



BSVillage
PISCINE - WELLNESS - OUTDOOR

MANUALE d'USO

Bicicletta Elettrica MTF Line



www.bsvillage.com

PREFAZIONE

Cari utenti,

Grazie per aver acquistato una e-bike MTF! Per garantire il funzionamento ottimale della vostra nuova e-bike MTF, leggete attentamente le istruzioni per l'uso fornite con il prodotto prima di utilizzarlo. Vi informeranno su tutti gli aspetti dell'uso corretto della e-bike MTF, comprese le soluzioni a eventuali dubbi e guasti.

Le specifiche e le illustrazioni in queste istruzioni per l'uso non sono vincolanti e possono differire dal prodotto fornito. Il produttore si riserva il diritto di apportare modifiche senza preavviso.

Dichiarazione di conformità

Questa e-bike è conforme ai requisiti della norma europea EN 15194 e possiede il marchio di conformità CE.



Dopo aver percorso circa 200-300 km ed entro 6 mesi dall'acquisto, portatela dal vostro rivenditore per una regolazione in garanzia. Questa ispezione può rivelare vari difetti e aiuterà a garantire una buona regolazione dei componenti dopo il funzionamento iniziale della bicicletta. La mancata realizzazione dell'ispezione di garanzia può essere motivo di rifiuto di reclami in caso di difetti correlati alla stessa.

Nota: Se una qualsiasi parte di questo manuale non vi è chiara, contattate il vostro rivenditore.

CHE COS'È UNA E-BIKE

Una e-bike è una bicicletta convenzionale integrata con un azionamento elettrico per assistere nella guida. La funzione del motore viene attivata dalla pedalata, che viene rilevata da un sensore speciale situato nel centro di pedalata. Quindi è necessario mantenere la pedalata tutto il tempo sulla e-bike, il motore vi aiuta solamente. Si può mettere in moto la e-bike usando il pulsante di comando o l'acceleratore, ma solo fino alla velocità massima consentita, cioè 6 km/h (ad esempio per l'assistenza di camminata).

La velocità massima della e-bike con assistenza del motore è di 25 km/h con una tolleranza del 10% (quando si raggiunge questa velocità, il motore si spegne e si continua a pedalare come se si fosse su una bicicletta normale). Quando la batteria si scarica o il motore si spegne, è possibile guidare la e-bike come una normale bicicletta senza alcuna resistenza.

Una e-bike è trattata come una normale bicicletta in base alle leggi sul traffico, cioè si può andare sulle strade pubbliche e sulle piste ciclabili senza bisogno di licenza. L'uso del casco è obbligatorio solo per i minori di 18 anni.

AVVISO:

Le mountain bike e le cross bike (biciclette all-terrain) sono attrezzature puramente sportive e non sono dotate dell'equipaggiamento obbligatorio per l'uso su strada. Queste biciclette devono essere adattate con equipaggiamento addizionale per l'uso su strada.

Le biciclette da trekking e le biciclette della categoria City bike sono totalmente equipaggiate per l'uso su strada.

AVVISO:

Tenete presente che una e-bike, e soprattutto la sua batteria, richiede una manutenzione regolare e una adeguata conservazione.

AVVISO:

Bloccare sempre la batteria e portare la chiave con sé prima di lasciare la propria e-bike in un luogo pubblico. Questo eviterà il rischio di furto della batteria.

AVVERTENZE DI SICUREZZA

- Prima di utilizzare il prodotto, leggere attentamente le istruzioni per l'uso della e-bike.
- Queste istruzioni per l'uso contengono avvertenze con istruzioni particolarmente importanti per un uso sicuro e corretto. Il mancato rispetto di queste avvertenze può provocare lesioni a voi stessi o a un'altra persona, o danni alla vostra proprietà o alla proprietà di altri.
- Seguire sempre le istruzioni di queste istruzioni per l'uso per evitare il rischio di incendi, lesioni per scosse elettriche e infortuni.
- Controllare sempre che non ci siano connessioni allentate o danneggiate prima di guidarla. Controllare il funzionamento dei freni e la pressione degli pneumatici.
- Se una qualsiasi parte dell'e-bike è danneggiata, richiedere un servizio professionale.
- Né il produttore né il rivenditore sono responsabili di danni accidentali o consequenziali o di danni causati direttamente o indirettamente da un uso improprio di questo prodotto.

Nota: Il livello ponderato di pressione sonora (A) alle orecchie del ciclista è inferiore a 70 dB (A).

SISTEMA E-BIKE

La e-bike è dotata di un pannello di controllo con pannello LCD che controlla l'azionamento elettrico. Si possono selezionare diversi livelli di intensità di potenza (assistenza). L'assistenza del motore diminuisce con l'aumentare della velocità e si disconnette quando si raggiunge la velocità di 25 km/h. Questo corrisponde al requisito della norma europea pertinente ed è comunque una bicicletta, non uno scooter elettrico.

Il motore della e-bike si accende dopo circa 1/4 di giro della pedivella. Con il motore BOSCH, si accende dopo circa 1/8 di giro della pedivella. Si spegne di nuovo 1-2 s dopo aver smesso di pedalare.

La e-bike include anche una funzione di "assistente di camminata". In questa modalità, la bicicletta procede a 6 km/h senza pedalare, permettendo di spingerla facilmente. Questa funzione non è destinata alla guida continua.

AVVISO:

Una descrizione dettagliata dei comandi del pannello di controllo è descritta in un manuale di istruzioni separato incluso nel pacchetto della e-bike.

INFORMAZIONI SULLA BATTERIA

Le batterie Li-ion hanno un tasso di auto scarica molto basso. Dalla prima carica, la batteria deve essere mantenuta nel suo ciclo di lavoro (scaricamento/caricamento), quindi anche se non si usa la e-bike in inverno, la batteria deve essere ricaricata almeno una volta ogni 4 settimane.

Raccomandiamo un ciclo di carica completa (scarica/carica) all'inizio dell'uso. In seguito, la batteria può essere ricaricata in qualsiasi momento. Raggiunge la sua capacità massima dopo circa 5-10 cariche.

Tenere sempre la batteria in carica e ricaricarla dopo un viaggio, non prima del viaggio successivo.

Caricare la batteria solo con il caricabatterie fornito con la e-bike.

FATTORI CHE INFLUENZANO L'AUTONOMIA DELLA E-BIKE

L'autonomia di una e-bike non può essere determinata con precisione perché è influenzata da molti fattori. L'autonomia indicata sul display può cambiare ogni volta che la batteria viene caricata a causa dell'adattamento del sistema all'ultimo carico della bicicletta.

1. **Resistenza al rotolamento degli pneumatici.** Le e-bike MTF utilizzano pneumatici con una bassa resistenza al rotolamento e una maggiore resistenza alle forature. È quindi importante gonfiare correttamente gli pneumatici. Con pneumatici non gonfiati a sufficienza, l'autonomia sarà minore.
2. **Peso della e-bike, del ciclista e del carico.** Più basso è il peso totale di una e-bike, maggiore sarà la sua autonomia.
3. **Condizione della batteria.** Dipende se la batteria era completamente carica prima del viaggio. Bisogna anche tener conto del fatto che più alto è il numero di cicli di scarica della batteria, più bassa è la sua capacità.
4. **Profilo e superficie del percorso.** Più alta è l'elevazione, peggiore è la superficie e più ripide sono le colline che si salgono, più corta è l'autonomia.
5. **Modalità di guida.** Dipende da quale delle modalità di guida si è impostata quando si guida.
6. **Fluidità di guida.** Più si frena o si accelera, minore è l'autonomia.
7. **Resistenza all'aria.** Questo dipende da se si sta guidando una bici a telaio basso in posizione eretta o una bici più sportiva con la sella alla stessa altezza del manubrio.
8. **Forza del vento.** Più forte è il vento alle spalle, più lunga l'autonomia e viceversa.
9. **Temperatura esterna.** Più bassa è la temperatura, più velocemente diminuisce la capacità della batteria.

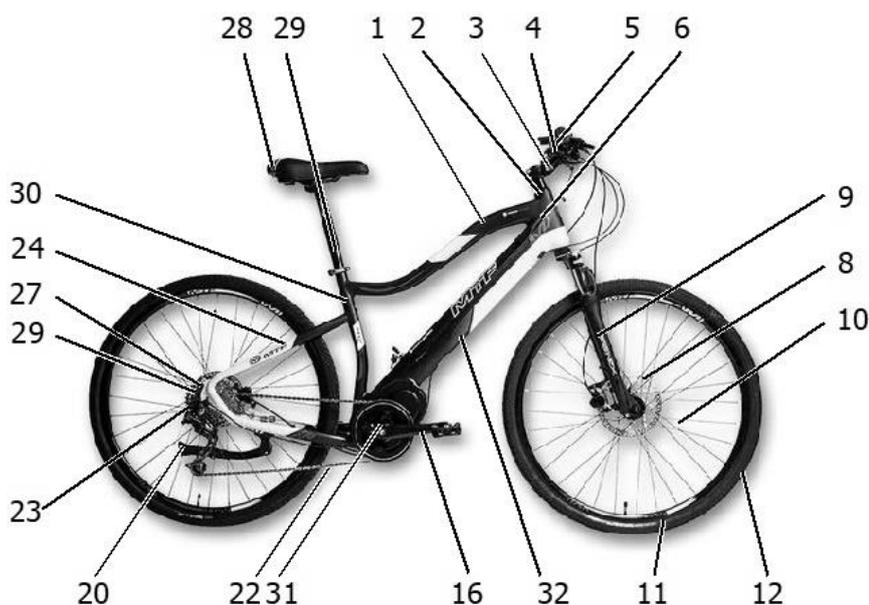
AVVISO:

Usare molta cautela prima del contatto con superfici calde come i freni a disco dopo un uso prolungato.

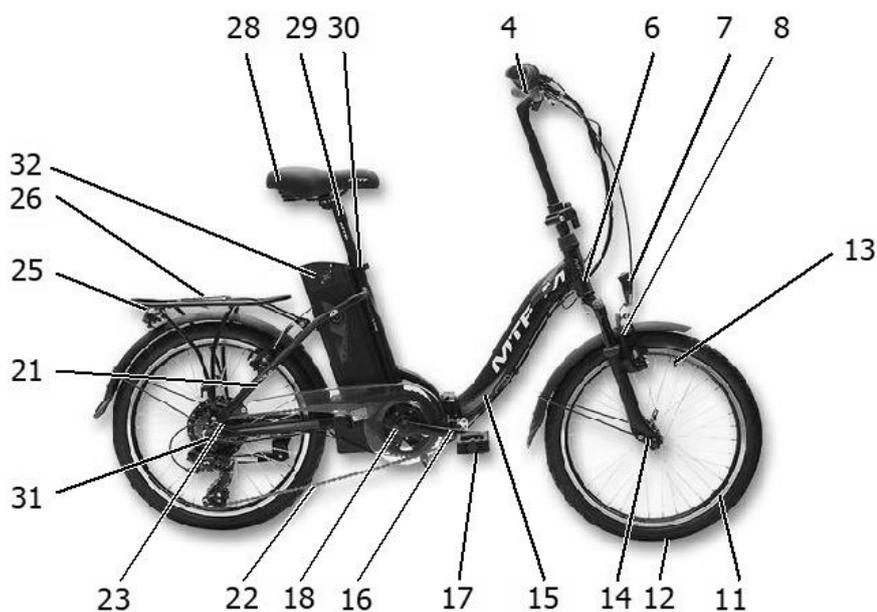
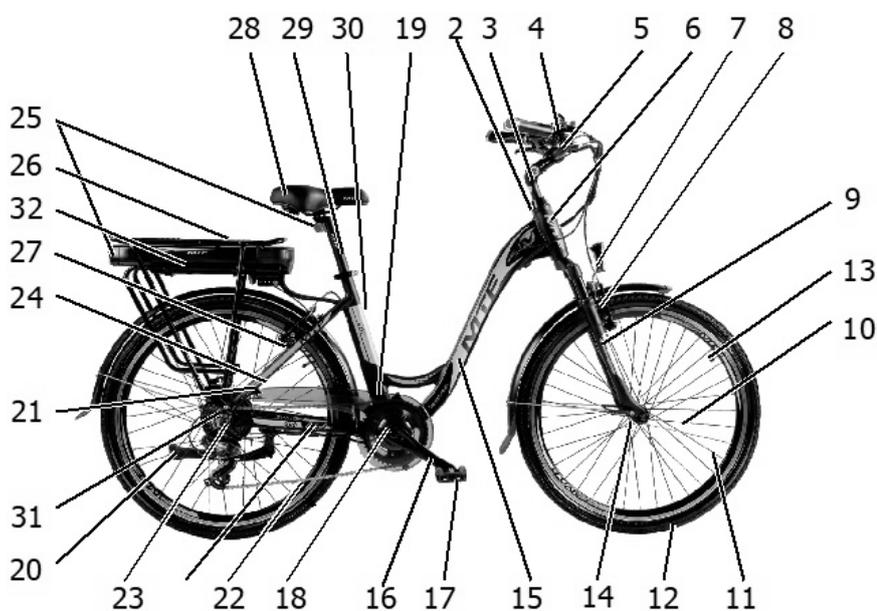
Durante l'uso e la manutenzione, mantenere una distanza di sicurezza dalle parti rotanti della bicicletta. Indumenti o parti del corpo possono rimanere impigliati nelle parti rotanti.

Rimuovere la batteria dalla bicicletta prima di qualsiasi lavoro sulla e-bike.

