



ISTRUZIONI PER L'USO
BICICLETTA DA TREKKING, BICICLETTA CITY, MTB

EN ISO 4210-2



ISTRUZIONI PER L'USO EN ISO 4210-2

BICICLETTA DA TREKKING

BICICLETTA CITY

MTB

Prima della prima uscita, leggete le pagine da 4 a 13.

Prima di ogni uscita eseguite i controlli descritti nelle pagine da 14 a 16.

i Avviso

Nel caso abbiate acquistato un Pedelec/una E-Bike/un'EPAC, leggete anche le istruzioni integrative per Pedelec/EPAC in dotazione.

1ª edizione, novembre 2021

© È vietata la ristampa, la traduzione, la riproduzione o l'ulteriore uso commerciale, totale o parziale, anche su media elettronici, senza previa autorizzazione scritta di Zedler – Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH.

© Testo, elaborazione, fotografia, realizzazione grafica
Zedler – Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de

LA BICICLETTA E I SUOI COMPONENTI

Telaio:

- a** Tubo orizzontale
- b** Tubo obliquo
- c** Piantone
- d** Fodero verticale
- e** Fodero orizzontale
- f** Tubo di sterzo

Forcella ammortizzata:

- A** Testa della forcella
- B** Tubo portante
- C** Fodero
- D** Forcellino



LA BICICLETTA E I SUOI COMPONENTI

Telaio:

- Ⓐ Tubo orizzontale
- Ⓑ Tubo obliquo
- Ⓒ Piantone
- Ⓓ Fodero verticale
- Ⓔ Fodero orizzontale
- Ⓕ Tubo di sterzo
- Ⓖ Ammortizzatore

Forcella ammortizzata:

- Ⓐ Testa della forcella
- Ⓑ Tubo portante
- Ⓒ Fodero
- Ⓓ Forcellino

Ⓘ Motore

Ⓛ Batteria

Ⓜ Display



INDICE

NOTE SULLE PRESENTI ISTRUZIONI PER L'USO VELO DE VILLE	4
AVVERTENZE GENERALI SULLA SICUREZZA	6
USO CONSENTITO	8
PRIMA DELLA PRIMA USCITA CON LA VOSTRA VELO DE VILLE	12
PRIMA DI OGNI USCITA CON LA VOSTRA VELO DE VILLE	14
DOPO UNA CADUTA CON LA BICICLETTA VELO DE VILLE	17
USO DEI BLOCCAGGI RAPIDI E DEI PERNI PASSANTI	19
Procedura per il fissaggio sicuro di un componente con bloccaggio rapido	20
REGOLAZIONE DELLA BICICLETTA VELO DE VILLE IN BASE ALLE ESIGENZE DELL'UTILIZZATORE	21
Regolazione dell'altezza di seduta	22
Regolazione dell'altezza del manubrio	24
Regolazione dell'altezza del manubrio Speedlifter	25
Attacchi manubrio convenzionali	26
Attacchi manubrio regolabili	27
Attacchi manubrio per sistemi non filettati, cosiddetti sistemi Aheadset®	28
Regolazione dell'inclinazione di manubrio, appendici e leve dei freni	30
Regolazione della distanza dalle leve dei freni	32
Correzione della distanza tra manubrio e sella e regolazione dell'inclinazione della sella	33
Spostare e regolare orizzontalmente la sella.....	34
Dispositivo di bloccaggio integrato al reggisella con una o due viti parallele.....	34

Dispositivo di bloccaggio integrato al reggisella con due viti posizionate una dietro l'altra.....	35
IMPIANTO FRENANTE	36
Avvertenze generali sui freni	36
Freni a pattino	38
Freni a V (V-brake) e freni Cantilever.....	38
Funzionamento ed usura.....	38
Compensazione dell'usura dei pattini.....	38
Verifica del funzionamento.....	38
Sincronizzazione e regolazione.....	39
Freni a pattino idraulici.....	40
Funzionamento ed usura.....	40
Verifica del funzionamento.....	41
Regolazione.....	42
Freni a disco	43
Funzionamento ed usura.....	43
Freni a disco idraulici.....	44
Verifica del funzionamento.....	44
Usura e manutenzione.....	44
Freni a rullo e freni a contropedale	45
Controllo e regolazione di freni a contropedale.....	46
CAMBIO	47
Cambio a catena	47
Funzionamento ed uso.....	47
Verifica e regolazione.....	49
Regolazione del cambio.....	49
Regolare gli arresti di fine corsa.....	50
Regolazione del deragliatore.....	51

