USUARIO
CADENA	Lubricación	Antes de cada uso	USUARIO
CUBIERTAS	Presión	Antes de cada uso	USUARIO
CUBIERTAS	Perfil de altura y caderas	Mensual	USUARIO CON BUEN CONOCIMIENTO
RUEDAS	Centrado y tensión de radios	Mensual	USUARIO CON BUEN CONOCIMIENTO
CUBOS	Juego de rodamiento	Mensual	USUARIO CON BUEN CONOCIMIENTO
FRENOS	Espesor de las pastillas	Mensual	USUARIO CON BUEN CONOCIMIENTO
CABLES / TUBOS HIDRÁULICOS	Fuga de aceite	Mensual	USUARIO CON BUEN CONOCIMIENTO
SERIE DE DIRECCIÓN	Juego de rodamiento	Mensual	USUARIO CON BUEN CONOCIMIENTO
PEDAL	Mecanismo de liberación rápida	Mensual	USUARIO CON BUEN CONOCIMIENTO
PEDAL	Juego de rodamiento	Mensual	MECÁNICO ESPECIALIZADO
DESVIADOR DELANTERO y CAJA DE CAMBIOS	Limpieza y lubricación	Mensual	USUARIO CON BUEN CONOCIMIENTO
CABLES / TUBOS HIDRÁULICOS	Fuga de aceite	Mensual	MECÁNICO ESPECIALIZADO
TENEDOR AMORTIGUADO	Apriete de tornillo	Mensual	MECÁNICO ESPECIALIZADO

COMPONENTE	INSPECCIÓN / TIPO DE VERIFICACIÓN	FRECUENCIA DE INSPECCION	ACERCA
MOVIMIENTO CENTRAL	Rodamiento	Mensual	MECÁNICO ESPECIALIZADO
TORNILLOS Y TUERCAS	Apriete	Mensual	MECÁNICO ESPECIALIZADO
MOVIMIENTO CENTRAL	Engrase	Anual	MECÁNICO ESPECIALIZADO
BIELAS	Apriete	Anual	MECÁNICO ESPECIALIZADO
CABLES MECANICOS	Engrase	Anual	MECÁNICO ESPECIALIZADO
SERIE DE DIRECCIÓN	Engrase	Anual	MECÁNICO ESPECIALIZADO
CUBOS	Engrase	Anual	MECÁNICO ESPECIALIZADO
HORQUILLA SUSPENSIÓN	Cambio de aceite / inspección	Anual	MECÁNICO ESPECIALIZADO
CHOQUE	Inspección	Anual	MECÁNICO ESPECIALIZADO
RUEDAS	Radios de centrado y tensión	Si es necesario	MECÁNICO ESPECIALIZADO
CADENA	Controlar / Modificar	Después de 750 km.	MECÁNICO ESPECIALIZADO
MANILLAR Y COLUMNA	Inspección	Cada 2 años	MECÁNICO ESPECIALIZADO
MARCO	Presencia de grietas	Después de cada otoño / cada 6 meses	USUARIO CON BUEN CONOCIMIENTO
MANILLAR Y COLUMNA	Reemplazando	Después de una caída / cada 3 años	MECÁNICO ESPECIALIZADO