DESCRIZIONE DELLA E-BIKE



1. Tubo orizzontale
2. Bloccaggio manubrio
3. Attacco manubrio
4. Manubrio
5. Leva del freno
6. Tubo dello sterzo
7. Luce anteriore - riflettore
8. Freno della ruota anteriore
9. Forcelle
10. Raggi
11. Cerchio
12. Copertone (pneumatico)
13. Valvola
14. Mozzo
15. Tubo obliquo
16. Pedivella
17. Pedale
18. Movimento centrale
19. Deragliatore
20. Cavalletto
21. Fodero verticale
22. Catena
23. Cambio posteriore e pignone
24. Forcella posteriore
25. Fanalino posteriore
26. Portabagagli
27. Freno posteriore
28. Sella
29. Reggisella
30. Canotto del reggisella
31. Motore elettrico centrale o mozzo posteriore
32. Batteria nel telaio o su supporto
33. Caricatore batteria (non mostrato)



Nota: Le illustrazioni e le descrizioni servono solo a spiegare i termini usati in questo manuale di istruzioni per l'uso. L'e-bike fornita potrebbe non contenere tutte le parti elencate.

INFORMAZIONI IMPORTANTI - PRIMA DI USARE L'E-BIKE

REGOLE DI GUIDA SICURA

Tutti i ciclisti devono seguire le regole di base della guida sicura su strada come stabilito dalla legislazione pertinente vincolante. Alcune regole si applicano anche alla guida fuori strada.

Indossare sempre un casco da ciclista!

Abbigliamento: Un abbigliamento ciclistico adeguato può migliorare l'esperienza di guida. L'abbigliamento funzionale speciale per il ciclismo può anche aumentare la vostra sicurezza - colori vivaci e materiali riflettenti migliorano la vostra visibilità. I guanti da ciclismo sono molto pratici. Attenzione a non indossare abiti larghi, soprattutto i pantaloni possono facilmente impigliarsi nella catena. Raccomandiamo l'abbigliamento di marca MTF, che si può trovare su www.mountfield.cz.

Regole per la guida su strada: La regola di base è di comportarsi come quando si guida un veicolo a motore. Un ciclista partecipa a pieno titolo al traffico stradale.

Guida notturna: Se si guida di notte, è imperativo dotare la bicicletta di illuminazione, se non è già di serie. Un'aggiunta importante per la guida notturna è un abbigliamento fatto di materiali riflettenti.

Guida in caso di maltempo: Le biciclette per la guida in bassa visibilità devono essere dotate di dispositivi di segnalazione luminosa e di illuminazione in conformità con il decreto in vigore.

Liquidi: Nei giri e nei viaggi più lunghi, non bisogna mai dimenticare la borraccia da bicicletta con una bevanda (si può comodamente bere da essa mentre si pedala, a differenza delle tradizionali bottiglie con tappo a vite), perché il corpo deve essere rifornito con i liquidi necessari durante l'esercizio.

AVVISO: I possibili requisiti legali nazionali possono variare da paese a paese.

REGOLAZIONE MECCANICA DELLA E-BIKE

AVVISO:

Rimuovere la batteria dalla bicicletta prima di qualsiasi lavoro sulla e-bike.

Telaio: Probabilmente avete già scelto la misura corretta del telaio con l'aiuto del vostro rivenditore.

Nota: La procedura di chiusura e apertura del modello FOLD è descritta in un manuale di istruzioni separato.

Sella e reggisella: La sella può essere regolata in tre modi: altezza, spostamento in avanti o indietro, angolo.

Altezza della sella: Sedersi sulla bicicletta e stare in piedi sui pedali con un piede nella posizione inferiore. All'altezza ottimale della sella, questa gamba dovrebbe essere leggermente piegata al ginocchio. Una sella alta causa uno sforzo eccessivo sulla schiena e un'eccessiva estensione delle gambe e delle anche. Una sella bassa provoca uno sforzo sulle ginocchia e sui muscoli della coscia. Si applica una regola empirica - se avete entrambi i piedi sui pedali, con il piede misurato davanti, la verticale dovrebbe passare attraverso il ginocchio e il centro del pedale allo stesso tempo.

Manubrio e attacco del manubrio: Sull'attacco del manubrio è indicata l'altezza massima consentita per tirarlo su. Non impostare mai l'attacco al di sopra di questo segno! Questo eviterà il danneggiamento dell'attacco e il rischio di rottura o distacco dello stesso, che può determinare infortuni!

Portabagagli e porta carichi: La bicicletta è adatta a montare un portabagagli o un seggiolino per bambini. Se si monta la bicicletta con un portabagagli, tenga presente che il telaio è progettato per una capacità di carico totale di 120 kg, cioè ciclista più carico. Portare un carico troppo pesante potrebbe causare danni.

DA CONTROLLARE PRIMA DI GUIDARE

La vita utile del telaio o di un componente è influenzata dal design e dal materiale utilizzato, così come dalla manutenzione e dall'intensità d'uso. Controlli regolari da parte di un professionista qualificato dovrebbero essere la normalità. In questo modo, molti problemi tecnici possono essere evitati per tempo. Le conseguenze possono essere disastrose in molti casi. Lei è responsabile del controllo della sua e-bike prima di ogni viaggio.

Prima di guidare: Provare la bicicletta sollevandola a circa 10 cm da terra e lasciandola cadere. Questo le permetterà controllare che tutto sia stretto a sufficienza. Quindi, fare il seguente rapido controllo:

1. **Ruote e copertoni:** Controllare che le ruote siano centrate e che i raggi non siano allentati o mancanti. Controllare i bulloni a sgancio rapido nei mozzi delle ruote, la pressione negli pneumatici e l'usura degli stessi. La pressione massima dello pneumatico è indicata sul cerchio o sullo pneumatico.
2. **Freni:** Premere entrambe le leve dei freni e spingere la bicicletta in avanti. Le ganasce dei freni (pastiglie) devono premere contro i cerchi (dischi), allo stesso tempo le leve dei freni non devono toccare il manubrio. Controllare che i cavi non siano sfilacciati o attorcigliati in modo innaturale. I cavi si allentano dopo un po' e le ganasce dei freni (pastiglie) si consumano, pertanto i freni dovrebbero essere regolati regolarmente e le parti usurate sostituite per tempo.
3. **Cambio e catena:** Pulire e lubrificare regolarmente la catena con prodotti destinati a questo scopo. Con il tempo, la catena si allunga naturalmente e deve essere sostituita regolarmente. Una catena allungata o danneggiata può danneggiare gravemente la corona e i pignoni.
4. **Telaio:** Sostituire immediatamente un telaio piegato o incrinato. Non cercate mai di raddrizzare o riparare il telaio da soli.
5. **Giunti:** Controllare la resistenza dei sistemi di sgancio rapido e la tenuta dei giunti.
6. **Batteria:** Controllare la carica della batteria.

TECNICA DI GUIDA E IMPOSTAZIONE DELLA E-BIKE

Dopo il primo viaggio, si raccomanda di controllare entrambi i freni, il cambio posteriore e il deragliatore, potrebbero essere necessarie ulteriori regolazioni.

Cambio: Sul manubrio avete un cambio che serve a controllare il cambio posteriore. Non provare a cambiare la marcia se non state pedalando in avanti. È molto importante rilasciare la pressione sui pedali mentre si cambia, questo rilascio permetterà alla catena di passare senza problemi tra le marce e ridurrà anche la possibilità di piegare/rompere la catena o danneggiare il cambio posteriore e il deragliatore. Quando si va in salita o in discesa, fare il cambio di marcia appropriato in modo tempestivo. Cambiare in salita quando la catena è in tensione pone uno stress eccessivo su tutto il sistema di cambio.

Piedi: Il collo del piede deve essere sull'asse del pedale. Scarpe specifiche per il ciclismo rendono la pedalata più facile ed efficiente.

Busto: Mantenere il busto in una posizione sciolta e naturale. Inclinarsi in avanti a circa 45 gradi è particolarmente efficace perché permette ai forti muscoli glutei di lavorare meglio.

Posizione in sella: Non rimanere sempre nella stessa posizione. Muoversi verso la parte posteriore della sella per aumentare la forza e mantenere la ruota posteriore ben piantata nelle discese ripide. Nelle salite dure, appoggiarsi al manubrio e sedersi sulla punta della sella per mantenere la ruota posteriore a contatto con il terreno.

Frenare: Quando si frena in linea retta, utilizzare entrambi i freni, con una maggiore forza frenante esercitata attraverso il freno anteriore. Tuttavia, dato che frenare con il freno anteriore aumenta il rischio di cadere al di là del manubrio, è necessario imparare a dosare gradualmente la forza frenante tra i due freni in modo che il freno anteriore faccia più lavoro di frenata, ma allo stesso tempo non si rischino cadute in avanti. Non applicare mai il freno anteriore all'improvviso, nel qual caso c'è il rischio di cadere al di là del manubrio.

La frenata deve essere fatta in modo da evitare di bloccare la ruota. Se la ruota si blocca, lo pneumatico perde aderenza sulla strada e l'effetto frenante è compromesso. Fare delle prove di frenata in luoghi con poco o nessun traffico prima di andare su strade più trafficate.

Al contrario, non usare mai il freno anteriore, o solo in misura molto limitata, quando si frena in curva! Usare il freno anteriore prima di una curva (o il freno posteriore se necessario), quindi non frenare in curva, preferibilmente per niente o solo con il freno posteriore. L'uso del freno anteriore in una curva o su una

superficie non asfaltata compromette il controllo della direzione della bicicletta e aumenta il rischio di slittamento della ruota anteriore e quindi di caduta.

Tenete presente che in cattive condizioni (pioggia, ghiaccio) lo spazio di frenata e quindi il tempo necessario per fermarsi aumenta notevolmente.

Essere sempre pronti a frenare quando si guida su pendii ripidi e in aree con visibilità limitata.

Attenzione alle superfici irregolari con bordi taglienti, canali o scanalature di drenaggio (rischio di forature o cadute).

ALTRE RACCOMANDAZIONI

Uso di un carrello per biciclette o di un rimorchio: Il carrello è destinato al trasporto di bambini su marciapiedi, strade pubbliche poco frequentate e sentieri con superfici piane durante il giorno. Usatelo in conformità con i limiti specificati. Se non mette in pericolo i bambini nel carrello, si può anche trasportare il carico negli spazi previsti. Se si desidera utilizzare il carrello per bambini in condizioni di scarsa visibilità, ad esempio al crepuscolo o al buio, si consiglia vivamente di utilizzare un set di luci conformi alle norme di sicurezza.

Non raccomandato per l'uso: Non raccomandiamo di usare il carrello in modi diversi da quelli specificati sopra. Non è destinato al trasporto di animali insieme a persone, alla guida su terreni accidentati fuori strada, all'uso del carrello per scopi commerciali o al sovraccarico, alla guida a velocità eccessive e all'esecuzione di riparazioni o regolazioni in modo non professionale. Il peso del ciclista insieme al carrello non deve superare i 120 kg. Il fabbricante non è responsabile dei danni derivanti dall'uso di un carrello non raccomandato. Tale uso è sempre a rischio e pericolo dell'utente.

Uso di un seggiolino per bambini:

- Dopo aver montato il seggiolino per bambini, ricontrollare sempre che tutte le parti siano state montate come indicato nelle istruzioni e che tutti i giunti siano stati serrati saldamente. Usare solo seggiolini per bambini che siano approvati.
- Quando si trasporta un bambino, le caratteristiche di guida della e-bike saranno alterate. Quindi, fate un giro di prova con il bambino per verificare il nuovo comportamento della bicicletta.
- Poiché non si può escludere che il bambino possa liberarsi dal sistema di protezione da solo, i raggi e la catena della e-bike devono essere coperti il più possibile dove è montato il seggiolino per bambini.
- Anche le parti del reggisella ammortizzato devono essere coperte per evitare che le dita del bambino rimangano impigliate nel meccanismo di movimento del reggisella.
- Non trasportare mai un bambino senza cintura di sicurezza e senza le fibbie dei piedi allacciate.
- Poiché i bambini sono a maggior rischio di lesioni in caso di incidente (caduta), non si dovrebbe mai trasportare bambini in un seggiolino senza un casco protettivo da bicicletta.
- Non lasciare mai un bambino da solo sul seggiolino quando si parcheggia la e-bike.

AVVISO:

Si prega di notare che il movimento del bambino può causare la perdita di equilibrio e la caduta dalla bicicletta.

MANUTENZIONE DELLA E-BIKE - PARTE ELETTRICA

RIMOZIONE DELLA BATTERIA DALLA E-BIKE

AVVISO:

Spegnere **SEMPRE** il sistema e-bike con il controllo sul manubrio prima di rimuovere la batteria.

RIMUOVERE LA BATTERIA su un'unità BOSCH - consultare le istruzioni originali.

RIMUOVERE LA BATTERIA su un'unità BAFANG:

Batteria con coperchio situata sulla parte superiore del tubo del telaio

Seguire le seguenti istruzioni per rimuovere la batteria dal telaio della e-bike:

1. Inserire la chiave nella serratura e girarla.
2. Rimuovere il coperchio della batteria.
3. È quindi possibile estrarre la batteria tirando verso l'alto.
4. Per reinsertare la batteria, rimettere il coperchio e bloccarlo con la chiave.

La batteria senza coperchio si trova nella parte inferiore del tubo del telaio

Seguire le seguenti istruzioni per rimuovere la batteria dal telaio della e-bike:

1. Inserire la chiave nella serratura e girare per far scattare la batteria.
2. Girare il blocco per rilasciare completamente la batteria. Fare attenzione a sostenere la batteria, altrimenti la batteria cadrà dal telaio.
3. Quando si installa, basta inserire la batteria a scatto e bloccarla con la chiave.

Batteria nel portabagagli o dietro il tubo della sella in verticale

Seguire le seguenti istruzioni per rimuovere la batteria dal telaio della e-bike:

1. Inserire la chiave nella serratura e girare la chiave per sbloccare la serratura.
2. È quindi possibile far scivolare la batteria fuori/inserirla nel telaio.

CARICA DELLA BATTERIA

Caricare la batteria per l'unità BOSCH - consultare le istruzioni originali.