Cambio al mozzo	52	<i>Con Rohloff a 14 marce (ad azionamento meccanico)</i>	70
Informazioni generali sui cambi a mozzo	52	<i>Con Enviolo/NuVinci (ad azionamento meccanico)</i>	70
Funzionamento ed uso	53	<i>Con Pinion</i>	71
Controllo, regolazione e manutenzione	53	Pneumatici rigidi e pneumatici pieghevoli	72
<i>Regolazione cambi a mozzo Shimano Nexus e</i>		Smontaggio degli pneumatici	72
<i>Alfine a 5/7/8/11 marce (ad azionamento meccanico)</i>	54	Montaggio degli pneumatici	73
<i>Regolazione del Rohloff a 14 marce (ad azionamento meccanico)</i>	55	Montaggio delle ruote	75
<i>Regolazione di Enviolo/NuVinci (ad azionamento meccanico)</i>	55	Montaggio della ruota anteriore	76
<i>Regolazione per Pinion</i>	56	Montaggio della ruota posteriore	76
<i>Tensione della catena</i>	56	<i>Regolazione cambi a mozzo Shimano Nexus</i>	
<i>Correzione della tensione della catena</i>	57	<i>e Alfine a 5/7/8/11 marce</i>	76
<i>Manutenzione dei cambi a mozzo</i>	57	<i>Regolazione cambi a mozzo Shimano Nexus</i>	
CATENA – CURA E USURA	58	<i>a 5/7/8 marce con freno a contropedale</i>	78
Controllo dell'usura della catena	59	<i>Con Rohloff a 14 marce (ad azionamento meccanico)</i>	79
CINGHIA DI TRASMISSIONE GATES	60	<i>Con Pinion</i>	79
<i>Manutenzione e cura</i>	60	<i>Con Enviolo/NuVinci</i>	80
<i>Verificare la tensione della cinghia</i>	60	SERIE STERZO	81
RUOTE E PNEUMATICI	61	Verifica e regolazione	81
Pneumatici, camere d'aria, rim-tape,		SOSPENSIONE	82
pressione di gonfiaggio	61	Glossario	82
Valvole	62	FORCELLE AMMORTIZZATE	84
Centratura del cerchio e tensione dei raggi	64	Regolazione della durezza della molla	84
FORATURA DI UNO PNEUMATICO	65	Ammortizzazione e Lockout	85
Smontaggio della ruota	65	Manutenzione	86
Smontaggio della ruota anteriore	66	SOSPENSIONE DEL CARRO POSTERIORE	87
<i>Ruota anteriore con dadi dell'asse</i>	66	Particolarità della posizione di seduta	87
<i>Ruota anteriore con bloccaggio rapido</i>	67	Regolazione della durezza della molla	87
<i>Ruota anteriore con dinamo da mozzo</i>	67	Regolazione dell'ammortizzazione	88
Smontaggio della ruota posteriore	67	Lockout	89
<i>Regolazione cambi a mozzo Shimano Nexus</i>		Manutenzione	90
<i>e Alfine a 5/7/8/11 marce</i>	68		
<i>Regolazione cambi a mozzo Shimano Nexus</i>			
<i>a 5/7/8 marce con freno a contropedale</i>	69		

REGGISELLA AMMORTIZZATI	92	AVVERTENZE GENERALI SU CURA E ISPEZIONI	106
Regolazione del reggisella ammortizzato	92	Manutenzione ed ispezioni	106
Controllo e manutenzione	92	Pulizia e cura della bicicletta	107
IMPIANTO D'ILLUMINAZIONE	93	Custodia della bicicletta	108
Luce posteriore	93	PROGRAMMA DI ASSISTENZA TECNICA E	
Fanale anteriore	93	MANUTENZIONE PER LA BICICLETTA VELO DE VILLE	109
Regolazione dei fanali e dell'incidenza del fascio luminoso	93	COPPIE DI BLOCCAGGIO CONSIGLIATE	112
Dinamo a mozzo	94	Coppie di bloccaggio	113
Illuminazione a batteria/batteria ricaricabile	94	COPPIE DI BLOCCAGGIO CONSIGLIATE PER	
INFORMAZIONI INTERESSANTI SULLA BICICLETTA	95	FRENI A DISCO E FRENI A PATTINO IDRAULICI	114
Caschi di protezione e occhiali	95	DISPOSIZIONI DI LEGGE SULLA CIRCOLAZIONE	
Abbigliamento	95	STRADALE	115
Pedali e scarpette	95	RESPONSABILITÀ SU DIFETTI DI FABBRICAZIONE	
Accessori	97	E GARANZIA	116
Lucchetti	97	Indicazioni sull'usura	116
Kit riparazione bicicletta	97	CONDIZIONI DI GARANZIA AT ZWEIRAD GMBH	117
TRASPORTO DI BAGAGLI	98	CERTIFICATO DELLA BICICLETTA	118
Trasporto di bagagli con telaio senza sospensione	98	VERBALE DI CONSEGNA	119
TRASPORTO DI BAMBINI	99	INTERVALLI D'ISPEZIONE – TIMBRI	120
Seggiolini	100		
Rimorchi	101		
Dispositivi di traino per la bicicletta per bambini/ sistemi di aggancio	102		
TRASPORTO DELLA BICICLETTA	103		
In macchina	103		
Con i mezzi pubblici	105		



NOTE SULLE PRESENTI ISTRUZIONI PER L'USO VELO DE VILLE

Le immagini [a-f] mostrano delle tipiche biciclette city/biciclette da trekking VELO DE VILLE: uno di questi tipi corrisponde approssimativamente alla bicicletta da voi acquistata. Nel frattempo il mercato offre molti tipi differenti di biciclette che nello specifico sono state progettate e quindi equipaggiate per soddisfare esigenze diverse.



Prestare particolare attenzione ai seguenti simboli:

Pericolo

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

Attenzione

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

Avviso

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



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

Le presenti istruzioni non sono da intendersi come guida per assemblare o riparare una bicicletta VELO DE VILLE né per mettere in condizioni di marcia le biciclette VELO DE VILLE parzialmente montate.

Le presenti istruzioni per l'uso non valgono per biciclette diverse dal tipo illustrato o presentato.

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

Le presenti istruzioni per l'uso VELO DE VILLE soddisfano i requisiti della norma EN ISO 4210-2.

Le presenti istruzioni per l'uso VELO DE VILLE sono disciplinate dalla normativa europea. Nel caso di fornitura della bicicletta VELO DE VILLE in paesi non europei, il produttore può essere obbligato ad allegare istruzioni integrative.



Leggere anche le istruzioni per l'uso allegate dei produttori di componenti.

⚠ Attenzione

Le istruzioni per l'uso dei produttori dei singoli componenti hanno sempre la priorità sulle presenti istruzioni per l'uso VELO DE VILLE. Questo vale in particolare in caso di contraddizioni fra le istruzioni per l'uso del produttore di componenti e le presenti istruzioni per l'uso VELO DE VILLE. Lo stesso vale anche per le copie di bloccaggio delle viti.

ⓘ Avviso

Per una migliore leggibilità, i termini relativi a persone utilizzati nelle presenti istruzioni per l'uso, come ad es. rivenditore VELO DE VILLE, ciclista, meccanico, produttore, si riferiscono a persone di tutti i generi. Ciò non esprime in alcun modo una discriminazione di genere o una violazione del principio di uguaglianza.