COMPONENTE	TIPO DE TORNILLO	COMPONENTE SHIMANO	COMPONENTE SRAM
ENGRANAJE TRASERO	Tornillo de bloqueo*	8-10 Nm	8-10 Nm
ENGRANAJE TRASERO	Tornillo de bloqueo de cable*	5-7Nm	4-5 Nm
ENGRANAJE TRASERO	Tornillo polea*	3-4 Nm	
ENGRANAJE TRASERO	Tornillo puntera intercambiable*	1.5 Nm	
CAMBIO	Tornillo de bloqueo*	5-7Nm	5-7Nm
CAMBIO	Tornillo de bloqueo de cable*	5-7Nm	5 Nm
PALANCA DE ENGRANAJES	Tornillo de bloqueo*	5 Nm	2.5-4 Nm
PALANCA DE ENGRANAJES	Cubierta	0.3-0.5 Nm	
PALANCA DE ENGRANAJES	Tornillo de bloqueo de la brida (hexágono interior)	5 Nm	
PALANCA DE ENGRANAJES	Pasacables	1.5-2 Nm	
BUJE DE RUEDA	Palancas de control de liberación rápida*	5-7.5 Nm	
BUJE DE RUEDA	Contratuercas de ajuste del rodamiento (bujes con liberación rápida)*	10-25 Nm	
RUEDA LIBRE	Anillo de bloqueo de cassette*	30-50 Nm	40 Nm
PEDALIER	Pasador cuadrado*	35-50 Nm	
PEDALIER	Octalink*	35-50 Nm	
PEDALIER	Hollowtech II*	12-15 Nm	
PEDALIER	Isis*		31-34 Nm
PEDALIER	Gigapipe*		48-54 Nm
PEDALIER	Tornillo de corona de acero*	8-11 Nm	12-14 Nm
PEDALIER	Tornillo de corona de aluminio*		8-9 Nm
MOVIMIENTO CENTRAL	Hollowtech II*	35-50 Nm	
MOVIMIENTO CENTRAL	Gigapipe*		34-41 Nm

COMPONENTE	TIPO DE TORNILLO	COMPONENTE SHIMANO	COMPONENTE SRAM
MOVIMIENTO CENTRAL	Octalink*	50-70 Nm	
PEDAL	Eje del pedal*	35 Nm	31-34 Nm

NOTA: los valores mostrados son valores indicativos de los fabricantes: Shimano (www.shimano.com) y Sram (HYPERLINK "<http://www.sram.com/>"www.sram.com).

COMPONENTE	TIPO DE TORNILLO	TORQUES DE APRIETE
ASIENTO	Cierre de sillín (sillín) en la parte superior de la tija*	20-29 Nm
ASIENTO	Cierre de tija de sillín	3-5 Nm
ASIENTO	Tija de sillín con dos tornillos de bloqueo colocados uno detrás del otro*	20-24 Nm
ASIENTO	Tija de sillín con dos tornillos de bloqueo transversales al sentido de la marcha*	12-14 Nm
BI-AMORTIGUADRO	Tornillos de marco de carbono / aluminio	10Nm
BI-AMORTIGUADRO	Tornillos de cuadro con llave Allende 4 mm	5 Nm
BI-AMORTIGUADRO	Perno Syntace/Shimano	5 Nm
EXTRA	Tornillos de portabidones	4-5 Nm
MANGO	Tornillos M5*	4.5-5.5 Nm
MANGO	Tornillos M6*	8-9.6 Nm
MANGO	Tornillo de ajuste (en la tapa)*	0.5-2 Nm
MANGO	Tornillo expansor potencia tradicional	20 Nm
PATILLA DE CAMBIO	Tornillo de bloqueo de la patilla de cambio*	3-5 Nm

* El par de bloqueo es válido si el fabricante no ha indicado nada en el componente ni en las instrucciones de montaje correspondientes.

 Si el tubo de dirección estaba hecho de carbono, fije la cerradura con un máximo de 6 Nm.

 Para poder salir de forma segura con la bicicleta, todos los tornillos de los componentes deben estar correctamente apretados. Realice una comprobación de apriete regular con una llave dinamométrica sin exceder nunca el par de bloqueo máximo.

 En algunos casos, los pares de bloqueo se muestran en los componentes mismos. En este caso, consulte los valores que se muestran en los adhesivos o en los componentes mismos.