Carica della batteria per l'unità BAFANG:

Le batterie Li-ion hanno un tasso di auto scarica molto basso. Dalla prima carica, la batteria deve essere mantenuta nel suo ciclo di lavoro (scaricamento/caricamento), quindi anche se non si usa la e-bike in inverno, la batteria deve essere ricaricata almeno una volta ogni 4 settimane.

Raccomandiamo un ciclo di carica completa (scarica/carica) all'inizio dell'uso. In seguito, la batteria può essere ricaricata in qualsiasi momento.

La batteria è completamente carica quando tutti gli indicatori di controllo che mostrano la carica della batteria sono accesi. L'indicatore sul manubrio è solo un'indicazione della carica della batteria. L'indicatore sulla batteria è utilizzato per visualizzare con maggiore precisione lo stato di carica. Se l'ultimo indicatore è acceso/lampeggiante, la batteria deve essere ricaricata.

Se la carica della batteria è bassa, il motore non funzionerà più in modo regolare e potrebbe funzionare a intermittenza (a scatti). In questo caso, il sistema di azionamento elettrico deve essere spento. Quindi continuare a guidare senza l'assistenza del motore e assicurarsi che la batteria venga ricaricata. Una volta ricaricata la batteria, è possibile utilizzare di nuovo l'azionamento elettrico.

Istruzioni di sicurezza per la batteria

- Non mandare i poli positivo e negativo della batteria in cortocircuito (per esempio con un cavo).
- Non tentare mai di caricare una batteria danneggiata.
- L'uso improprio della batteria può portare a surriscaldamento, esplosione o combustione spontanea e causare gravi lesioni.
- Utilizzare solo il caricabatterie fornito da noi o un caricabatterie con le stesse specifiche per caricare la batteria.
- Quando si trasporta o si immagazzina la batteria, questa deve essere imballata in modo adeguato e protetta dai cortocircuiti tra i poli.
- L'intervallo di temperatura ammissibile per la carica della batteria è: da 0° a 45°C, e per lo scaricamento da -20° a 45°C.
- Umidità relativa ammissibile in condizioni di funzionamento della batteria: meno dell'80%. Proteggere la batteria dall'acqua e dall'umidità. Non immergere la batteria in acqua.
- Tenere la batteria fuori dalla portata dei bambini.
- Non perforare o rompere la batteria e proteggerla da altri danni meccanici.
- Non smontare o alterare la batteria. La batteria è dotata di vari dispositivi di sicurezza. Il

danneggiamento di uno di questi dispositivi di sicurezza può causare il surriscaldamento, l'esplosione o l'autocombustione della batteria.

- Non posizionare la batteria vicino a fiamme aperte, stufe o altre fonti di calore. Proteggete la batteria dalla luce diretta del sole e non lasciatela o usatela in macchina quando il tempo è soleggiato.
- Se la batteria non viene utilizzata per un lungo periodo di tempo, dovrebbe essere rimossa dalla bicicletta e immagazzinata.
- Caricare la batteria a temperatura ambiente. In caso contrario, la batteria potrebbe essere seriamente danneggiata o la sua vita utile potrebbe essere ridotta. Non caricare la batteria vicino ad acidi e materiali infiammabili.
- La batteria e il caricatore si riscaldano durante il processo di carica. Questo è normale e non è considerato un malfunzionamento.
- Se si verificano odori insoliti, surriscaldamento, cambiamenti di colore o di forma o altre anomalie durante la carica/scarica, interrompere immediatamente l'uso della batteria.
- Se usato in modo improprio, la batteria può perdere del liquido o potrebbe fuoriuscire del fumo. Evitare il contatto con il liquido che ne fuoriesce. In caso di contatto accidentale, sciacquare la parte con acqua. Se il liquido entra negli occhi, sciacquare gli occhi e successivamente consultare un medico. Il liquido fuoriuscito può causare irritazioni o ustioni alla pelle, i fumi possono irritare le vie respiratorie. Inalare aria fresca e consultare un medico in caso di difficoltà.

Istruzioni di sicurezza per il caricatore

- Questo dispositivo può essere usato da bambini di 8 anni o più e da persone con ridotte capacità fisiche, sensoriali o mentali, o inesperti e non edotti in questa materia, purché siano sorvegliati e/o siano stati istruiti sull'uso sicuro dell'apparecchio e comprendano i potenziali pericoli. I bambini non devono giocare con questo dispositivo. I bambini non devono effettuare la pulizia e la manutenzione senza supervisione.
- Non utilizzare batterie che non sono progettate per la carica.
- Collegare il caricatore alla batteria e poi a una presa di corrente con la tensione e la frequenza corrispondenti ai valori indicati sull'etichetta del caricatore.
- Non collegare o scollegare mai il caricatore con le mani bagnate.
- Utilizzare il caricatore al chiuso in un'area ben ventilata, non coprirlo con nulla durante la ricarica e tenerlo in un luogo stabile e sicuro.
- Non utilizzare il caricatore in ambienti eccessivamente polverosi e umidi o alla luce diretta del sole.
- Non inserire mai un caricatore o un cavo di alimentazione danneggiato in una presa elettrica. Non smontare o riparare mai il caricatore. Se il cavo di alimentazione è danneggiato, deve essere sostituito con uno nuovo. Contattate il vostro rivenditore.

Dati tecnici

Consultare l'etichetta del tipo di batteria/caricatore.

Procedura di carica della batteria

1. Collegare la batteria al caricatore utilizzando il connettore di uscita del caricatore in modo che il connettore sia saldamente inserito nella batteria.
2. Quando la spina del cavo di alimentazione del caricatore è inserita nella presa, l'indicatore LED diventa rosso e successivamente diventa verde quando la batteria è completamente carica (la descrizione dello stato di carica può variare a seconda del modello di caricatore fornito).
3. Non c'è bisogno di monitorare il processo di carica, tutto è controllato automaticamente e il caricatore entrerà in modalità di manutenzione una volta che la batteria è carica.
4. Quando la batteria è completamente carica (l'indicatore è verde), estrarre la spina dalla presa e scollegare il connettore del caricatore dalla batteria. L'interruzione del processo di carica non danneggia la batteria in alcun modo.

Nota: Il tempo di ricarica dipende dalla capacità della batteria e dal livello di scarica.

Nota: La batteria può essere caricata anche quando viene rimossa dal telaio. In questo caso, rimuovere prima la batteria dal telaio della bicicletta. Se si vuole caricare la batteria mentre è installata nella bicicletta, l'azionamento elettrico deve essere spento.

Conservazione, manutenzione, trasporto

1. Se è necessario immagazzinare la batteria per un lungo periodo di tempo, deve essere caricata. La batteria deve essere ricaricata regolarmente ogni due mesi.

2. Conservare la batteria e il caricatore in un luogo asciutto e ben ventilato con una temperatura ambiente di 0 - 35°C e un'umidità relativa fino al 65%. Evitare la vicinanza a sostanze corrosive e tenere lontano da calore eccessivo e fiamme vive.
3. Quando si immagazzina il caricatore, tenerlo scollegato dalla batteria e dalla rete elettrica.
4. La batteria e il caricatore devono essere imballati in una scatola, protetti da urti, vibrazioni o acqua durante il trasporto. Possono essere trasportati in auto, treno, barca, aereo, ecc.

MANUTENZIONE DELLA E-BIKE - PARTE MECCANICA

AVVISO:

Se una qualsiasi parte è danneggiata, non utilizzare l'e-bike.
Rimuovere la batteria dalla bicicletta prima di qualsiasi lavoro sulla e-bike.

AVVISO:

La maggior parte dei lavori sulla vostra e-bike richiede conoscenze e strumenti specializzati. Non tentare riparazioni o regolazioni che non potete eseguire perfettamente. Riparazioni o regolazioni non appropriate possono portare a incidenti o alla perdita della garanzia.

FRENI

La leva del freno destro controlla il freno posteriore e la leva del freno sinistro controlla il freno anteriore.

La **leva del freno** deve essere sempre saldamente attaccata al manubrio. Non deve mai toccare il manubrio quando viene premuta. Se lo fa, il cavo del freno deve essere stretto.

La **ganascia del freno** è composta da due parti. Controllare regolarmente che la ganascia del freno sia correttamente centrata. In caso contrario, lasciar fare il lavoro ad uno specialista. Ogni ciclista dovrebbe essere in grado di eseguire almeno una regolazione di base dei freni. Lasciare le riparazioni più importanti, come il serraggio e la sostituzione dei cavi o la sostituzione delle pastiglie dei freni, a un servizio professionale.

Il buon funzionamento dei freni dipende anche dalle condizioni delle ruote stesse. Se le ruote hanno gioco o sono deformate e scattano lateralmente o su e giù quando le fate girare, devono essere regolate o ricentrate. Centrare le ruote non è facile - consultare un professionista. Se i dischi dei freni sono deformati o altrimenti danneggiati, è indispensabile sostituirli. Con il tempo, anche le ganasce dei freni (pastiglie) si consumano e devono essere sostituite. Il rumore dei freni può essere causato da una regolazione impropria.

Controllare regolarmente i **cavi e i cavi Bowden**. Controllare se ci sono cavi sfilacciati, cavi bowden piegati o rotti.

Fare attenzione ai seguenti punti:

- Provare sempre i freni prima di guidare per verificare che siano perfettamente funzionanti.
- Premere i freni quando si è ancora fermi, usando più forza del normale per escludere ogni possibile danno agli elementi di fissaggio o ai cavi.
- In caso di freni a disco, controllare che le ganasce e i dischi siano puliti e privi di residui di grasso lubrificante (olio) o altri prodotti che producono grasso. Controllare che le ganasce dei freni siano ben allineate, facciano presa sui dischi e non tocchino i lati dello pneumatico.
- Ispezionare regolarmente le ganasce dei freni: queste non devono mostrare un'usura eccessiva o irregolare.
- Nuove pastiglie dei freni a disco raggiungono le prestazioni di frenata ottimali solo dopo un certo periodo minimo di rodaggio, quindi all'inizio frenare con attenzione per permettere che le prestazioni di frenata delle nuove pastiglie aumentino.
- Tenere sempre pulita e sgrassata la superficie dei dischi dei freni.

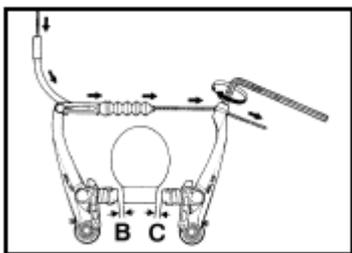
AVVISO:

Controllare sempre che i cavi bowden non siano danneggiati.

È nel vostro interesse far revisionare i freni (a parte la manutenzione ordinaria) solo da rivenditori specializzati!

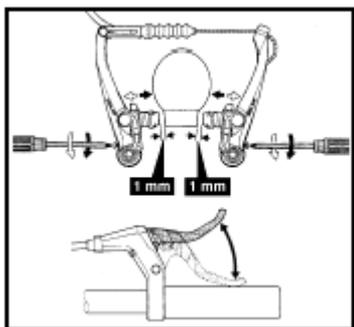
La manipolazione della regolazione dell'altezza del manubrio può influire sulla regolazione dei freni!

Freni a "V"



Regolazione dei freni

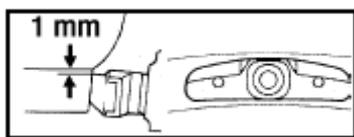
1. Spingere la ganasca del freno contro il cerchio e stringere la vite di fissaggio (chiave Allen).
2. Quando la ganasca del freno viene rilasciata, le distanze B e C tra la ganasca del freno e il cerchio devono essere di circa 1-2 mm.



3. Usare le viti di regolazione per regolare la distanza delle ganasce dal lato del cerchio a 1 mm (uniformemente su entrambi i lati).

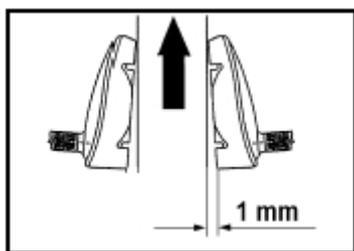
Nota: Su alcuni tipi di freni, la vite di regolazione del precarico si trova solo su una ganasca del freno

4. Spingere la leva del freno verso il manubrio diverse volte per controllare il funzionamento, poi controllare di nuovo la regolazione del freno.



Regolazione delle ganasce dei freni

L'allineamento delle ganasce dei freni deve essere fatto come mostrato nell'illustrazione allegata.



Freccia = direzione di rotazione della ruota (viaggio)

Freno a disco

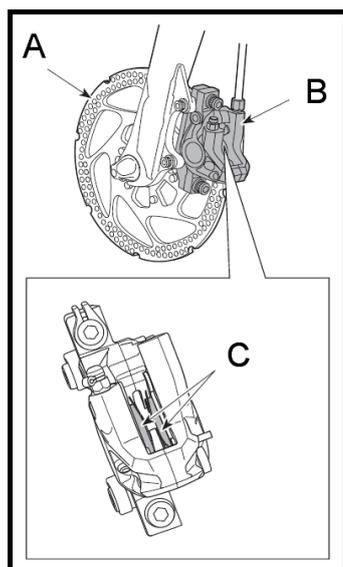
I freni a disco sono caratterizzati da eccellenti prestazioni di frenata e da una buona resistenza alle condizioni atmosferiche. Sul bagnato sono molto più reattivi dei freni a cerchio. Richiedono anche relativamente poca manutenzione e non consumano i cerchi tanto quanto i freni a cerchio. Lo svantaggio dei freni a disco è che tendono ad essere rumorosi quando sono bagnati o sporchi.

Le leve dei freni possono essere adattate alle dimensioni delle vostre mani, portando ad un controllo più efficiente. Nella maggior parte dei casi, la regolazione si fa con una piccola vite Allen situata sulla leva.

Con i freni a disco meccanici, la corsa della leva del freno aumenta con l'usura delle pastiglie, richiedendo regolazioni regolari dei freni. Per regolare la corsa della leva, usare un piccolo cacciavite per girare la vite di regolazione situata sull'alloggiamento del fermo della leva. L'usura delle pastiglie dei freni può essere compensata in certa misura direttamente sulla leva. Allentare il dado di connessione sul bullone attraverso il quale il cavo passa nella leva e poi continuare ad allentarlo fino a quando la leva raggiunge la corsa desiderata. Quindi serrare nuovamente il dado.