ⓘ Avviso

Conservate le presenti istruzioni per l'uso VELO DE VILLE e consegnatele al successivo utilizzatore qualora vendiate, nolegiate o consegniate la bicicletta VELO DE VILLE ad un'altra persona.



AVVERTENZE GENERALI SULLA SICUREZZA

Gentile cliente VELO DE VILLE,

con l'acquisto di questa bicicletta VELO DE VILLE [a+b] (Made in Germany) avete scelto un prodotto di qualità. La vostra nuova bicicletta VELO DE VILLE è stata realizzata con parti sviluppate e prodotte con precisione e know-how. Il vostro rivenditore VELO DE VILLE ha provveduto al suo montaggio e ne ha anche verificato il regolare funzionamento. Non vi resta che montare in sella e pedalare in tutta sicurezza.

Nel presente manuale troverete raccolta una serie di consigli sull'uso della bicicletta VELO DE VILLE nonché informazioni interessanti sulla tecnica di costruzione della bicicletta, sulla cura e manutenzione. Vi invitiamo a leggere con attenzione questo manuale, anche se siete ciclisti esperti. Negli ultimi anni la tecnica di costruzione delle biciclette ha fatto grandi progressi [c]. Prima di uscire per la prima volta con la nuova bicicletta city VELO DE VILLE o con la nuova bicicletta da trekking VELO DE VILLE vi consigliamo di leggere almeno il capitolo **«Prima della PRIMA uscita con la vostra VELO DE VILLE»**.

Prima di mettervi in sella alla vostra bicicletta VELO DE VILLE, eseguite sempre la prova di funzionamento descritta nel capitolo **«Prima di OGNI uscita con la vostra VELO DE VILLE»**, e il divertimento sarà garantito.

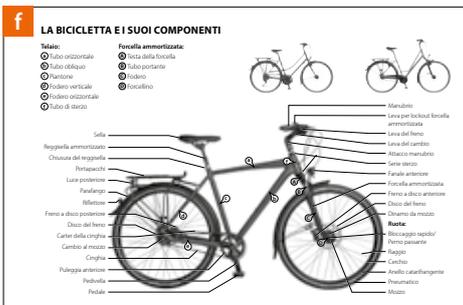
Anche un manuale grande come un'enciclopedia non potrebbe contenere tutte le possibili combinazioni di modelli di bicicletta e componenti. Pertanto l'attenzione del presente manuale è incentrata sulla bicicletta da voi acquistata e sui componenti comuni e vi illustra le indicazioni e le avvertenze più rilevanti.

Nell'eseguire le operazioni di manutenzione e di riparazione descritte vi invitiamo a tenere sempre presente che le istruzioni e le indicazioni valgono esclusivamente per questa bicicletta city VELO DE VILLE o bicicletta da trekking VELO DE VILLE.

I consigli qui riportati non sono applicabili ad altri tipi di bicicletta. Dato il gran numero di varianti e i tanti modelli è possibile che le operazioni descritte non siano complete. Vi invitiamo in ogni caso ad attenervi alle istruzioni dei fornitori di componenti che vi sono state consegnate dal vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Tenete presente che le istruzioni possono risultare incomplete a seconda dell'esperienza e delle attitudini manuali di chi esegue le operazioni. È possibile che alcune operazioni richiedano ulteriori utensili (speciali) o istruzioni aggiuntive. Il presente manuale non è in grado di trasmettere le conoscenze di un meccanico di biciclette. In caso di dubbi, rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Nel traffico stradale guidate sempre con prudenza e rispettate le norme di circolazione per non mettere in pericolo voi stessi e gli altri.



Prima di partire ancora un paio di consigli che, in quanto noi stessi ciclisti, ci teniamo a darvi: non andate mai in bicicletta senza casco [d] e occhiali adeguati. Usate sempre un abbigliamento adatto al ciclismo, chiaro e ben visibile, per lo meno pantaloni a gamba stretta e scarpe adatte ai pedali montati [e].

Il presente manuale non è in grado di insegnarvi ad andare in bicicletta. Durante la guida di una bicicletta dovete essere consapevoli del fatto che state svolgendo un'attività potenzialmente pericolosa, soprattutto nel traffico su strade pubbliche. Pertanto dovete essere sempre in grado di mantenere il controllo della bicicletta. Fin dai primi metri tenete ben presente che d'ora in poi la vostra velocità sarà maggiore. Guidate quindi con adeguata prudenza e attenzione.

Come accade in ogni tipo di sport ci si può ferire anche andando in bicicletta. Prima di montare in sella bisogna essere consapevoli di tale pericolo ed accettarlo. Non dimenticate che la bicicletta non dispone dei dispositivi di sicurezza di una macchina quali ad es. carrozzeria, ABS o airbag. Quindi guidate sempre con prudenza, rispettando gli altri utenti del traffico. Non guidate mai dopo aver assunto medicinali, droghe, alcol o se vi sentite stanchi. Non trasportate mai una seconda persona sulla bicicletta e tenete sempre le mani sul manubrio.

Osservate le norme che regolano l'uso delle biciclette fuori dalle strade asfaltate. Tali norme sono diverse a seconda dei singoli paesi.

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

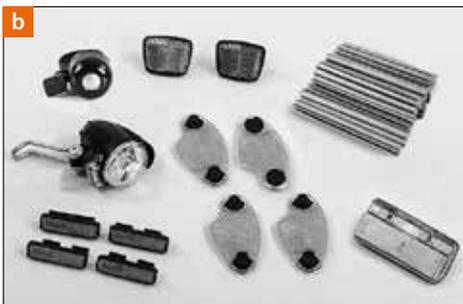
Prima di tutto vi invitiamo a prendere confidenza con i componenti della vostra bicicletta VELO DE VILLE. Per cominciare estraete la pagina di copertina anteriore delle istruzioni per l'uso, dove sono raffigurate delle biciclette VELO DE VILLE di esempio con la descrizione di tutti i principali componenti [f]. Tenete aperta questa pagina durante la lettura in modo da trovare subito le parti menzionate nel testo.