TIPO DE TORNILLO	VALOR [Nm]	FABRICANTE
PINZA DE FRENO EN HORQUILLA Y CUADRO	6-8 Nm	Shimano
PINZA DE FRENO EN HORQUILLA Y CUADRO	5-7 Nm	Sram rueda posterior
PINZA DE FRENO EN HORQUILLA Y CUADRO	9-10 Nm	Sram rueda delantera
PINZA DE FRENO EN HORQUILLA Y CUADRO	9 Nm	Formula
PINZA DE FRENO EN HORQUILLA Y CUADRO	6-8 Nm	Tektro
ABRAZADERA DE PALANCA DE FRENO	6-8 Nm	Shimano
BLOQUEO CON UN SOLO TORNILLO	4-5 Nm	Sram
BLOQUEO CON TORNILLO DOBLE	2.8-3.4 Nm	Sram
BLOQUEO CON TORNILLO DOBLE	2.5 Nm	Formula
TUERCA DE ANCLAJE DE TUBERÍA EN LA PALANCA Y TUBERÍA	5-7 Nm	Shimano
NORMAL EN LA PINZA DE FRENO	5 Nm	Sram (Aluminio)
NORMAL EN LA PINZA DE FRENO	7.8 Nm	Sram (Acero)
NORMAL EN LA PINZA DE FRENO	5 Nm	Formula
MONTAJE DE LOS TUBOS EN LA PINZA DE FRENO	5-7 Nm	Shimano
TAPA	0.3-0.5 Nm	Shimano
PURGA	4-6 Nm	Shimano
DISCO DE FRENO EN EL BUJE	4 Nm	Shimano
DISCO DE FRENO EN EL BUJE	6.2 Nm	Sram
DISCO DE FRENO EN EL BUJE	6.15 Nm	Formula
ANILLO DE ACCESORIO EN LA PALANCA DEL FRENO	8 Nm	Formula

 Si el tubo de dirección está hecho de carbono, fije la cerradura con un máximo de 6 Nm.

 Para poder salir de forma segura con la bicicleta, todos los tornillos de los componentes deben estar correctamente apretados. Realice una comprobación de apriete regular con una llave dinamométrica sin exceder nunca el par de bloqueo máximo.

 En algunos casos, los pares de bloqueo se muestran en los componentes mismos. En este caso, consulte los valores que se muestran en los adhesivos o en los componentes mismos.

3. SEGURIDAD

CODIGO DE CARRETERA

De acuerdo con las disposiciones del Código de Carreteras, su bicicleta en España, para ser utilizada en la carretera, debe estar equipada de la siguiente manera:

1. Iluminación, reflectores, reflectores.

La bicicleta debe estar equipada con los siguientes dispositivos de iluminación (Art. 68, código de carretera):

- Luz delantera, blanca o amarilla.
- luz trasera, rojo.
- Reflector trasero, rojo.
- Reflectores en los radios.
- Reflectores en los pedales, amarillo.

En competencia y solo para uso fuera de carretera, estas reglas no se aplican.

2. Dispositivo de advertencia.

Es obligatorio tener una campana.

3. Transporte de niños.

El transporte de niños está permitido si el asiento para niños es estable y está predispuesto para tal fin.

4. Tráiler El uso de trailers está permitido.

Sin embargo, la longitud máxima (bicicleta más remolque) no debe superar los 3 m para un ancho máximo de 75 cm y una altura, incluida la carga, de 1 m.

Peso máximo (para cargas + niños) 50 kg.

Por la noche, una señal luminosa es obligatoria.

5. Casco

Los cascos son obligatorios para niños menores de 14 años. En el caso de uso competitivo, el uso de un casco es obligatorio.

Dependiendo del uso previsto, use siempre un casco adecuado.

6. chaqueta reflectante

Todos los ciclistas, en caso de oscuridad y en el túnel, fuera de los centros habitados deben usar una chaqueta reflectante.



Para obtener más información, consulte el código de la autopista del país de uso.

CHEQUEO POS OTOÑO

1. Verifique que las ruedas estén regularmente centradas en el cuadro y fijadas en las punteras / horquilla. Pruebe las ruedas verificando su centrado, en caso de vibraciones o excentricidades evidentes, será necesaria una inspección mayor por parte de un distribuidor confiable. Para más información, lea el apartado MANTENIMIENTO, ruedas.