I freni a disco idraulici sono dotati di un meccanismo che compensa automaticamente l'usura. Per regolare la corsa della leva, usare un piccolo cacciavite per girare la vite di regolazione situata sull'alloggiamento. Si possono formare sacche di gas quando si frena continuamente per molto tempo. Rilasciare la leva del freno in maniera intermittente per evitare ciò. Una sacca di gas è un fenomeno che

si verifica quando il fluido si riscalda e l'acqua o le bolle d'aria nel sistema frenante cominciano ad espandersi. Questo può causare un improvviso calo della corsa della leva del freno.



Nota: Dopo aver smontato la ruota, si raccomanda di inserire un distanziale adatto tra le pastiglie dei freni (C). Se la ruota non è fissata nella forcella, non premere la leva del freno. Se la leva del freno viene premuta senza il distanziale inserito, i pistoni si estendono più del solito. Se ciò accade, il disco del freno (A) non può essere reinserito nella pinza (B). Contattate il vostro rivenditore per risolvere questo problema.

Controllare regolarmente l'usura delle pastiglie dei freni (C). Se i freni sono rumorosi quando si frena, le pastiglie potrebbero essersi giunte al limite di consumazione che richiede manutenzione. Aspettare che i freni si siano raffreddati a sufficienza e poi controllare lo spessore di tutte le pastiglie. Se questo è inferiore a 0,5 mm, non usare la bicicletta e contattare il proprio rivenditore.

Se il disco del freno è deformato o rotto, non usare la bicicletta e contattare il proprio rivenditore.

AVVISO:

Le nuove pastiglie dei freni devono essere rodiate prima di raggiungere le loro prestazioni di frenata ottimali.

I freni a disco si scaldano quando si frena, non toccare il disco o le ganasce, soprattutto poco dopo averli usati.

Se non c'è resistenza quando si preme la leva del freno, smettere immediatamente di usare la bicicletta e contattare il proprio rivenditore.

Pulire le pastiglie e il disco del freno solo con alcool o prodotti speciali.

Giunti e tubi dei freni che perdono liquidi compromettono significativamente le prestazioni di frenata. Inoltre, la perdita di liquido dei freni non solo può danneggiare la vostra salute, ma è anche dannoso per la vernice utilizzata, tra gli altri materiali.

Tutti i lavori sui freni a disco devono essere eseguiti da rivenditori specializzati.

CAMBIO

Il sistema di cambio consiste nel cambio posteriore e nelle leve di cambio, o maniglie rotanti, tiranti e catena. Le molle sono incluse nel deragliatore. Cambiare le marce solo quando i pedali sono in movimento in avanti. Non cercare mai di cambiare senza pedalare o quando si pedala all'indietro. Non tentare mai di cambiare con la forza. Non mettere mai la bicicletta sul lato destro, il cambio posteriore potrebbe essere danneggiato.

Se il cambio è lento, difficile o rumoroso, o se la catena cade o entra in contatto contro diverse parti della bicicletta, è necessario regolarla.

Guida facile e confortevole

Avrete buone sensazioni dalla vostra guida e le vostre prestazioni se imparerete a pedalare a una velocità compresa tra circa 70 e 90 rpm, in cui si verifica il miglior equilibrio tra potenza e dispendio energetico. Per garantire una frequenza di pedalata ottimale, avete a disposizione diverse modalità di marcia (modi di cambio) che vi permettono di trovare il ritmo ottimale in diverse condizioni di pedalata.

Fare attenzione ai seguenti punti:

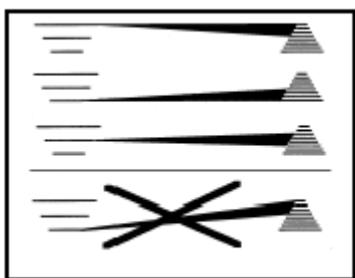
- Quando cambiate, non smettete di pedalare, ma riducete la forza che applicate ai pedali.
- Dopo aver guidato in pioggia, fango, ecc., dovrete pulire le parti mobili del sistema di cambio e

lubrificarle con un lubrificante.

- Non cambiare le marce su varie corone o pistoni o pignoni in una sola volta.
- Non eseguire mai un cambio di marcia quando si pedala in retromarcia (direzione opposta al senso di marcia). Questo potrebbe bloccare la catena e il deragliatore.

Selezione dei livelli delle marce:

- La leva del cambio di destra (o maniglia rotante) esegue il cambio di marcia sul pignone posteriore.
- La leva del cambio di sinistra (o maniglia rotante) esegue il cambio di marcia sul deragliatore anteriore (se in dotazione).
- Le diverse combinazioni di pignone e deragliatore determinano la selezione della marcia. Man mano che diventerete più esperti nei cambi di marcia, riconoscerete per esperienza quali sono i livelli delle marce più appropriati per una particolare situazione di guida.



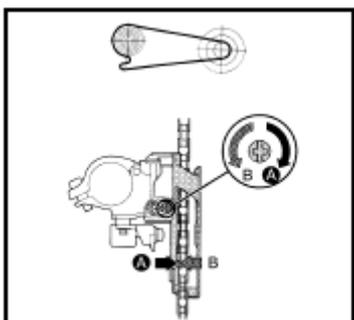
Raccomandazioni

Se la bicicletta è dotata di un deragliatore anteriore, le seguenti combinazioni di marcia devono essere utilizzate come mostrato nell'illustrazione a fianco per evitare una maggiore usura o addirittura danni alla catena, ai pignoni o ai deragliatori:

- Deragliatore grande (anteriore) - Pignoni piccoli (posteriore)
- Deragliatore piccolo - pignoni grandi
- Deragliatore medio - pignoni medi

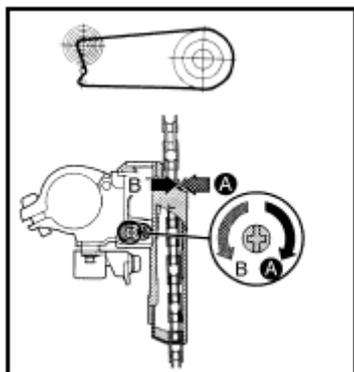
Regolazione del cambio - posizioni limite

Il deragliatore è dotato di viti di arresto che limitano l'intervallo di movimento del deragliatore, impedendo alla catena di cadere dal deragliatore più piccolo o più grande.



Regolazione dell'arresto inferiore

1. Cambiare la marcia in modo che la catena poggi sulla corona più piccola e sul pignone più grande. Il cavo del cambio non deve essere messo in tensione.
2. Girare la vite di regolazione in direzione A o B in modo che la distanza tra la guida interna della catena e la catena sia compresa tra 0,1 e 0,5 mm.



Regolazione dell'arresto superiore

1. Cambiare la marcia in modo che la catena poggi sulla corona più grande e sul pignone più piccolo. Il cavo del cambio non deve essere messo in tensione.
2. Girare la vite di regolazione in direzione A o B in modo che la distanza tra la guida interna della catena e la catena sia compresa tra 0,1 e 0,5 mm.

Le viti di regolazione dell'arresto sono solitamente marcate con "H" (alta) per la marcia "veloce" e "L" (bassa) per la marcia "lenta". Una marcia "veloce" è quella in cui la catena poggia su una corona grande e un pignone piccolo. Se i bulloni non sono segnati, è raccomandabile verificare la loro funzione, preferibilmente tramite test.

Questi fermi erano già impostati prima che la bicicletta fosse venduta e non dovrebbero cambiare la loro posizione spontaneamente nell'uso normale.

Regolazione del cambio stesso

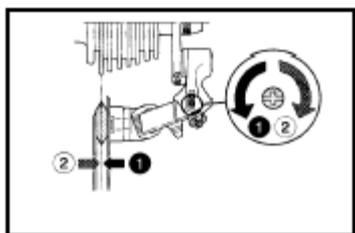
La regolazione del cambio viene fatta precaricando il cavo nella posizione più bassa del deragliatore. Il cavo del cambio è soggetto ad allungamento, il che riduce la precisione del cambio di marcia. Se necessario, il cavo può essere stretto o allentato girando la vite di regolazione attraverso la quale il cavo passa nella leva del cambio (o maniglia rotante).

Regolazione del cambio posteriore - posizioni limite

Il cambio posteriore è dotato di viti di arresto (di nuovo marcate "H" e "L") che limitano il suo raggio di movimento, impedendo al cambio posteriore e alla catena di collidere con i raggi della ruota o alla catena di cadere dal pignone più piccolo.

Ordine:

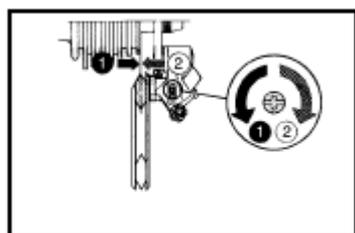
1.



Regolazione dell'arresto superiore

1. Cambiare la marcia in modo che la catena poggi sulla corona più piccola e sul pignone più grande.
2. Girare la vite di regolazione in modo che la puleggia guida sia direttamente sotto il pignone più grande e non possa più muoversi verso i raggi (assi) della ruota. Regolare il cavo del cambio nella posizione precaricata usando la vite di regolazione o di sicurezza.

2.



Regolazione dell'arresto inferiore

1. Cambiare la marcia in modo che la catena poggi sulla corona più grande e sul pignone più piccolo.
2. Girare la vite di regolazione in modo che la puleggia guida sia direttamente sotto il pignone più piccolo e non possa più muoversi verso l'esterno in direzione dei tubi della struttura posteriore.

Questi fermi erano già impostati prima che la bicicletta fosse venduta e non dovrebbero cambiare la loro posizione spontaneamente nell'uso normale.

Regolazione del cambio stesso

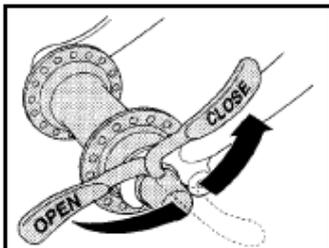
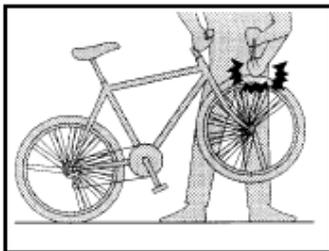
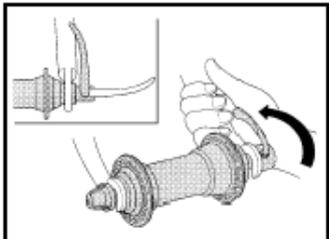
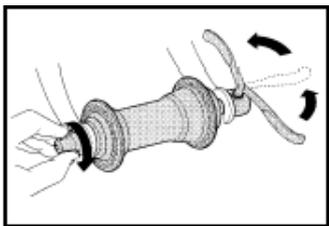
La regolazione del cambio stesso si esegue precaricando il cavo nella posizione del cambio posteriore, per cui la catena poggia sul pignone più piccolo. Come per il deragliatore, il cavo è soggetto ad allungamento. Se necessario, stringere o allentare il cavo girando la vite di regolazione direttamente sul cambio posteriore o girando la vite di regolazione attraverso la quale il cavo passa alla leva del cambio (o maniglia rotante). Dopo aver messo in tensione il cavo, controllare che la catena scivoli facilmente sul pignone adiacente. Per fare questo, è necessario girare le pedivelle o controllare durante la guida.

RUOTE, PNEUMATICI E VALVOLE

Le ruote sono sottoposte a uno stress considerevole a causa del peso del ciclista o del carico e delle irregolarità della superficie su cui si muove la bicicletta. Si raccomanda quindi di controllare regolarmente le ruote, in particolare per assicurarsi che non ci sia un'usura eccessiva delle loro parti essenziali e che girino senza problemi. Se avete dei dubbi, dovrete contattare un rivenditore specializzato (servizio). Dopo qualsiasi incidente, controllare che i raggi della ruota non siano danneggiati.

Mozzo con meccanismo di sgancio rapido

Le ruote anteriori e posteriori della maggior parte dei modelli di biciclette MTF sono dotate di un meccanismo a sgancio rapido facile da usare per facilitare il montaggio e lo smontaggio della ruota.



Montaggio delle ruote

1. Aprire la leva di sgancio rapido, allentarla di qualche giro e inserire la ruota nella forcella.
2. Stringere il dado di regolazione finché non si sente una leggera resistenza.
3. Chiudere la leva di sgancio rapido in modo che il lato marcato CLOSE sia rivolto verso l'esterno e la leva sia parallela alla forcella. È necessaria una certa forza per chiudere il meccanismo di sgancio rapido. Quando viene chiuso, si dovrebbe sentire una resistenza alta solo nell'ultimo terzo circa della corsa della leva, non prima.
4. Controllare che la ruota sia correttamente posizionata e centrata nella forcella (che non stia pizzicando le ganasce/pastiglie dei freni o la struttura della forcella posteriore con i cerchi o dischi).

AVVISO:

Non serrare mai lo sgancio rapido usando solo il dado di regolazione senza il blocco della leva specificato!

Se la ruota non fosse fissata correttamente, potrebbe cadere durante la guida, causando gravi lesioni!

Se possibile, controllare le condizioni dei meccanismi di sgancio rapido prima di ogni viaggio per assicurarsi che le ruote siano attaccate correttamente al telaio.

Sollevare la e-bike dal manubrio diverse volte in modo che la ruota anteriore sia in sospensione. La ruota anteriore non deve allentarsi e non deve in alcun modo tendere a cadere. Se aveste dei dubbi, dovrete rimontare la ruota nuovamente.

Assicuratevi che la leva sia completamente girata nella posizione CLOSE (vedere immagine). Quando il meccanismo è chiuso, la leva non deve poter girare liberamente.