Pericolo

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

Pericolo

Non pretendete troppo da voi stessi, potreste mettere a rischio la vostra sicurezza. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore VELO DE VILLE.



USO CONSENTITO

Ricordarsi che ogni tipo o tipologia di bicicletta, di seguito denominate **categoria**, è stata costruita per un uso specifico. Utilizzate la vostra bicicletta VELO DE VILLE solamente per l'uso a cui è destinata, altrimenti rischiate che la bicicletta VELO DE VILLE non sopporti la sollecitazione e si rompa, con conseguenze anche gravi o incidenti. Un uso non consentito comporta inoltre la perdita di validità della garanzia. Chiedete conferma al vostro rivenditore VELO DE VILLE sul tipo di categoria a cui appartiene la bicicletta VELO DE VILLE. Consultate il certificato della bicicletta.

Categoria 1

La **categoria 1** definisce le **biciclette city e urban**. In generale sono biciclette con pneumatici di dimensioni dai 26 ai 28 pollici. Sono utilizzate, ad esempio, dai pendolari e per il tempo libero con sforzo moderato.

Le **biciclette city e urban VELO DE VILLE [a]** sono progettate per l'uso su normale terreno battuto, ossia per strade e piste ciclabili asfaltate o lastricate; a velocità media (tra 15 e 25 km/h), gli pneumatici devono essere sempre a contatto con il terreno.

Il tipo di progettazione e l'equipaggiamento delle biciclette city e urban VELO DE VILLE non sempre ne consentono un uso su strade pubbliche. Prima di usarle su strade pubbliche è necessario equipaggiarle con i dispositivi prescritti dalla legge **[b]**.

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

Il **peso complessivo massimo ammissibile** per biciclette city VELO DE VILLE, considerando ciclista, bicicletta VELO DE VILLE, bagaglio ed eventuali rimorchio, si trova nella tabella seguente.

Modelli	Carico/peso complessivo
City/Trekking categoria 1+2	125 kg
EPAC/Pedelec 25 categoria 1+2	140 kg
S-Pedelec categoria 1+2	140 kg
Pedelec (compreso pacchetto Happy Size XXL) categoria 1+2	160 kg

Categoria 2

La **categoria 2** definisce le **biciclette da trekking e da viaggio**. In generale sono biciclette VELO DE VILLE con pneumatici di dimensioni dai 26 ai 28 pollici. Sono utilizzate, ad esempio, per il tempo libero e per il trekking con sforzo moderato.

Modelli	Carico/peso complessivo
City/Trekking categoria 1+2	125 kg
EPAC/Pedelec 25 categoria 1+2	140 kg
S-Pedelec categoria 1+2	140 kg
Pedelec (compreso pacchetto Happy Size XXL) categoria 1+2	160 kg



Le **biciclette da trekking e da viaggio VELO DE VILLE [c]** sono progettate per l'uso su terreno battuto, ossia per strade e piste ciclabili asfaltate o lastricate, su strade non stabilizzate e sentieri ghiaiosi di livello moderato. In queste condizioni può verificarsi il contatto con terreno accidentato e gli pneumatici possono perdere il contatto con il terreno. È possibile affrontare gradini o bordi di marciapiedi (salti/drop) solo fino a un'altezza massima di 15 cm con cautela. La velocità in media è tra 15 e 25 km/h.

Il tipo di progettazione e l'equipaggiamento delle biciclette da trekking e da viaggio VELO DE VILLE non sempre ne consentono un uso su strade pubbliche. Prima di usarle su strade pubbliche è necessario equipaggiarle con i dispositivi prescritti dalla legge. Troverete maggiori informazioni nel capitolo «**Disposizioni di legge sulla circolazione stradale**». Nel traffico stradale vi invitiamo ad attenervi alle regole in vigore.

Il **peso complessivo massimo ammissibile** per biciclette da trekking VELO DE VILLE, considerando ciclista, bicicletta VELO DE VILLE, bagaglio ed eventuale rimorchio, si trova nella tabella [d].

Pericolo

Le biciclette VELO DE VILLE delle categorie 1+2 non sono adatte per uscite fuoristrada, salti [e], slides, scalini, stoppies, wheelies [f], acrobazie ecc. né per gare agonistiche di alcun genere.

Pericolo

Utilizzate la vostra bicicletta VELO DE VILLE solamente per l'uso a cui è destinata, altrimenti rischiate che la bicicletta VELO DE VILLE non sopporti la sollecitazione e si rompa. Pericolo di caduta!

Pericolo

La vostra bicicletta VELO DE VILLE è costruita per supportare un dato peso complessivo massimo; vedere la tabella [d] (considerando ciclista, bicicletta VELO DE VILLE, bagaglio ed eventuale rimorchio).

Attenzione

Una manutenzione regolare della vostra bicicletta VELO DE VILLE è indispensabile per garantirne l'idoneità ed è importante per la vostra sicurezza. Soltanto il proprietario sa quanto spesso utilizza la bicicletta VELO DE VILLE, dove la usa e con quale intensità. Pertanto spetta a voi far eseguire ispezioni e manutenzioni regolari. Troverete maggiori informazioni nel capitolo «Programma di assistenza tecnica e manutenzione per la bicicletta VELO DE VILLE». In alternativa, rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE.



⚠ Attenzione

Il tipo di progettazione e l'equipaggiamento delle biciclette VELO DE VILLE non sempre ne consentono un uso su strade pubbliche. Prima di usarle su strade pubbliche è necessario equipaggiarle con i dispositivi prescritti dalla legge.

Nel traffico stradale vi invitiamo ad attenervi alle regole in vigore.

i Avviso

Troverete maggiori informazioni sull'uso consentito della vostra bicicletta VELO DE VILLE nel certificato della bicicletta e nel capitolo «Prima della prima uscita con la vostra VELO DE VILLE».