2. Compruebe si hay deformaciones o roturas en el manillar y en la columna. Asegúrese de que el manillar esté recto y fijo con respecto a la rueda tratando de girarlo. Compruebe que los frenos funcionan correctamente y que están firmes en el manillar. Para más información lea el apartado MANTENIMIENTO, Auriculares.

3. Compruebe que la cadena funciona correctamente y que está insertada en los platos / cassette. Verifique el correcto funcionamiento de la caja de engranajes, evaluando si se ha dañado.

Verifique si el colgador de la caja de engranajes se ha deformado (en este caso, reemplácelo con repuestos originales o vaya a un distribuidor autorizado para ajustarlo correctamente).

4. Compruebe que la caja de engranajes y la rueda no hayan sufrido daños y funcionen correctamente (en caso de mal funcionamiento, dirijase a un distribuidor autorizado).

5. Compruebe que el sillín no esté roto, torcido o mal fijado.

6. Compruebe si hay ruidos provenientes de tornillos sueltos o piezas rotas de la MTB levantándola a unos centímetros del suelo para que rebote.

7. Observe escrupulosamente su bicicleta para ver grietas, daños, deformaciones, alteraciones sufridas.

Use la bicicleta solo si pasa todas las pruebas sin problemas.

Recomendamos evitar el uso vigoroso hasta que un distribuidor de confianza realice una verificación más exhaustiva.

En caso de dudas sobre la seguridad de su bicicleta, le recomendamos que no la use hasta que se hayan realizado controles cuidadosos.

En este caso, recomendamos regresar sin usar la bicicleta.

Los componentes de carbono y aluminio deberán reemplazarse si han sufrido daños.

Para su seguridad, recomendamos reemplazar y no intentar reparar componentes.

Para más información, lo invitamos a ver el capítulo sobre Componentes de carbono.

ALMACENAMIENTO Y CUIDADO

LIMPIEZA

El sudor, la suciedad, la sal de invierno o la sal marina pueden dañar su bicicleta Olympia. Por esta razón, todos los componentes de la bicicleta deben limpiarse regularmente y protegerse contra la corrosión.

La bicicleta nunca debe limpiarse con la lavadora a presión, ya que el fuerte chorro de agua puede arruinar los sellos y penetrar dentro de los rodamientos, lo que aumenta la fricción y la corrosión. Una fuerte presión puede despegar las pegatinas.

La limpieza de la bicicleta debe hacerse con una esponja y un chorro de agua y / o con un balde de agua. Al limpiar la bicicleta a mano, puede detectar fallos, áreas con pintura dañada o piezas desgastadas a tiempo.

Después del lavado, recomendamos el uso de una cera dura con la excepción de los discos de freno. También coloque la cera en radios, cubos, tornillos, tuercas, etc. Luego, pulir las superficies enceradas con un paño suave hasta que brillen y hacerlas impermeables. Después de la limpieza, revise la cadena y, si es necesario, engrase como se explica en el apartado de referencia.



Al limpiar, tenga cuidado con las grietas, arañazos, decoloraciones o deformaciones del material. Reemplace los componentes dañados de inmediato y repare las áreas con pintura dañada.



No limpie la bicicleta con un chorro fuerte de agua a corta distancia o con una lavadora a presión.



Para eliminar trazas de aceite o grasa, use un detergente a base de aceite. No utilice desengrasantes que contengan acetona, monoclорometano, etc. o solventes, detergentes no neutros o detergentes químicos, ¡ya que podrían atacar la superficie!



Antes de agregar cera dura en el marco, Pruébalo en un área poco visible.



Las pinzas y discos de freno nunca se deben limpiar con productos para limpiar y cuidar el cuadro, y mucho menos con aceite de la cadena! ¡El freno podría romperse (ver apartado "Frenos")! No agregue aceite o grasa a las áreas de bloqueo de carbono, como el manillar, el vástago, el poste del asiento y el tubo vertical.