Rimozione della ruota

Ruota anteriore:

1. Se è necessario far passare la ruota tra le ganasce del freno, scollegare il cavo del freno.
2. Allentare il meccanismo di sgancio rapido, allentare il dado di regolazione di qualche giro e rimuovere la ruota dalla forcella.

Ruota posteriore:

1. Se è necessario far passare la ruota tra le ganasce del freno, scollegare il cavo del freno.
2. Cambiare la marcia in modo che la catena poggi sul pignone più piccolo.
3. Allentare il meccanismo di rilascio rapido e allentare il dado di regolazione di qualche giro.
4. Tirare il cambio posteriore all'indietro per liberare la catena dal pignone e rimuovere la ruota dalla forcella.

Sui modelli a motore posteriore, bisogna prima scollegare il connettore del cavo del motore che passa sotto la catena, poi rimuovere la ruota posteriore ed eseguire i passi necessari. Il connettore si stacca tirando (non è dotato di filettatura) - attenzione, è difficile a causa dell'impermeabilità della connessione. Quando si ricollega, portare i connettori con le frecce rivolte l'una verso l'altra nella posizione corretta e stringerli tra loro finché non si fermano.

Non c'è alcun connettore sul cavo del motore nel modello FOLD. Dopo aver rimosso la ruota posteriore, le operazioni necessarie si effettuano sul telaio, a portata del cavo del motore.

***Nota:** Nel caso di freni a disco, si raccomanda di inserire un distanziale adatto tra le pastiglie dei freni dopo aver rimosso la ruota. Se la ruota non è fissata nella forcella, non premere la leva del freno. Se la leva del freno viene premuta senza il distanziale inserito, i pistoni si estendono più del solito. Se questo accade, la ruota non può essere rimontata. Vedere la sezione FRENI, pagina 12.*

Montaggio delle ruote

Questo viene fatto nell'ordine inverso allo smontaggio:

1. Inserire la ruota nelle estremità della forcella.
2. Prima di stringere, controllate che la ruota posteriore e quella anteriore siano correttamente centrate nella forcella.
3. Fissare la ruota con il meccanismo di sgancio rapido.
4. Collegare il cavo del freno e controllare che i freni funzionino, in particolare che il cerchio o il disco non vengano pizzicati dalle ganasce o dalle pastiglie del freno. Se necessario, fare piccole regolazioni usando le viti di regolazione.

Forature

In caso di difetto, seguire la procedura raccomandata:

1. Prima di smontare la ruota, controlla che la valvola non abbia perdite. Per eseguire questo controllo, gonfi leggermente lo pneumatico e lubrifica l'uscita della valvola. Se escono bolle dalla valvola, questo indica una maggiore perdita d'aria e significa che la valvola è danneggiata o allentata.
2. Rimuova la ruota, sviti il cappuccio di protezione o il dado di fissaggio della valvola.
3. Spinga lo pneumatico contro la valvola nel letto del cerchio, poi tolga lo pneumatico vicino alla valvola sul bordo del cerchio e lo sollevi su tutta la circonferenza del cerchio. Se necessario, utilizzi leve di montaggio, ma in nessun caso utilizzi un attrezzo a spigoli taglienti per lo smontaggio.
4. Rimuova la camera d'aria, la gonfi e determini quale parte della camera d'aria è danneggiata e la ripari usando il kit di riparazione della camera d'aria (vedere le istruzioni per l'uso del kit di riparazione).
5. Prima di rimettere il tubo al suo posto, controlla le condizioni del pneumatico e del letto del cerchio e cerca di trovare l'area difettosa e rimuova qualsiasi corpo estraneo (sasso, vetro, chiodo, ecc.). Inoltre, allinea le strisce per cerchi.
6. Inserisci nuovamente la camera d'aria nel cerchio e la gonfi leggermente, altrimenti c'è il rischio che si schiacci tra lo pneumatico e il cerchio e di conseguenza si fori. Spinga con attenzione la valvola attraverso il foro appropriato nel cerchio.
7. Riponga lo pneumatico intorno al letto del cerchio. Cominci dalla valvola e usi le leve di montaggio se necessario (la maggior parte degli pneumatici può essere montato facilmente solo a mano). La valvola deve poggiare perpendicolarmente al cerchio, non deve essere posizionata diagonalmente.
8. Usi le dita per spostare lo pneumatico di lato, alternando a sinistra e a destra lungo la circonferenza per assicurare un'aderenza perfetta e per minimizzare il rischio di schiacciare la camera d'aria tra lo pneumatico e il cerchio.
9. Gonfi la camera d'aria e controlla la concentricità dello pneumatico montato.
10. Rimontare la ruota sulla forcella.

AVVISO:

Raccomandiamo di sostituire la camera d'aria con una nuova dopo ogni foratura.

Se lo pneumatico ha un battistrada specifico, allora la direzione della rotazione deve essere osservata quando si sostituisce lo pneumatico e quando si reinstalla la ruota! La direzione di rotazione prescritta è di solito segnata sul lato dello pneumatico con una freccia o una freccia e l'iscrizione ROTATION. Controllare anche che lo pneumatico sia gonfiato alla pressione corretta (vedere il capitolo seguente).

Controllare che i freni e le marce siano regolati correttamente e che i freni funzionino correttamente.

Controllare anche che i sistemi di sgancio rapido (o le connessioni dei bulloni) siano serrati correttamente (vedere la sezione precedente Montaggio delle ruote).

Pressione degli pneumatici

La pressione degli pneumatici è un parametro molto importante che permette allo pneumatico di ruotare senza problemi e di durare a lungo. Vi raccomandiamo di controllare la pressione degli pneumatici con un manometro quando vengono gonfiati. Faccia anche attenzione ai diversi tipi di valvola (vedere il paragrafo "Valvole").

Le dimensioni dello pneumatico e l'intervallo di pressione di gonfiaggio sono indicate sul lato dello pneumatico. Di solito la pressione massima consentita dell'aria è data in unità di bar, kilopascal (kPa) o PSI. Per alcuni pneumatici è indicato anche l'intervallo ottimale o persino la pressione minima di gonfiaggio. La conversione tra unità di pressione è la seguente:

1 bar = 1 atmosfera = 100 kPa = 14.50377 PSI

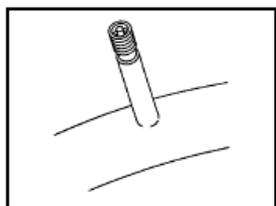
1 PSI = 0,06894757 bar = 6,894757 kPa

1 kPa = 0,01 bar = 0,1450377 PSI

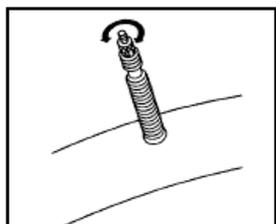
AVVISO:

Non gonfiare lo pneumatico oltre la pressione massima consentita. Se lo pneumatico è sovra gonfiato, può distruggersi improvvisamente durante la guida. Se usa dispositivi di erogazione di aria compressa (per esempio i compressori delle stazioni di servizio), raggiungerà il gonfiaggio massimo degli pneumatici molto rapidamente. Pertanto, faccia molta attenzione durante il gonfiaggio e, se possibile, controlli sempre la pressione dello pneumatico con un manometro dopo il gonfiaggio.

Valvole



Una **valvola per auto** è lo stesso tipo di valvola usata sulle ruote delle auto. Per gonfiare lo pneumatico, deve rimuovere il tappo della valvola e spingere la pompa sull'estremità della valvola. Se è necessario rilasciare aria, prema il centro della valvola con un dito o un oggetto appuntito.



La **valvola tubolare** è più sottile della valvola per auto, gestisce meglio le pressioni di gonfiaggio più alte e si vede meglio sulla bicicletta. Per gonfiare la camera d'aria con questa valvola, deve rimuovere il cappuccio della valvola e allentare la vite di sicurezza. Prima di gonfiare, stringa brevemente l'estremità della valvola per far fuoriuscire un po' d'aria e rilasciare la valvola. Poi premere la pompa sull'estremità della valvola e iniziare a pompare aria. Dopo il gonfiaggio, si assicuri di riavvitare la vite di sicurezza della valvola.

Raccomandazioni

Quando si compra una nuova camera d'aria, controllare che il tipo di valvola corrisponda alle valvole usate sulla sua bicicletta.

Cerchi

Mantenga sempre la superficie dei cerchi pulita e sgrassata. Se i cerchi sono unti, la performance di frenata sarà notevolmente ridotta.

Il cerchio è meccanicamente più sollecitato quando si passa su superfici irregolari e quando si frena. L'attrito dovuto alla frenata causa l'usura del cerchio. Quando l'usura del cerchio raggiunge un certo limite, il cerchio può iniziare a deformarsi sotto la pressione dello pneumatico! Se ha dei dubbi, contatti il suo rivenditore e gli chieda di controllare lo spessore dei cerchi. Alcuni cerchi moderni sono dotati dei cosiddetti indicatori di usura, che possono essere usati per rilevare visivamente l'usura critica del cerchio.

AVVISO:

Una depressione intorno alla circonferenza del cerchio è un indicatore di usura del cerchio. Anche se la depressione non è più visibile, non continui ad usare il cerchio. L'uso continuato potrebbe causare la rottura del cerchio e provocare lesioni al ciclista.

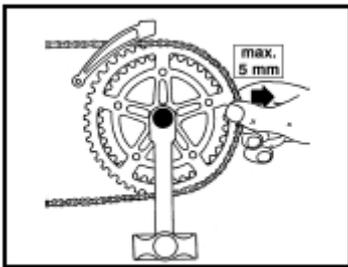
CATENA

La **catena** trasmette la forza dai pedali alla ruota posteriore ed è uno dei componenti più sollecitati di una bicicletta. **Ecco perché la cura delle catene merita sicuramente un'attenzione speciale!** È molto importante mantenere la catena pulita e lubrificata. La catena deve essere pulita accuratamente prima di ogni lubrificazione. La sabbia e la piccola sporcizia che si attaccano alla catena durante la guida riducono rapidamente la sua vita utile. Una manutenzione adeguata e regolare prolunga significativamente la vita dei pignoni, dei deragliatori e del cambio posteriore. Con il tempo, la catena si stressa a causa del carico e deve essere sostituita. La mancata sostituzione della catena per tempo può danneggiare i deragliatori e i pignoni. Una regolare rimisurazione della catena da parte del suo meccanico è quindi assolutamente necessaria

Regolazione e montaggio/smontaggio

La corretta tensione della catena viene mantenuta automaticamente dal cambio posteriore (deragliatore).

Le catene hanno perni di collegamento speciali, che dovrebbero essere scollegati e collegati solo da un rivenditore specializzato con un attrezzo specializzato. Tuttavia, è possibile cambiare la catena da soli usando una rivettatrice di buona qualità.



Usura della catena

È vero per tutte le catene che anche la catena di migliore qualità ha sempre una durata limitata e quindi una vita utile limitata. La catena deve essere sostituita quando può essere tirata più di 5 mm fuori dal deragliatore medio (vedere figura). Il modo migliore per determinare l'usura della catena è usare un calibro da officina per controllare il passo della catena, che può essere acquistato nei negozi specializzati.

L'usura della catena può essere monitorata continuamente con questo calibro e la catena può essere sostituita al momento giusto, cioè né troppo presto né troppo tardi. Se la distanza tra le catene supera il limite massimo consentito, può verificarsi un'usura eccessiva su altri componenti dell'ingranaggio di trasmissione, cioè specialmente i pignoni e deragliatori. **Pertanto, la catena dovrebbe essere controllata regolarmente e sostituita immediatamente se necessario.**

Cura della catena

La catena dovrebbe essere lubrificata circa una volta al mese in condizioni di guida normali, e circa ogni 200 km se la bicicletta viene usata più frequentemente. Quando si pedala in cattive condizioni (pioggia, polvere, fango), la cura della catena dovrebbe essere ancora più frequente, anche dopo ogni viaggio!

Ci sono diversi lubrificanti comunemente disponibili sul mercato per mantenere le catene di biciclette. Quando si lubrifica la catena, seguire le seguenti istruzioni:

1. Pulire qualsiasi residuo di lubrificante inutile dalla superficie della catena con un panno asciutto. Questo residuo non farà altro che accumulare altro sporco, con un impatto negativo sulla vita utile della catena, per non parlare del rischio di sporcare l'abbigliamento e la bicicletta stessa.
2. Applicare il lubrificante in piccole dosi, ma uniformemente lungo la lunghezza della catena, e sulla superficie interna dei perni della catena. I lati della catena, invece, devono rimanere asciutti e puliti.
3. Una volta applicato il lubrificante, rimuovere il lubrificante rimasto attaccato alla superficie della catena usando un panno asciutto e muovendo le pedivelle in direzione contraria alla pedalata. La catena trae beneficio solo dal lubrificante che rimane all'interno delle maglie, non sulla loro superficie.

Nei negozi specializzati si possono acquistare attrezzature speciali per la pulizia della catena (chiamati

lavacatena), che sono in grado di rimuovere completamente lo sporco da una catena molto sporca, riportandola al suo aspetto originale e prolungandone così la vita utile. Investire in uno strumento di questo tipo vale sicuramente la pena, specialmente per chi guida più spesso in cattive condizioni.

In caso di uso normale, non in condizioni estreme (pioggia, polvere, fango), la vita utile media di una catena è approssimativamente tra 1000 e 2000 chilometri. Tuttavia, questa è una questione molto individuale.

AVVISO:

Usare sempre e solo catene progettate per il tipo di cambio corrispondente, in caso di dubbio consultare un centro di assistenza specializzato.

FORCELLA DI SOSPENSIONE

Un elemento essenziale per il buon funzionamento della forcella di sospensione è che sia pulita. Tenga pulite le superfici di scorrimento delle forcelle di sospensione per evitare che lo sporco entri nelle guarnizioni. Dopo ogni corsa, pulire la forcella con un panno morbido e umido e spruzzare un leggero strato di **olio di silicone** o ricoprire leggermente le superfici di scorrimento della forcella con **olio idraulico**.