Categoria 3

La **categoria 3** definisce le **biciclette da cross country e marathon**. In generale si tratta di MTB Hardtail **[a]** e biciclette full suspension **[b]** con ammortizzatori a corsa breve (110–120 mm). Ad esempio, sono utilizzate per gare sportive e competizioni con percorsi di livello tecnico moderato.

Le **biciclette da cross country e marathon VELO DE VILLE** sono pensate per l'uso su sentieri impervi, strade irregolari e non battute, su terreni difficili e su sentieri non segnati. Per il loro utilizzo sono richieste capacità di guida tecniche. È possibile affrontare salti/drop **[c]** sporadici di altezza massima di 60 cm.

Proprio i salti possono causare cadute rovinose per un ciclista inesperto, per cui il notevole incremento delle forze in gioco potrebbe provocare danni o ferite. Consigliamo di frequentare corsi di tecnica di guida. Se necessario fate esaminare la bicicletta VELO DE VILLE al vostro rivenditore VELO DE VILLE più frequentemente di quanto indicato dal programma di manutenzione.

Il **peso complessivo massimo ammissibile** per biciclette MTB VELO DE VILLE, considerando ciclista, bicicletta VELO DE VILLE, bagaglio **[d]** ed eventuale rimorchio **[e]**, si trova nella tabella seguente.

Modelli	Carico/ peso complessivo
eMTB categoria 3	115 kg

Il tipo di progettazione e l'equipaggiamento delle mountain bike VELO DE VILLE non sempre ne consentono un uso su strade pubbliche. Prima di usarle su strade pubbliche è necessario equipaggiarle con i dispositivi prescritti dalla legge. Troverete maggiori informazioni nel capitolo **«Disposizioni di legge sulla circolazione stradale»**. Nel traffico stradale vi invitiamo ad attenervi alle regole in vigore.



Chiedete conferma al vostro rivenditore VELO DE VILLE sul tipo di categoria a cui appartiene la bicicletta VELO DE VILLE. Consultate il certificato della bicicletta.

Pericolo

Le biciclette da cross country e marathon VELO DE VILLE non sono adatte per uscite su terreni rocciosi, per salti alti e lunghi, slides, scalini, stoppies, wheelies, acrobazie ecc.!

Pericolo

Utilizzate la vostra bicicletta VELO DE VILLE solamente per l'uso a cui è destinata, altrimenti rischiate che la bicicletta VELO DE VILLE non sopporti la sollecitazione e si rompa. Pericolo di caduta!

Pericolo

Non sopravvalutatevi mettendo a rischio la vostra sicurezza. Parecchi stili di guida, eseguiti da professionisti, sembrano semplici ma costituiscono in realtà un pericolo mortale. Indossate sempre adeguati indumenti protettivi [f].

Pericolo

La vostra MTB VELO DE VILLE è costruita per sopportare un dato peso complessivo massimo; vedere la tabella (considerando ciclista, bicicletta VELO DE VILLE, bagaglio ed eventuale rimorchio).

Attenzione

Una manutenzione regolare della vostra bicicletta VELO DE VILLE è indispensabile per garantirne l'idoneità ed è importante per la vostra sicurezza. Soltanto il proprietario sa quanto spesso utilizza la bicicletta VELO DE VILLE, dove la usa e con quale intensità. Pertanto spetta a voi far eseguire ispezioni e manutenzioni regolari.

Troverete maggiori informazioni nel capitolo «Programma di assistenza tecnica e manutenzione per la bicicletta VELO DE VILLE». In alternativa, rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Attenzione

Il tipo di progettazione e l'equipaggiamento delle mountain bike VELO DE VILLE non ne consentono un uso su strade pubbliche. Prima di usarle su strade pubbliche è necessario equipaggiarle con i dispositivi prescritti dalla legge. Nel traffico stradale vi invitiamo ad attenervi alle regole in vigore.

Avviso

Troverete maggiori informazioni sull'uso consentito della vostra bicicletta VELO DE VILLE nel certificato della bicicletta e nel capitolo «Prima della prima uscita con la vostra VELO DE VILLE».

a **CERTIFICATO DELLA BICICLETTA**

Prodotto da: AT Zweisport GmbH

Numero di serie: _____

Modello: _____

N° telaio: _____

Fordata ammortizzata: _____

- Produttore: _____

- modello: _____

- numero di serie: _____

Superficie (produttore/modello): _____

Forma del telaio: _____

Misura del telaio: _____

Dimensioni di ruote o pneumatici: _____

Colore: _____

Particolarità: _____

Uso consentito

Uso conforme a

Categoria 1 Categoria 2 Categoria 3

Peso complessivo massimo ammissibile

Bicicletta, ciclista e bagaglio: _____ kg

Portapacchi consentito: sì no

Carico consentito: _____ kg

Seggiolino consentito: sì no

Rimorchi consentiti: sì no

Carico rimorchiabile ammissibile: _____ kg

Leve dei freni - Assegnazione dei freni

Leva destra: Freno ruota anteriore Freno ruota posteriore

Leva sinistra: Freno ruota anteriore Freno ruota posteriore

Timbro e firma del rivenditore VELO DE VILLE

Controllare per il rivenditore VELO DE VILLE: verificare il modello della bicicletta e il metodo di montaggio e affiggere il segno di approvazione facciale. Il peso complessivo massimo deve corrispondere alla bicicletta. Richiedere al cliente conferma scritta della superficie e pneumatici. Una lista dei pneumatici del cliente rivestito firma del cliente stesso sul venditore di Consegna.

⚠ Pericolo
Leggere attentamente i capitolari «uso consentito», «prima della prima uscita» e «prima di ogni uscita con la vostra VELO DE VILLE» nelle presenti istruzioni per l'uso.