ALMACENAMIENTO

En caso de parada momentánea de su bicicleta, no necesitará tomar ninguna medida especial. Se recomienda simplemente guardar la bicicleta en un lugar seco y bien ventilado.

Si se acerca el invierno, lea los siguientes puntos:

- las cámaras de aire pierden aire gradualmente durante el largo período de parada. Si la bicicleta permanece en las ruedas desinfladas durante mucho tiempo, la estructura de la cubierta puede dañarse. Por lo tanto, recomendamos colgar las ruedas o la bicicleta completa o controlar regularmente la presión de inflado.
- Limpie su Olympia y protéjala de la corrosión como se describe anteriormente.
- Retire la tija del sillín y deje secar las partes húmedas.

- Enrede delante de la corona más pequeña y detrás del piñón más pequeño, para que los cables y resortes estén lo más flojos posible.



¡No cuelgue bicicletas con llantas de carbono en las llantas! Peligro de rotura

CONTROL PERIÓDICO DEL CARBONO

Las bicicletas y componentes de carbono Olympia fabricados con este material son extremadamente sólidos, altamente resistentes y livianos. Sin embargo, una característica particular de este material está dada por su fragilidad. De hecho, un componente de carbono no se deforma plásticamente después de una sobrecarga como lo haría el aluminio o el acero, sino que se produce una ruptura de la fibra que se manifiesta con una grieta. En otros casos, las fibras pueden desprenderse entre sí, con un efecto de delaminación, comprometiendo seriamente la estabilidad y seguridad del componente. Por lo tanto, cualquier sobrecarga o golpe que dañe las fibras internas no es reconocible por la deformación del material, por esta razón es posible que el componente de carbono ceda abruptamente y de repente con consecuencias impredecibles. Por esta razón, Olympia recomienda encarecidamente que las bicicletas y los componentes que hayan sido golpeados, por ejemplo, después de una caída, sean revisados por sus distribuidores autorizados.



Conduzca siempre prestando atención a cualquier ruido anormal. Los crujidos y los chirridos pueden ser indicativos de un defecto o daño al material. En este caso, diríjase a su distribuidor Olympia más conveniente para decidir qué hacer. Nunca repare componentes dañados porque puede comprometer su seguridad.



Los componentes de carbono nunca deben someterse a altas temperaturas, ya que el calor podría dañarlos. Por esta razón, evite dejarlos en el automóvil si está expuesto a la luz solar y evite almacenarlos cerca de fuentes de calor.



Preste atención a las mandíbulas de las gradas para el mantenimiento de las bicicletas y los portadores de bicicletas para automóviles. A menudo, estos se aprietan excesivamente alrededor de las grandes tuberías de carbono (por ejemplo, el tubo descendente), causando aplastamiento y daños a la fibra. Los cuadros de carbono pueden romperse repentinamente durante el uso. En las tiendas de accesorios para automóviles puede encontrar modelos especiales adecuados para este tipo de chasis.

El carbón debe limpiarse con un paño suave y agua, al que puede agregar detergente. Para eliminar trazas de aceite o grasa persistente, use un limpiador a base de petróleo. Nunca use desengrasantes que contengan acetona, monoclometano, tricloroetileno, etc. o disolventes, detergentes no neutros, que contengan disolventes o detergentes químicos, ya que podrían atacar la superficie. Para proteger y pulir la superficie, recomendamos usar cera para automóviles. Las pastas de pulido o el esmalte contienen sustancias sólidas que pueden dañar la superficie.



No utilice apéndices del manillar si es de carbono, a menos que lo apruebe el fabricante. No acorte un manillar de carbono, por lo tanto, no fije el engranaje y la palanca de freno en el manillar más allá de lo indicado o permitido. El manillar está reforzado solo en algunos lugares para soportar la carga debido al ajuste de estas abrazaderas. ¡Peligro de rotura!