Se la forcella ha ammortizzazione, rigidità ed escursione regolabili, ne sarà informato dal tecnico al momento dell'acquisto della bicicletta e le sarà spiegata la procedura d'uso. Alcuni modelli di forcella hanno la possibilità di cambiare la rigidità, il che richiede la sostituzione di alcune parti della forcella. Faccia sempre eseguire questo lavoro da un servizio autorizzato.

Per le forcelle ad aria, far riferimento alle pressioni in base al peso del ciclista indicate direttamente sulla forcella.

Il corretto funzionamento della forcella è possibile solo dopo che la forcella è stata regolata in base al peso del ciclista e allo scopo di guida. In generale, quando il ciclista carica la bicicletta, la forcella dovrebbe scendere di circa il 10-25% della corsa totale indicata. Altrimenti, l'impostazione iniziale della sospensione deve essere cambiata.

Per evitare di ridurre la vita utile della forcella di sospensione, dovrebbe prestare attenzione ai seguenti punti prima di ogni viaggio:

- Controllare regolarmente la forcella per qualsiasi danno visibile.
- La posizione della ganaschia del freno (pastiglia) rispetto al cerchio (disco) (ottimale 1-2 mm), il gioco nella leva del freno (il contatto tra la ganaschia del freno (pastiglia) e il cerchio (disco) dovrebbe avvenire dopo aver premuto 1/3 della leva).
- Rigidità della meccanica dei freni - stringere le leve dei freni e spingere la ruota in avanti e indietro per controllare se ci sono collegamenti allentati.

AVVISO:

Dopo un incidente, il telaio e la forcella dovrebbero sempre essere controllati per verificare che non ci siano danni. Se si riscontrano danni, ci si deve recare immediatamente presso un servizio specializzato.

Non tentare riparazioni o regolazioni che non possano essere eseguite perfettamente. Riparazioni o regolazioni fatte male possono provocare incidenti. Controllare regolarmente che tutti i bulloni della forcella di sospensione siano ben stretti.

Vi raccomandiamo di affidare il lavoro su telaio e forcella a rivenditori specializzati.

AVVISO:

Le forcelle per e-bike MTF sono solo per uso off-road leggero, mai per Freeride, Down Hill o terreni impegnativi.

MANUBRIO CON ATTACCO E BLOCCAGGIO

Si deve prestare particolare attenzione al manubrio per garantire una guida sicura in tutte le condizioni.

AVVISO:

Prima di guidare, assicurarsi sempre che i componenti del manubrio siano fissati correttamente e saldamente in posizione e che il bloccaggio del manubrio (nel tubo del manubrio) sia regolato senza un gioco eccessivo. Il manubrio, l'attacco e i loro componenti non devono presentare segni di rotture o curvature per effetto di forze esterne.

La regolazione del bloccaggio del manubrio deve essere effettuata prima della vendita della bicicletta. In caso di un gioco aggiuntivo nel bloccaggio, questo può essere regolato (vedere sotto). Tuttavia, se non è sicuro, lasci regolare il bloccaggio ad un servizio specializzato. Per ragioni di sicurezza, il manubrio e l'attacco devono sempre essere sostituiti dopo un danno o una deformazione dovuti a una caduta ecc.

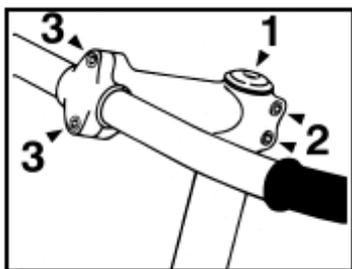
Non combinare mai un manubrio fatto di leghe di alluminio o altri materiali leggeri con un attacco in acciaio.

Consigli pratici: Prima di guidare, sedersi sulla e-bike, mettere le mani sul manubrio e tenere i piedi per terra. Frenare saldamente la ruota anteriore e muovere l'intera e-bike in avanti e indietro. Tutte le parti del manubrio devono rimanere ferme, il bloccaggio del manubrio non deve oscillare su nessun lato (il manubrio non deve muoversi a scatti o avanti e indietro) e le ganasce del freno anteriore devono sostenersi saldamente. Frenare la ruota posteriore in modo simile e controllare la stabilità dei supporti dei freni. In questo modo si controllerà l'intero gruppo del manubrio e i componenti del sistema frenante.

Si prenda 2 secondi per farlo prima di ogni viaggio così da garantire la sua sicurezza e quella degli altri utenti della strada!

Attacco del manubrio tipo A-Head (senza filettatura)

L'attacco è fissato al tubo della forcella dall'esterno. Il gioco del bloccaggio manubrio è definito da un bullone nella parte superiore dell'attacco. Questo bullone è collegato al collo della forcella da una "stella" che viene spinta nel collo della forcella. Il gioco del bloccaggio manubrio può essere regolato solo se prima si allentano le viti esagonali principali sul lato dell'attacco. Per la regolazione, procedere come segue:



La regolazione dell'altezza del manubrio è possibile solo nella direzione verso il basso rimuovendo i distanziatori sotto l'attacco manubrio in combinazione con l'accorciamento (taglio) del collo della forcella alla lunghezza desiderata. L'accorciamento del collo della forcella deve essere eseguito esclusivamente da un servizio specializzato. Se si vuole regolare il manubrio più in alto, si deve scegliere un manubrio diverso o un attacco con un angolo di inclinazione diverso (più alto).

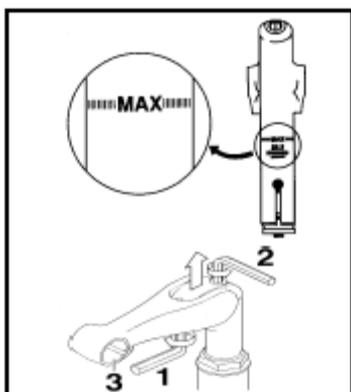
Le principali regolazioni per questo tipo di attacco sono le seguenti:

1. Viti laterali **2** - allineamento dritto dell'attacco.
2. Vite **1** - regolazione del gioco del bloccaggio manubrio, prima è sempre **NECESSARIO** allentare le viti **2**, che devono essere nuovamente serrate dopo la regolazione del gioco.
3. Viti **3** - regolazione dell'inclinazione e del movimento laterale del manubrio.

AVVISO:

Assicurarsi che le viti di bloccaggio **2** e **3** siano sempre ben strette prima di guidare!

Attacco con inclinazione regolabile (attacco regolabile)



I seguenti elementi di regolazione servono a regolare l'altezza e l'angolazione dell'attacco e l'inclinazione del manubrio:

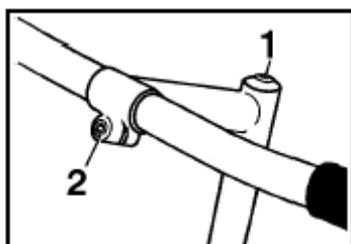
1. Vite 1 - regolazione dell'angolo dell'attacco
2. Vite 2 - regolazione dell'altezza del manubrio
3. Viti 3 - regolazione dell'inclinazione e dello spostamento laterale del manubrio.

AVVISO:

Non tirare mai l'attacco fuori dal tubo del manubrio oltre il segno di massima estrazione (vedere l'immagine), questo potrebbe distruggere l'attacco o il tubo del manubrio!

Attacco standard (con filettatura)

L'attacco con filettatura viene inserito nel collo della forcella e fissato con un lungo bullone centrale che attraversa tutto l'attacco in senso longitudinale. Il dado di questo bullone ha l'estremità inferiore a forma di cono tagliato diagonalmente. Seguire l'illustrazione sottostante per la regolazione.



I seguenti elementi di regolazione servono a regolare l'altezza e l'angolazione dell'attacco e l'inclinazione del manubrio:

1. Vite 1 - regolazione dell'altezza del manubrio
2. Vite 2 - regolazione dell'inclinazione e dello spostamento laterale del manubrio.

AVVISO:

Non tirare mai l'attacco fuori dal tubo del manubrio oltre il segno di massima estrazione (vedere l'immagine), questo potrebbe distruggere l'attacco o il tubo del manubrio!

Estensioni del manubrio (estremità)

Le estensioni del manubrio (estremità) si usano per aumentare la variabilità della presa del manubrio. Sono particolarmente utili per la guida sportiva o per viaggi più lunghi.

Il montaggio e la regolazione dell'inclinazione si effettuano tramite le viti di fissaggio sulle estensioni del manubrio.

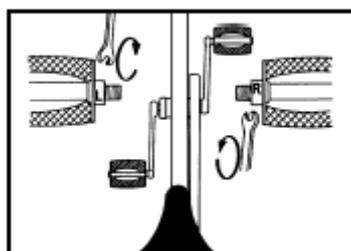
AVVISO:

Usare sempre e solo estensioni del manubrio che sono raccomandate per il tipo specifico di manubrio. Consulti il suo rivenditore specializzato se necessario.

AVVISO:

Dopo aver regolato il manubrio, stringere nuovamente tutte le viti sul manubrio in modo sicuro. I collegamenti con viti allentati possono avere un enorme effetto negativo sulla sicurezza della guida!

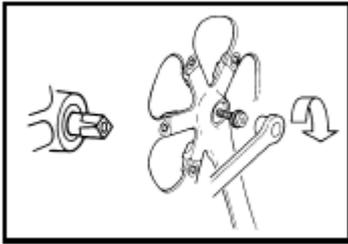
PEDALI E PEDIVELLE



Ogni pedale è progettato per essere montato solo sulla pedivella sinistra o destra. Il pedale contrassegnato dal simbolo "R" è progettato per essere montato nella pedivella destra (pedivella con deragliatore medio) e si stringe verso destra. Il pedale contrassegnato dal simbolo "L" è progettato per essere montato sulla pedivella sinistra e serrato a sinistra (vedere la figura). Nella maggior parte dei casi questa marcatura è stampata sulla faccia frontale dell'asse del pedale.

Per la rimozione si applica la procedura inversa.

Le pedivelle sono fissate con bulloni (o dadi) all'estremità dell'asse centrale (vedere la figura). I bulloni devono essere controllati



periodicamente per assicurarsi che siano serrati correttamente. Faccia eseguire questo controllo periodicamente almeno una volta all'anno da un rivenditore specializzato.

Nella maggior parte dei casi è necessario un attrezzo speciale per rimuovere le pedivelle dall'estremità dell'asse centrale.

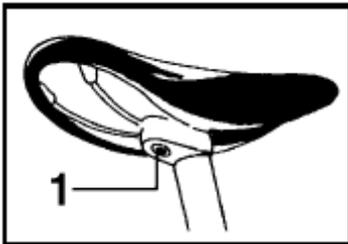
AVVISO:

In caso di deformazione causata da una caduta, un impatto o un evento simile, si consiglia di sostituire le pedivelle e i pedali come misura precauzionale. Crepe minuscole, che non possono essere rilevate ad occhio nudo, possono causare gravi danni al materiale portandolo alla distruzione!

Gli assi centrali che sono rigidi o hanno un funzionamento duro devono essere controllati da un rivenditore specializzato e sostituiti se necessario.

SELLA E REGGISELLA

Inclinazione della sella e regolazione centrale

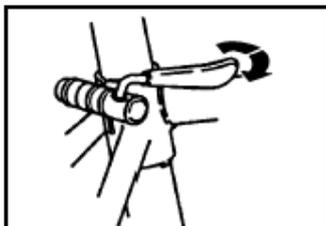


Allentare la vite 1, regolare l'inclinazione o lo spostamento centrale della sella e riserrare la vite correttamente.

AVVISO:

L'allentamento della vite di bloccaggio può provocare danni al reggisella o lesioni al ciclista. Reggisella e selle danneggiati o piegati (ad esempio dopo un incidente) devono essere sostituiti immediatamente (rischio di rottura).

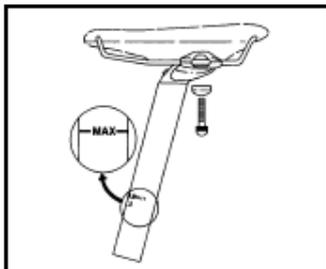
Regolazione dell'altezza



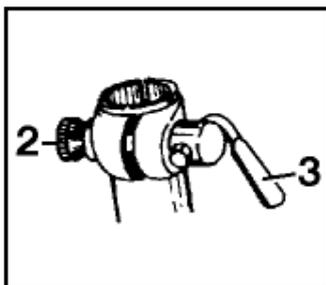
Allentare la vite di bloccaggio del morsetto della sella (o il suo meccanismo di sgancio rapido) e regolare la sella all'altezza desiderata. Poi stringere nuovamente la vite di bloccaggio (meccanismo di sgancio rapido).

AVVISO:

Assicurarsi che il reggisella non venga mai esteso dal tubo della sella oltre la linea (di solito segnata con "MAX") che determina la massima estensione sicura possibile del reggisella!



Se il sistema di sgancio rapido non riesce a fissare il reggisella nella posizione desiderata (il reggisella può essere ruotato liberamente o addirittura reinserito nel tubo della sella), rilasciare nuovamente la leva di sgancio rapido, stringere la vite di regolazione 2 (vedere la Fig.) e poi fissare nuovamente il meccanismo di sgancio rapido con la leva 3.



Quando viene chiuso, si dovrebbe sentire una resistenza alta solo nell'ultimo terzo della corsa della leva 3, non prima. Non cercare mai di stringere il reggisella usando solo la vite di regolazione 2, questo potrebbe causare l'allentamento spontaneo dell'attacco durante la guida.

Raccomandazioni

Se la lunghezza del reggisella non le permette di regolarlo comodamente, è possibile usare un reggisella di lunghezza differente. Contattate il vostro rivenditore.