PRIMA DELLA PRIMA USCITA CON LA VOSTRA VELO DE VILLE

1. La categoria di biciclette sopra menzionata è costruita per sopportare un dato peso complessivo massimo. Vengono sommati i pesi di ciclista, bicicletta, bagaglio, seggiolino e rimorchio per bambini, se consentiti. Il peso complessivo massimo è indicato nel certificato della bicicletta **[a]** contenuto nelle presenti istruzioni o può essere richiesto al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

2. La circolazione stradale è regolamentata da precise norme. Poiché tali norme variano da paese a paese, le biciclette VELO DE VILLE non sono sempre equipaggiate in modo completo. Informatevi presso il vostro rivenditore VELO DE VILLE sulle leggi e sulle disposizioni in vigore nel vostro paese e/o nel paese in cui intendete usare la bicicletta VELO DE VILLE.

Prima di immettervi nel traffico fate equipaggiare la bicicletta VELO DE VILLE nel rispetto di tali norme.

i Avviso

Vi consigliamo di stipulare un'assicurazione di responsabilità civile. Assicuratevi che la vostra assicurazione copra questi danni. Rivolgetevi alla vostra compagnia di assicurazioni.

3. Avete già preso confidenza con l'impianto frenante? Consultate il certificato della bicicletta e verificate se riuscite ad azionare il freno della ruota anteriore con la stessa leva del freno **[b]** (destra o sinistra) che siete soliti usare. Qualora non fosse così, prima della prima uscita fate modificare le leve dal vostro rivenditore VELO DE VILLE.

L'azione frenante dei freni moderni **[c]** può essere di gran lunga superiore a quella dei freni che avete usato fino ad ora. Provate ad effettuare delle frenate di prova su strade prive di traffico, con fondo piano e non scivoloso!

Troverete maggiori informazioni nel capitolo «**Impianto frenante**» e nelle istruzioni allegate.

4. Avete già preso confidenza con il tipo di cambio **[d]** e con il suo funzionamento? Fatevi illustrare il funzionamento del cambio dal vostro rivenditore VELO DE VILLE ed esercitatevi nell'uso del nuovo cambio lontano dal traffico stradale.

Troverete maggiori informazioni nel capitolo «**Cambio**» e nelle istruzioni allegate.



5. La sella e il manubrio sono regolati correttamente? La sella dovrebbe essere impostata in modo tale che nella posizione più bassa il tallone raggiunga appena il pedale [e]. Una volta in sella verificate di poter toccare il suolo con le punte dei piedi. Rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE nel caso non foste soddisfatti della posizione di seduta.

Troverete maggiori informazioni nel capitolo «Regolazione della bicicletta VELO DE VILLE in base alle esigenze dell'utilizzatore».

6. Nel caso di biciclette VELO DE VILLE dotate di pedali a sgancio rapido/pedali automatici: avete già provato a guidare la bicicletta con le apposite scarpette? Per prima cosa vi consigliamo di esercitarvi da fermi ad agganciare e sganciare i pedali. Fatevi spiegare il funzionamento dei pedali dal vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Troverete maggiori informazioni nel capitolo «Pedali e scarpette» e nelle istruzioni allegate.

7. Nel caso abbiate acquistato una bicicletta VELO DE VILLE con sospensione [f] chiedete al vostro rivenditore VELO DE VILLE di eseguire una regolazione corretta della sospensione. Una regolazione non corretta degli elementi della sospensione può avere come conseguenza un funzionamento difettoso o il danneggiamento dell'elemento della sospensione. In ogni caso peggiorerà il comportamento su strada, precludendo così la sicurezza massima nonché il piacere di guida.

Troverete maggiori informazioni nei capitoli «Forcelle ammortizzate», «Reggisella ammortizzati» e «Sospensione del carro posteriore»; eventualmente alle presenti istruzioni sono state allegate anche le avvertenze per biciclette con sospensione integrale e forcelle ammortizzate.

Pericolo

Utilizzate la vostra bicicletta VELO DE VILLE solamente per l'uso a cui è destinata, altrimenti rischiate che la bicicletta VELO DE VILLE non sopporti la sollecitazione e si rompa. Pericolo di caduta!

Pericolo

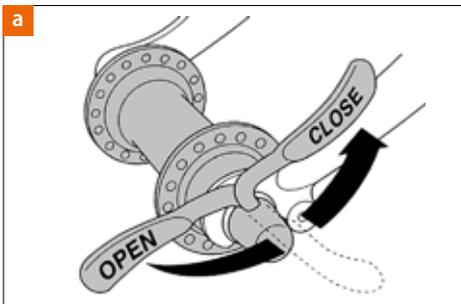
Consigliamo di avere spazio a sufficienza in corrispondenza del cavallo in modo da non ferirvi nel caso dobbiate scendere in fretta dalla bicicletta.

Pericolo

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

Attenzione

Prima di tirare un rimorchio o di montare un seggiolino sulla bicicletta VELO DE VILLE leggete il certificato della bicicletta e contattate il vostro rivenditore VELO DE VILLE.



PRIMA DI OGNI USCITA CON LA VOSTRA VELO DE VILLE

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

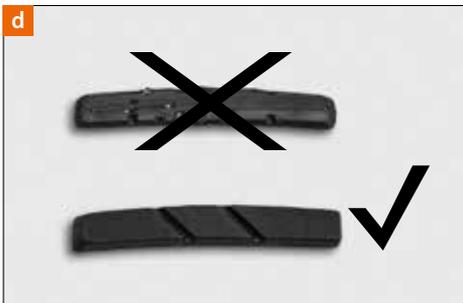
1. I bloccaggi rapidi **[a]**, le viti della ruota anteriore e posteriore, il reggisella e gli altri componenti sono fissati correttamente? Troverete maggiori informazioni nel capitolo **«Uso dei bloccaggi rapidi e dei perni passanti»**.
2. Gli pneumatici sono in buono stato ed hanno entrambi sufficiente pressione **[b]**? Pressioni di gonfiaggio più elevate assicurano una migliore stabilità e aumentano la protezione contro le forature. Le indicazioni della pressione minima e massima (in bar o psi) si trovano sul lato del pneumatico. Troverete maggiori informazioni nel capitolo **«Ruote e pneumatici»** e nelle istruzioni allegate.