-  *La bicicleta nunca debe fijarse a los soportes de montaje mediante un cuadro de carbono o una tija de sillín. Podrían ser dañados. Si es necesario, use una tija de sillín de aluminio que pueda sujetarse fácilmente al soporte.*
-  *Dependiendo del uso, los componentes de carbono pueden estar sujetos a un desgaste más rápido. Por lo tanto, se recomienda inspeccionarlos con frecuencia.*
-  *Recomendamos proteger las áreas de carbono más expuestas, como el lado inferior del tubo descendente, con plásticos adhesivos especiales. Estos protegen la fibra de posibles impactos con piedras levantadas por la rueda delantera.*
-  *Los componentes de carbono, como el manillar y la tija del sillín, no deben engrasarse, ya que causarían una reducción de la fricción y, en consecuencia, un serio riesgo con pares de bloqueo excesivos (más allá de los límites establecidos por el material), con la consiguiente rotura del componente. Además, una vez engrasados, los componentes de carbono ya no se pueden apretar de forma segura.*
-  *Al limpiar la bicicleta, preste especial atención a los componentes de carbono y verifique que no muestren daños externos como incisiones, grietas, abolladuras, cambios de color, etc. Si se atrapa el trapo con el que está limpiando, verifique el área afectada, porque es muy probable que haya habido una delaminación de la fibra. Si es así, no use su bicicleta y contacte a un distribuidor Olympia inmediatamente.*

GARANTÍA

El requisito previo para la garantía es el uso correcto de la bicicleta, un control dentro de los primeros 500 km o cuatro meses de la compra y un mantenimiento general realizado de acuerdo con lo que se informa en el apartado "mantenimiento". El producto adquirido está garantizado sin defectos en materiales o mano de obra durante 24 meses a partir de la fecha de entrega efectiva al comprador.

La garantía consiste en el reemplazo y / o reparación gratuita de detalles ineficientes debido a defectos de fabricación comprobados y reconocidos por el vendedor, excluyendo cualquier derecho del comprador a rescindir el contrato o compensar los daños o reducir el precio. La garantía no incluye costos de mano de obra, costos de transporte y cualquier costo consecutivo causado por defectos. Las solicitudes de servicio de garantía deben enviarse exclusivamente al vendedor y debe presentarse un comprobante de compra. La garantía se aplica solo al comprador original y no es transferible. Salvo que las reglamentaciones legales obligatorias dispongan lo contrario, el fabricante está exento de cualquier responsabilidad u obligación por cualquier accidente con personas o cosas que puedan ocurrir durante o durante el uso del vehículo. Determinar si el defecto está cubierto por la garantía o no es la única y exclusiva discreción de Olympia. La garantía no se extiende a los daños causados por inexperiencia o negligencia en el uso de la bicicleta, o por un mantenimiento malo u omitido.

TIEMPOS DE GESTIÓN DE GARANTÍA

El producto reconocido como defectuoso por Olympia Bici será reparado o reemplazado, a discreción de la compañía, de forma gratuita, dentro de los treinta (30) días posteriores a la recepción del producto.

CONDICIONES DE GARANTÍA

La bicicleta está cubierta por una garantía de dos años por fallas debido a defectos de fabricación de componentes mecánicos que no están sujetos a desgaste y componentes eléctricos, excluyendo la batería.

La validez de la garantía comenzará desde el momento de la compra (prevalecerá la fecha que se muestra en el recibo y el certificado de garantía).

La garantía de la batería es de 24 meses a partir de la compra o capacidad residual mínima verificada del 70% y máximo 500 ciclos de recarga.

Exento de garantía en caso de fallos por cortocircuito, infiltraciones de agua, manipulación, uso de cargadores no aprobados por Cicli Olympia, daños por inexperiencia, negligencia o incumplimiento de las instrucciones de los manuales que se entregan con la bicicleta.

La garantía no cubre los costos de mantenimiento ordinarios, ni los componentes sujetos a desgaste, tales como: neumáticos, llantas, cojinetes, frenos, bombillas, cadenas y otros componentes sujetos a desgaste fácil. Para los últimos componentes, se proporciona un reemplazo gratuito si se encuentra un defecto dentro de los treinta días posteriores a la compra del producto.