Raccomandazioni

Quando si guida in terreni aperti, specialmente in ripidi declivi, si raccomanda di abbassare l'altezza del reggisella per ottimizzare il lavoro delle gambe in terreni difficili e anche per distribuire meglio il peso in caso di discesa (abbassando il centro di gravità). Se si segna l'altezza normale e l'altezza ridotta sul reggisella in modo adeguato, sarà sempre facile e veloce regolare il reggisella all'altezza corretta a seconda delle condizioni di guida.

Reggisella telescopico

Il reggisella telescopico rende facile cambiare l'altezza della sella durante la guida, anche senza fermarsi. Una leva sul manubrio serve a questo scopo - quando la preme, il reggisella si ritrae o si estende a seconda del carico sulla sella. Quindi, rilasciare la leva. Usare la leva solo quando è pronto a cambiare l'altezza della sella.

AVVISO:

Quando si sposta il reggisella telescopico verso il basso nel tubo della sella (retrazione), è importante che il cavo venga tirato fuori dalla guaina nella parte anteriore del telaio (verso il manubrio) nello stesso momento in cui il reggisella viene spostato nel tubo sella. Se si sposta il reggisella verso l'alto (estensione), inserisca il cavo del tubo della sella nel telaio dell'e-bike alla stessa velocità con cui si estende il reggisella.

Questo eviterà che il cavo si rompa e quindi che il reggisella telescopico non funzioni correttamente.

STRINGERE TUTTE LE VITI DELLA BICICLETTA

L'attacco, il manubrio, le leve dei freni, il portaborraccia, il bullone del tubo della sella, i bulloni delle pinze dei freni, il bullone del morsetto del deragliatore e del deragliatore, i bulloni del cambio posteriore, ecc. - non superare mai le coppie di serraggio raccomandate indicate direttamente sui singoli componenti - specialmente i componenti e le parti in carbonio possono essere danneggiati irreversibilmente.

Controllare la completezza e il serraggio delle singole viti del deragliatore medio. Soprattutto il bullone che sostiene le pedivelle sull'asse. Se la pedivella è allentata sull'asse, il guasto deve essere riparato IMMEDIATAMENTE, poiché anche un viaggio breve con una pedivella "allentata" può causare un deterioramento irreversibile delle pedivelle. Il serraggio del pedale nella pedivella deve essere controllato allo stesso modo.

TABELLA DELLE COPPIE DI SERRAGGIO DEI SINGOLI COMPONENTI

Componente	Connessione a vite	* Nm
Pedivelle	Vite di fissaggio della pedivella (con testa quadrata, senza lubrificazione)	34 - 44
	Vite di fissaggio della pedivella (lubrificata octalink)	35 - 50
	Vite dei pignoni	8 - 11
Movimento centrale	Pignone sigillato nel telaio	49 - 69
	Scodella e anello di sicurezza	49 - 78
Pedali	Asse	34
Scarpe	Tacchette	5 - 8
	Pin	4
Freni	Vite di fissaggio per il montaggio al telaio (freni a V)	5 - 9
	Perno girevole (freni caliper)	8 - 10
	Vite di fissaggio del cavo	6 - 8
	Vite di fissaggio delle pastiglie dei freni	5 - 7
	Vite di fissaggio per inserire la copertura delle pastiglie dei freni	1 - 2
Deragliatore posteriore (cambio posteriore)	Vite di montaggio (vite di ancoraggio)	8 - 10
	Vite di fissaggio del cavo	4 - 6
	Vite perno pulegge	3 - 4
Deragliatore (cambio anteriore)	Vite di montaggio	5 - 7
	Vite di fissaggio del cavo	5 - 7

Leva del freno e del cambio posteriore	Vite di montaggio del supporto (chiave Allen)	6 - 8
	Vite di montaggio del supporto (cacciavite)	2.5 - 3
	Vite di montaggio del tappo (telaio) - cacciavite	1.5 - 2
	Vite di fissaggio del cambio	2.5
Mozzo	Leva a sgancio rapido	9 - 12
	Dado per regolare il cuscinetto del mozzo a sgancio rapido	10 - 25
Mozzo inattivo	Vite di fissaggio della ruota libera	35 - 49
	Vite di fissaggio del dado della ruota libera	35 - 44
	Anello di sicurezza del blocco del pignone	29 - 49
Attacco manubrio	Vite del morsetto del manubrio (M5)	10-12
	Vite del morsetto del manubrio (M6)	14-16
	Cono di apertura dell'attacco del manubrio	19,6
	Aheadset per fissare la forcella (M5)	10-12
	Aheadset per fissare la forcella (M6)	14-16
	Vite di bloccaggio per attacco con inclinazione regolabile	11-12
Tubo della sella	Vite della sella (sistema a due viti) M5/M6	9-11
	Vite della sella (sistema a vite singola) M7/M8	16-19
	Fissaggio della sella	12
Portaborracce	Viti	5

* Secondo la documentazione tecnica e i materiali promozionali dei produttori di componenti.

PULIZIA E LUBRIFICAZIONE

Pulizia: Mantenere la bicicletta pulita è molto importante per mantenere un funzionamento perfetto. Lo sporco e la polvere danneggiano le parti mobili della bicicletta, specialmente la catena, il pignone, il cambio posteriore e i cerchi. Se si guida su terreni fangosi, è necessario pulire accuratamente la bicicletta dopo ogni viaggio.

Le idropulitrici ad alta pressione non sono adatte a pulire una bicicletta. L'acqua può entrare nei cuscinetti, l'alta pressione è in grado di rimuovere gli oli lubrificanti e il grasso. La pulizia manuale della bicicletta è sempre il metodo migliore. Non pulire mai una bicicletta senza averla prima sciacquata con acqua, altrimenti la vernice e la superficie dei componenti possono essere sfregiati.

Lubrificazione: Faccia attenzione a tutte le parti mobili della bicicletta, specialmente la catena. I lubrificanti progettati per automobili e motociclette non sono adatti all'uso sulle biciclette.

- Non lubrificare eccessivamente il cambio posteriore. Se si usa troppo lubrificante, si accumulano sporco e polvere.
- Evitare di applicare il lubrificante a cerchi, ganasce e dischi dei freni.
- Si consiglia di lubrificare occasionalmente i perni rotatori delle leve e delle ganasce dei freni.
- La lubrificazione di fili (cavi e cavi bowden), mozzi, bloccaggio manubrio, centro pedalata e pedali dovrebbe essere lasciata ad un meccanico esperto. Questi componenti devono essere smontati, puliti, lubrificati, riassemblati e regolati.

CALENDARIO DI MANUTENZIONE

AVVISO:

Rimuovere la batteria dalla bicicletta prima di qualsiasi lavoro sulla e-bike.

Dopo aver percorso circa 200-300 km ed entro 6 mesi dall'acquisto, portatela dal vostro rivenditore per una regolazione in garanzia. Questa ispezione può rivelare vari difetti e aiuterà a garantire una buona regolazione dei componenti dopo il funzionamento iniziale della bicicletta. La mancata realizzazione dell'ispezione di garanzia può essere motivo di rifiuto di reclami in caso di difetti correlati alla stessa.

Se guida spesso e specialmente su terreni difficili, segua il seguente calendario di manutenzione:

Dopo ogni viaggio: Controllare - funzione dei freni, cambio, facilità di rotazione delle ruote, manubrio, centro pedalata, viti di sgancio rapido, carica della batteria.

Ogni settimana, o dopo circa 200 km: pressione degli pneumatici, centratura del cerchio della ruota, serraggio di tutti i collegamenti delle viti, serraggio della pinza e del disco in caso di freni a disco, lubrificazione della catena.

Ogni mese: Lavare, asciugare e conservare la bicicletta, eseguire un'ispezione generale approfondita, controllare lo stiramento della catena con una pinza (a partire da 700 km), sostituire una catena allungata, pulire la catena, controllare l'usura del battistrada e i danni ai lati dei pneumatici, usura delle ganasce/pastiglie dei freni, perdita d'olio nella forcella di sospensione, morsetto della sella, reggisella a sgancio rapido e viti delle ruote, lubrificare i perni dei freni, leve dei freni, cambio posteriore e estremità dei cavi bowden, pulire e lubrificare le barre interne della forcella di sospensione sopra gli anelli tergitristallo.

Ogni 3 mesi: Controllare il serraggio di dadi e viti, lubrificare il tubo della sella e l'attacco del manubrio.

Ogni 6 mesi: Eseguire un servizio generale presso un centro di assistenza professionale.

AVVISO:

La bicicletta, come tutti i componenti meccanici, è soggetta ad usura e ad alte sollecitazioni meccaniche. Materiali e componenti diversi possono rispondere alle sollecitazioni di stress o carico in modi diversi. Se la vita utile dei componenti venisse superata, questi potrebbero cedere improvvisamente e causare lesioni al ciclista. Qualsiasi forma di crepe, scanalature o scolorimento in aree molto sollecitate indica che la vita utile del componente è stata raggiunta e il componente dovrebbe essere sostituito.

AVVISO:

Per i componenti compositi, i danni da impatto possono non essere visibili o rilevabili dall'utente. Pertanto, in caso di impatto, i componenti in materiale composito devono essere restituiti al produttore per un'ispezione o essere rimossi e sostituiti con componenti nuovi.

AVVISO:

Usare solo pezzi di ricambio originali per i componenti essenziali per la sicurezza.

TRASPORTO, IMMAGAZZINAMENTO E SMALTIMENTO

TRASPORTO E-BIKE

Se si trasporta la bicicletta con un'autovettura, usare solo corrieri di trasporto approvati per quel veicolo.

Se la bicicletta viene trasportata su un'autovettura sotto la pioggia o in simili condizioni deteriorate, sarà esposta a grandi quantità d'acqua indipendentemente dalla velocità e dall'intensità della pioggia. In particolare, proteggere i componenti elettrici e le parti mobili (cavi, cambio, catena) con una copertura impermeabile. Anche proteggere la sella, ad esempio avvolgendola con un telo di plastica, è molto utile in questo caso.

Durante il trasporto, la bicicletta non dovrebbe stare 'a testa in giù', cioè attaccata al tetto dell'auto con il manubrio, poiché il manubrio potrebbe essere sottoposto a forze dinamiche elevate che, in determinate circostanze, potrebbero portare allo stress del materiale e alla sua successiva distruzione. Non è permesso trasportare e-bike sul tetto dell'auto a causa del loro peso maggiore (motore, batteria). Il trasporto consigliato è su un porta e-bike, che viene attaccato alla parte posteriore dell'auto tramite un dispositivo di traino.

Rimuovere tutte le parti che possono essere facilmente perse o rimosse, cioè rubate (ad esempio pompe, bottiglie, borse, illuminazione, ecc.) Adattare la velocità del veicolo in base alle condizioni (alta sensibilità ai venti trasversali) e fare attenzione a guidare su profili ridotti come tunnel, sottopassaggi e garage.

AVVISO:

Fare attenzione al carico massimo sul porta e-bike. Le e-bike hanno un peso maggiore delle biciclette classiche.

IMMAGAZZINAMENTO E-BIKE

Se si deve conservare la sua e-bike per un periodo di tempo prolungato (ad esempio durante l'inverno), osservare le seguenti condizioni:

1. Prima di riporre l'e-bike, pulirla adeguatamente e lubrificare i componenti dati (specialmente la catena, il deragliatore, il cambio posteriore e i cerchi).
2. Trattare le parti cromate e quelle con una finitura lucida con un prodotto protettivo anticorrosione.
3. Controllare la pressione degli pneumatici o regolarla alla pressione prevista.
4. Caricare la batteria. Non lasciare il caricatore collegato alla rete o la batteria. Per un immagazzinamento più lungo, la batteria dovrebbe essere ricaricata regolarmente ogni due mesi.
5. La batteria e il caricatore devono essere conservati in un luogo asciutto e ben ventilato con una temperatura ambiente di 0 - 35°C e un'umidità relativa fino al 65%. Evitare la vicinanza a sostanze corrosive e tenerla sufficientemente lontano da calore eccessivo e fiamme vive.
6. Proteggere la e-bike dalle intemperie, specialmente dal sole, dalla pioggia e dalla neve.
7. Conservare la e-bike in una stanza asciutta, buia e al riparo dalla polvere.

SMALTIMENTO E-BIKE ALLA FINE DELLA SUA VITA UTILE



Protegga l'ambiente! Non smaltire apparecchiature elettriche o batterie nei rifiuti urbani. Questo prodotto e la sua batteria contengono componenti elettrici/elettronici. Secondo la Direttiva Europea 2012/19/EU, le apparecchiature elettriche ed elettroniche e le batterie non possono essere smaltite nei rifiuti urbani alla fine della loro vita utile, ma devono essere portate allo smaltimento ecologico in punti di raccolta designati. Informazioni su questi siti sono disponibili presso l'ufficio comunale.

LOCALIZZAZIONE DEL GUASTO

Effettuare le riparazioni da solo solo se si è sicuri di avere le conoscenze e gli strumenti necessari per eseguire il servizio richiesto. Se la causa del guasto non è evidente e non si può escludere che si ripeta, deve contattare un rivenditore specializzato MTF.

Alcuni dei tipi fondamentali e più comuni di malfunzionamento e come correggerli sono i seguenti:

Il problema	Possibile causa	Azione correttiva
Le ruote girano con notevole resistenza.	La pressione degli pneumatici è troppo bassa, potrebbe essersi verificata una foratura.	Gonfiare gli pneumatici in modo che non possano essere compressi sulla superficie semplicemente premendo con il pollice. Sostituire gli pneumatici se sono danneggiati.
	Pneumatici o parti di ruote sono in contatto con la forcella o la struttura posteriore, i freni o i parafranghi.	Se la ruota non è bloccata al centro della forcella (struttura), allinearla. Centrare i freni e regolarli se necessario.
	Maggiore resistenza dei cuscinetti delle ruote.	Regolare il gioco dei cuscinetti delle ruote o pulirli e lubrificarli.
I pedali sono difficili da muovere.	Catena, deragliatore, pignoni o cambio sono sporchi o non sufficientemente lubrificati.	Pulire e lubrificare i componenti rilevanti.
	I cuscinetti del pedale o del movimento centrale non sono sufficientemente lubrificati o sono danneggiati.	Smontare e lubrificare e regolare i cuscinetti dei pedali. Sostituirli se necessario.
La corsa del pedale non è uniforme.	È probabile che la pedivella o i pedali si siano allentati.	Stringere la pedivella o il pedale.