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

Troverete maggiori informazioni nel capitolo **«Ruote e pneumatici»** e nelle istruzioni allegate.

4. Fate una prova dei freni da fermi tirando con forza le leve dei freni verso il manubrio **[c]**.

Nel caso di **freni a pattino** i pattini dei freni devono toccare contemporaneamente e centrare i fianchi dei cerchi in tutta la loro superficie. Non devono toccare gli pneumatici né durante la frenata né se aperti o in uno stato intermedio. La leva del freno non deve toccare il manubrio. Nei freni idraulici non devono verificarsi perdite d'olio dalle linee! Verificare inoltre lo spessore dei pattini/pastiglie **[d]**.



Nei **freni a disco** il punto di pressione deve essere subito stabile. Nel caso in cui si riesca ad ottenere un punto di pressione stabile solo premendo più volte la leva del freno, sarà necessario far controllare la bicicletta dal rivenditore VELO DE VILLE. La leva del freno non deve toccare il manubrio. Nei freni idraulici non devono verificarsi perdite d'olio o fluido per freni dalle linee! Verificare inoltre lo spessore dei pattini/pastiglie.

Troverete maggiori informazioni nel capitolo **«Impianto frenante»** e nelle istruzioni allegate.

5. Sollevate la vostra bicicletta VELO DE VILLE e fatela ricadere al suolo da un'altezza ridotta. Non trascurate rumori provenienti dalla bicicletta. Se necessario verificare i cuscinetti ed i raccordi a vite.
6. Per guidare nel traffico stradale è necessario equipaggiare la bicicletta VELO DE VILLE in base alle normative del paese di utilizzo. In ogni caso è pericoloso guidare senza luci o riflettori, al buio o in caso di visibilità ridotta. Nel caso di guida nel traffico stradale è necessario dotare la bicicletta di un impianto d'illuminazione a norma. Attivare l'impianto d'illuminazione già all'imbrunire. Troverete maggiori informazioni nel capitolo **«Disposizioni di legge sulla circolazione stradale»**.

7. In caso di bicicletta VELO DE VILLE ammortizzata, appoggiatevi sulla bicicletta e verificate il corretto funzionamento (estensione e compressione) degli elementi della sospensione **[e]**. Troverete maggiori informazioni nei capitoli **«Forcelle ammortizzate»**, **«Reggisella ammortizzati»** e **«Sospensione del carro posteriore»** e nelle istruzioni allegate.
8. Prima di partire accertatevi che il cavalletto eventualmente montato sia completamente sollevato. Pericolo di caduta!
9. Non dimenticate di portare un buon lucchetto ad arco, pieghevole **[f]** o una buona catena. Solo legando la bicicletta VELO DE VILLE ad un oggetto fisso potrete evitare possibili furti.
10. Se avete acquistato una bicicletta E-Bike/pedelec, prima di mettervi in viaggio dovrete controllare il livello di carica della batteria. Troverete maggiori informazioni nelle Istruzioni complementari per l'uso allegate all'E-Bike/Pedelec.



Pericolo

Se i componenti non sono fissati correttamente [a] si potrebbero staccare parti della bicicletta. Pericolo di cadute gravi!

Pericolo

Non usate la bicicletta VELO DE VILLE nel caso abbiate riscontrato problemi in uno dei punti sopra elencati! Una bicicletta difettosa può essere causa di incidenti gravi! In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Pericolo

A seconda del tipo di fondo stradale e delle forze esercitate dall'utilizzatore, la bicicletta VELO DE VILLE viene sottoposta a forti sollecitazioni. La conseguenza di queste sollecitazioni dinamiche sono logoramento ed usura dei diversi componenti. Sottoponete la bicicletta VELO DE VILLE a controlli regolari per individuare eventuali usure, graffi, deformazioni, alterazioni di colore o cricche iniziali [b]. Una volta esaurito il ciclo vitale, i componenti possono rompersi improvvisamente. Portate la vostra bicicletta VELO DE VILLE dal rivenditore VELO DE VILLE ad intervalli regolari, ossia secondo il Programma di assistenza tecnica e manutenzione; il rivenditore provvederà, se necessario, a sostituire le parti interessate.

Pericolo

Tenete presente che la distanza di arresto è maggiore se sul manubrio della bicicletta sono montate delle appendici [c] o se si utilizza un manubrio multiposizione. Le leve dei freni non sono facilmente raggiungibili da tutte le posizioni d'impugnatura.



DOPO UNA CADUTA CON LA BICICLETTA VELO DE VILLE

1. Verificate che le ruote siano ancora ben fissate ai portaruota (forcellini) e che i cerchi siano ancora centrati nel telaio e rispettivamente nella forcella. Fate girare le ruote **[d]** ed osservate la fessura tra pattini e fianchi del cerchio o tra telaio e pneumatico. Se la fessura cambia notevolmente e non avete la possibilità di effettuare la centratura in loco, in caso freni a pattino è necessario aprire leggermente i freni affinché il cerchio possa girare tra i pattini senza sfregare. Tenete conto che in questo caso l'azione frenante potrebbe ridursi. Troverete maggiori informazioni nei capitoli **«Impianto frenante»**, **«Usa dei bloccaggi rapidi e dei perni passanti»**, **«Ruote e pneumatici»** e nelle istruzioni allegata.



2. Verificate che il manubrio e l'attacco manubrio non siano deformati o rotti e che siano ancora diritti. Cercando di torcere il manubrio rispetto alla ruota anteriore verificate che l'attacco manubrio sia fissato saldamente sulla forcella **[e]**. Appoggiatevi brevemente sui corpi leva per verificare la tenuta stabile del manubrio nell'attacco. Provvedete alla centratura dei componenti là dove necessario e fissate con attenzione le viti fino a quando i componenti non risultino serrati in maniera stabile.