Los daños debidos a la acción normal del tiempo y la negligencia del conductor no están cubiertos por la garantía.

La garantía no cubre robos.

El uso incorrecto del producto provoca la pérdida automática de la garantía.

El incumplimiento de las reglas establecidas en este manual de uso y mantenimiento anula la garantía.

La intervención de la garantía debe solicitarse **EXCLUSIVAMENTE AL DISTRIBUIDOR AUTORIZADO DE OLYMPIA**. En caso de que no se encuentre un distribuidor disponible, comuníquese con el centro de servicio Olympia, que le proporcionará la información adecuada sobre el punto de venta autorizado más cercano.

Cualquier modificación al sistema eléctrico y / o mecánico del vehículo causa la pérdida inmediata de los requisitos de garantía.

En caso de que sea necesaria la intervención de la garantía, el cliente enviará la bicicleta por su cuenta al distribuidor autorizado de Olympia, quien a su vez lo enviará directamente al fabricante. El certificado de garantía y el cupón de pre-entrega deben enviarse a Olympia, a través de Galileo Galilei, 12 / A, 35028 Piove di Sacco PD, dentro de los 10 días a partir de la fecha de compra (el matasellos lo certificará).

Si se considera necesario el uso de la garantía, indique los siguientes datos: tipo de bicicleta, fecha de compra (presentación del documento de compra), descripción detallada del problema.

CERTIFICADO DE GARANTÍA

ESTE CERTIFICADO DE GARANTÍA DEBE SER RELLENADO EN TODOS LOS APARTADOS Y SELLADO POR EL DISTRIBUIDOR. DEBE MANTENERSE EN LUGAR SEGURO JUNTO CON LA FACTURA DE COMPRA. EN EL MOMENTO DE GESTIONAR UNA GARANTÍA DEBE PRESENTARSE EL DOCUMENTO ORIGINAL.

Nombre:

Apellidos:

Dirección:

Código Postal:

Ciudad:

País:

E-mail:

Bicicleta ☐ Cuadro ☐

Modelo:

Número de serie del cuadro:

Color:

Talla:

Año colección:

Fecha adquisición:

Espacio para el recibo

Sello y firma

5. FOLLETO DE MANTENIMIENTO

1.

Dueño	Fecha	KM
Distribuidor - Sello	Intervención	
Próxima intervención recomendada		

Note

2.

Dueño	Fecha	KM
Distribuidor - Sello	Intervención	
Próxima intervención recomendada		

Note

3.

Dueño	Fecha	KM
Distribuidor - Sello	Intervención	
Próxima intervención recomendada		

Note

4.	Dueño	Fecha	KM
	Distribuidor - Sello	Intervención	
	Próxima intervención recomendada		

Note

5.	Dueño	Fecha	KM
	Distribuidor - Sello	Intervención	
	Próxima intervención recomendada		

Note

6.	Dueño	Fecha	KM
	Distribuidor - Sello	Intervención	
	Próxima intervención recomendada		

Note

7.

Dueño	Fecha	KM
Distribuidor - Sello	Intervención	
Próxima intervención recomendada		

Note

8.

Dueño	Fecha	KM
Distribuidor - Sello	Intervención	
Próxima intervención recomendada		

Note

9.

Dueño	Fecha	KM
Distribuidor - Sello	Intervención	
Próxima intervención recomendada		

Note

10.	Dueño	Fecha	KM
	Distribuidor - Sello	Intervención	
	Próxima intervención recomendada		

Note

11.	Dueño	Fecha	KM
	Distribuidor - Sello	Intervención	
	Próxima intervención recomendada		

Note

12.	Dueño	Fecha	KM
	Distribuidor - Sello	Intervención	
	Próxima intervención recomendada		

Note

CICLI OLYMPIA SRL

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

www.olympiacicli.it
info@olympiacicli.it



olympiacicli



OlympiaCicli



Olympia Cicli