	Il movimento centrale è regolato in modo errato.	Effettuare la regolazione e il serraggio corretti, sostituire se necessario.
	Pedivella, deragliatore o asse del pedale sono stati piegati.	Sostituirli.
La catena salta (cade) fuori dal deragliatore medio o dal pignone.	Il deragliatore o il cambio posteriore non sono regolati correttamente.	Regolare i fermi del deragliatore o del cambio posteriore.
Il cambio non funziona correttamente, la catena salta sui pignoni.	La leva del cambio è allentata o danneggiata.	Regolare la leva del cambio o sostituirla.
	Gli elementi di fissaggio o le guide per il cavo del cambio sono allentati.	Stringere le viti guida, sostituire il cavo se necessario.
	Il deragliatore o il cambio posteriore non regolati correttamente.	Effettuare regolazioni al deragliatore o al cambio posteriore.
	La lunghezza della catena (passo tra le maglie) si è estesa oltre il limite a causa dell'usura.	Sostituire la catena con una nuova.
	La catena è danneggiata o non lubrificata.	Sostituire la catena o pulirla e lubrificarla.
Problema	Possibile causa	Azione correttiva
I freni non funzionano bene.	Il cerchio, i dischi dei freni, le ganasce o le pastiglie sono sporchi o coperti di grasso.	Pulire i cerchi e le altre parti del sistema frenante.
	Il freno è regolato male (ganasce troppo distanti).	Eeguire le regolazioni usando i regolatori dei freni.
	Il cavo del freno non si muove liberamente.	Controllare l'attacco del cavo e le condizioni del cavo bowden, o sostituire il cavo o cavo bowden danneggiato.
	Le ganasce o le pastiglie dei freni sono usurate.	Sostituire le ganasce o le pastiglie dei freni, usare sempre solo il tipo corrispondente ai freni usati.
I freni fanno un suono stridente o acuto.	Le ganasce dei freni sono regolate in modo errato.	Controllare l'allineamento delle ganasce dei freni.
	Il morsetto del freno si è allentato.	Stringere le viti e regolare i freni.
	Le ganasce o le pastiglie dei freni sono usurate.	Sostituire le ganasce o le pastiglie dei freni, usare sempre il tipo corretto.
	Il cerchio, i dischi dei freni, le ganasce o le pastiglie sono sporchi o coperti di grasso.	Pulire i cerchi e le altre parti del sistema frenante.
La batteria non ha tensione.	La batteria non è accesa.	Accendere la batteria.
	La batteria è scarica.	Caricare la batteria.
	Il cavo di alimentazione non è collegato alla batteria.	Collegare il cavo della batteria secondo le istruzioni del manuale.
	Collegamento errato alla rete elettrica.	Controllare la presa di corrente e il corretto collegamento del cavo di

L'indicatore LED del caricatore non è acceso.	Caricatore difettoso.	alimentazione al caricatore e alla presa di corrente. Sostituire il caricatore.
La batteria non si sta caricando.	Scarso contatto tra il connettore di output del caricatore e la batteria. Intervento della protezione da sovraccarico della batteria. Il caricatore è danneggiato. Le barre della batteria sono difettose.	Controllare che il connettore di output del caricatore sia collegato correttamente alla batteria. La batteria può essere usata normalmente. Sostituire il caricatore. Sostituire la batteria.
L'indicatore LED è ancora rosso dopo un lungo periodo di carica.	Batteria difettosa.	Far controllare la batteria.

Problema	Possibile causa	Azione correttiva
Autonomia della bicicletta bassa anche se la batteria è completamente carica.	Pneumatici non gonfiati sufficientemente.	Controllare che la pressione degli pneumatici sia corretta.
	La temperatura esterna è sotto lo zero.	Limitare l'uso dell'assistenza del motore.
	Forte vento contrario, forte carico sulla ruota a causa di salita ripida.	Limitare l'uso dell'assistenza del motore.
Il motore non risponde anche quando il sistema è acceso.	La batteria potrebbe essere troppo vecchia.	Sostituire la batteria.
	Cavo della batteria difettoso.	Far controllare il cablaggio della batteria.
La bicicletta non risponde alle impostazioni del pannello LCD. Il motore non funziona alla massima potenza.	L'interruttore sulla leva del freno non funziona.	Controllare i contatti del cavo e il funzionamento dell'interruttore.
	La batteria non sembra essere sufficientemente carica.	Caricare la batteria.
	Il regolatore di potenza è difettoso. In alternativa, i contatti tra la batteria e il motore possono essere scollegati.	Far controllare il cablaggio della batteria.

Contatti il suo rivenditore se ha domande o altre difficoltà.

GARANZIA DELLA E-BIKE

Termini di garanzia

Il rivenditore MTF riparerà a sue spese qualsiasi difetto dovuto a difetti di materiale, lavorazione, design o installazione che si verifichi durante il periodo di garanzia. La garanzia non copre i danni causati da incidenti, sovraccarico del telaio o della bicicletta con carichi estremi, uso, funzionamento o manutenzione impropri, immagazzinamento improprio o riparazioni eseguite in maniera non professionale.

Procedura di reclamo

Presentare sempre un reclamo per una bicicletta o una batteria al suo rivenditore.

Quando presenta un **reclamo**, presenti la **prova d'acquisto o, se applicabile, la scheda di garanzia con il numero di serie del telaio o della batteria** e dichiarare il motivo del reclamo e una descrizione precisa del difetto.

Periodo di garanzia

24 mesi per i componenti dell'e-bike. Copre i difetti di fabbricazione e di materiale oltre la normale usura dovuta all'uso.

6 mesi per la durata della batteria, La capacità nominale della batteria non scenderà sotto il 70% della sua capacità totale entro 6 mesi dall'acquisto dell'e-bike.

Condizioni generali d'uso

Ogni utente della bicicletta è responsabile di qualsiasi danno o lesione causato da un uso improprio della bicicletta e dei suoi componenti. Ispezionare sempre attentamente il telaio della bicicletta e tutti i suoi componenti prima e dopo ogni viaggio.

Condizioni di garanzia

Il prodotto deve essere usato solo per lo scopo per cui è stato fabbricato e a cui è destinato. Quando richiede la garanzia, il cliente deve presentare una bicicletta completa e pulita, un certificato di garanzia originale confermato e una ricevuta di acquisto (scontrino).

I reclami sono sempre nella natura di un difetto rimovibile, che si risolve con la sostituzione di parti, la riparazione o la regolazione professionale. La riparazione assicura che il cliente possa continuare ad usare il prodotto correttamente e senza restrizioni.

Il diritto di reclamo sotto garanzia si estingue:

- Se si stabilisce che il danno al prodotto non è stato causato dal produttore ma dall'utente (riparazione non professionale, carico estremo, cattiva conservazione, ecc.)
- Mancata presentazione di una richiesta di garanzia entro il periodo di garanzia.
- Mancato uso e manutenzione del prodotto secondo le istruzioni per l'uso.
- Mancata presentazione di una scheda di garanzia debitamente compilata e di una prova d'acquisto originale (ricevuta) quando si desidera far valere la garanzia.
- Difetti causati dalla normale usura (ad esempio catena o cerchi) o usura eccessiva causata da trascuratezza nell'ispezione e manutenzione non possono essere oggetto di un reclamo.

Condizioni di garanzia per componenti individuali dell'e-bike

La garanzia sui componenti non copre i difetti causati dall'utente, la mancata osservanza delle istruzioni nel manuale, la normale usura, l'uso per scopi a cui il telaio o i componenti non sono destinati (corse professionali, salti estremi e altri usi non standard). Né il fabbricante né il rivenditore accettano alcuna responsabilità per lesioni causate dall'uso di e-bike e dei loro componenti.

Telaio e forcelle

La garanzia copre il materiale, le sue giunture e la ruggine. I danni causati da incidenti o riparazioni non professionali non sono coperti dalla garanzia. Per valutare la causa del danno è necessario conservare la vernice originale del pezzo.

Forcelle di sospensione e sospensioni posteriori

Il criterio fondamentale per accettare un reclamo per una forcella di sospensione incrinata è l'integrità della geometria delle barre interne ed esterne della forcella. Difetti come il gioco non possono essere reclamati se nella forcella c'è sporco e acqua che causano danni, o se il montante della forcella è piegato o la corona è danneggiata a causa di un incidente o di un sovraccarico.

Per l'unità di sospensione posteriore, non si accettano difetti quando la geometria dell'unità è danneggiata (incidente o sovraccarico dovuto a regolazione impropria), o c'è una perdita visibile di aria o olio dovuta all'ingresso di sporco e acqua sotto le guarnizioni, o ci sono scanalature visibili o segni di corrosione sulle parti scorrevoli.

Guida

La garanzia copre i difetti dei materiali, ma non copre la deformazione dei montanti della forcella quando l'attacco del manubrio viene serrato eccessivamente o la deformazione dello stesso quando viene esteso oltre il segno di estensione massima consentito. Il funzionamento della bicicletta richiede l'ispezione e la

definizione del gioco del bloccaggio manubrio, quindi spazi dei cuscinetti distrutti, corrosi o contaminati non possono essere accettati come reclamo valido.

Movimento centrale

Difetti nel materiale e nel trattamento termico sono coperti da garanzia. Gli aggiustamenti di routine del gioco non sono coperti da riparazioni in garanzia. Inoltre, non sono accettabili filettature deformate o strappate di parti e pedivelle danneggiate. Le corsie dei cuscinetti usurate e le parti corrose non sono coperte dalla garanzia. Pertanto, controllare regolarmente le condizioni del movimento centrale e agire per tempo in caso di gioco evidente.

Pedali

La garanzia copre difetti dimostrabili nel materiale. L'usura dovuta all'uso, l'allentamento o l'incrinatura dei giunti del telaio o la flessione del perno causata da un impatto non sono motivi per accettare un reclamo. I rumori sonori e le regolazioni del gioco non sono coperti dalla garanzia, ma sono soggette al servizio post-garanzia. Fare attenzione all'allentamento delle parti mobili dei pedali, controllare il corretto serraggio. La perdita di pezzi allentati non è coperta dalla garanzia.

Ruote

I difetti del materiale (cerchio incrinato, mozzo, pignone, asse) inclusi i difetti di finitura superficiale sono coperti dalla garanzia. Il criterio fondamentale per l'accettazione della garanzia per il gioco operativo e il rumore del pignone è la sua funzionalità. Le corsie dei cuscinetti usurate, l'ingresso di sporcizia nella ruota libera e nei cuscinetti del mozzo e le parti corrose non sono coperte dalla garanzia.

Freni, cambio, cambio posteriore, deragliatore

I difetti del materiale sono coperti dalla garanzia. Le regolazioni non sono coperte dalla garanzia. La conservazione, la manipolazione e la guida possono cambiare le impostazioni e le regolazioni e pertanto queste fanno parte della normale manutenzione della bicicletta. Cambiare, specialmente con le leve del deragliatore, richiede una certa sensibilità. Qualsiasi rottura del meccanismo dovuto a forza eccessiva non può essere coperto dalla garanzia.

Sella, reggisella

La garanzia copre i difetti dei materiali, il difetto viene valutato in termini di impatto sulla funzionalità. Le smagliature causate dallo scivolamento della sella sul reggisella non possono essere reclamate. Nessun reclamo sarà accettato se il reggisella è stato esteso oltre il segno di estensione massima consentito. La garanzia non può essere richiesta per la piegatura del reggisella a causa di incidente o di sovraccarico dopo un salto, la piegatura del pattino della sella (binari), la rottura del cavo del tubo telescopico nel tubo della sella, la rottura del coprisella, ecc.

Catena

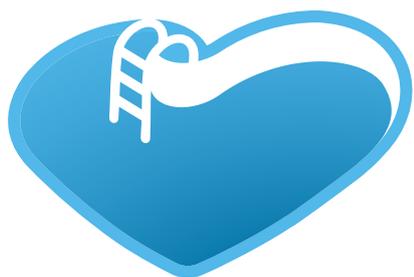
I difetti materiali (ad esempio la rottura di una maglia) sono coperti dalla garanzia. L'usura causata dal normale uso non è coperta dalla garanzia. La garanzia non copre la rottura della catena dovuta a cambio di marcia non appropriato (disconnessione dal perno), deformazione dovuta al funzionamento (torsione eccessiva), usura operativa (allungamento della catena, cioè superamento della distanza massima consentita delle maglie) e trascuratezza nella manutenzione (corrosione, sfregamento dovuto a sporco pesante, ecc.)

Riflettori, copertura del deragliatore, copertura dei raggi

La garanzia copre i difetti del materiale. Le parti rotte o distrutte non sono coperte da garanzia.

Freni a disco e idraulici

La garanzia copre i difetti di fabbricazione o dei materiali. I danni causati da incidenti, negligenza nella manutenzione o riparazioni non professionali non possono essere coperti da garanzia. Per i freni idraulici, usare sempre il liquido dei freni raccomandato dal produttore. I liquidi dei freni variano nelle caratteristiche al punto che possono verificarsi seri danni all'intero sistema dei freni se si usa il liquido sbagliato.



BSVillage

[.com](http://www.bsvillage.com)

PISCINE - WELLNESS - OUTDOOR

www.bsvillage.com

BUSINESS SHOP S.r.l. a Socio Unico
Via della Repubblica n. 19/1 - 42123 Reggio Emilia (RE)
P.Iva e C.F. 02458850357 - Cap. soc. 60.000,00 € i.v.

 www.bsvillage.com

 0522 15 36 417

 info@bsvillage.com

 0522 18 40 494