Le coppie di bloccaggio massime sono riportate sui componenti o nelle istruzioni allegata. Troverete maggiori informazioni nei capitoli **«Regolazione della bicicletta VELO DE VILLE in base alle esigenze dell'utilizzatore»**, **«Serie sterzo»** e nelle istruzioni allegata.

3. Accertatevi che la catena sia ancora sulle multiple e sui pignoni. Nel caso la bicicletta fosse caduta sul lato del cambio vi consigliamo di verificarne il funzionamento. Chiedete a qualcuno di aiutarvi sollevando la bicicletta tenendola per la sella e provate ad inserire con cautela tutte le marce. In particolare nel caso di marce basse, quando nei cambi a catena la catena sale sui pignoni più grandi, vi invitiamo a controllare di quanto il cambio si avvicina ai raggi **[f]**.

Nei cambi a catena, se il cambio o il forcellino/forcellino cambio sono deformati è possibile che il cambio finisca nei raggi o che la catena salti. Il cambio, la ruota posteriore ed il telaio possono risultrarne danneggiati. Verificate il funzionamento del deragliatore poiché lo spostamento dello stesso può determinare la caduta della catena e quindi il non funzionamento della bicicletta.

Troverete maggiori informazioni nel capitolo **«Cambio»** e nelle istruzioni allegata.



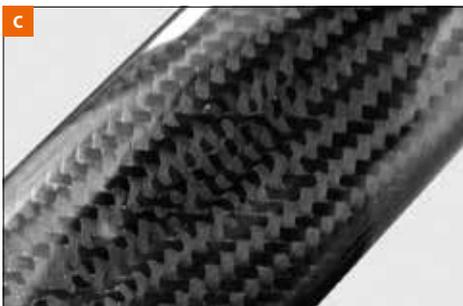
4. Verificate che la sella non sia storta fissando la punta della sella lungo il tubo orizzontale **[a]** o verso la scatola del movimento centrale. Se necessario aprire il meccanismo di bloccaggio, regolare la sella e bloccarla nuovamente. Troverete maggiori informazioni nei capitoli «**Regolazione della bicicletta VELO DE VILLE in base alle esigenze dell'utilizzatore**», «**Uso dei bloccaggi rapidi e dei perni passanti**» e nelle istruzioni allegate dei produttori di componenti.



5. Sollevate di alcuni centimetri la bicicletta VELO DE VILLE e fatela rimbalzare al suolo **[b]**. Se durante tale operazione dovessero risultare dei rumori è possibile che ci siano viti allentate. Provvedere a stringerle.

6. Infine osservate nuovamente l'intera bicicletta per individuare eventuali parti deformate, alterazioni di colore o incrinature.

Se tutti i controlli danno esito positivo potete rimettervi in sella alla bicicletta VELO DE VILLE e tornare indietro per la via più breve prestando la massima attenzione. Evitate forti accelerazioni e frenate, non guidate alzandovi dalla sella e con colpi di pedale energici. In caso di dubbi sul corretto funzionamento della bicicletta VELO DE VILLE fatevi venire a prendere in auto. Evitate di correre rischi inutili.



Una volta a casa è necessario sottoporre nuovamente la bicicletta VELO DE VILLE a controlli accurati. Le parti danneggiate devono essere riparate. Chiedete consiglio al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Pericolo

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

Pericolo

Se sulla bicicletta VELO DE VILLE sono montati componenti in carbonio **[c] in caso di caduta o incidente simile è assolutamente necessario portare la bicicletta VELO DE VILLE dal rivenditore VELO DE VILLE. Il carbonio è un materiale estremamente stabile che consente di realizzare componenti molto resistenti e dal peso contenuto. Tuttavia l'eventuale sollecitazione eccessiva può danneggiare le fibre interne pur non presentando deformazioni evidenti come nel caso di acciaio o alluminio. Un componente danneggiato può rompersi improvvisamente. Pericolo di caduta!**



USO DEI BLOCCAGGI RAPIDI E DEI PERNI PASSANTI

La maggior parte delle biciclette city/da trekking VELO DE VILLE è dotata di bloccaggi rapidi al fine di regolare, montare e smontare con rapidità i relativi componenti. Prima di ogni utilizzo verificare che tutti i bloccaggi rapidi siano serrati. L'uso dei bloccaggi rapidi deve avvenire con la massima cautela. Ne va della vostra sicurezza.

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



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

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



Pericolo

Non usate mai la bicicletta VELO DE VILLE prima di averne controllato il fissaggio delle ruote. Pericolo di caduta!

Pericolo

Accertatevi che le leve dei bloccaggi rapidi di entrambe le ruote si trovino sempre sul lato opposto della catena o della cinghia, per evitare così di montare erroneamente la ruota anteriore sul lato sbagliato. Nel caso di biciclette VELO DE VILLE con freni a disco e bloccaggi rapidi con asse da 5 mm può essere indicato orientare entrambe le leve dal lato della catena [f]. per evitare così di toccare il disco e di provocarsi bruciature. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Pericolo

Evitate di toccare il disco del freno eventualmente surriscaldato subito dopo esservi fermati, potreste provarvi bruciature! Prima di aprire i bloccaggi rapidi, fate sempre raffreddare il disco del freno.

Attenzione

Quando parcheggiate la bicicletta legate le ruote fissate con bloccaggi rapidi insieme al telaio ad un oggetto fisso.



Procedura per il fissaggio sicuro di un componente con bloccaggio rapido

Aprire il bloccaggio rapido. Adesso dovrebbe essere leggibile la scritta «Open» (aperto) [a].

Verificate che il componente da fissare sia posizionato correttamente. Troverete maggiori informazioni nei capitoli «Ruote e pneumatici» e «Regolazione della bicicletta VELO DE VILLE in base alle esigenze dell'utilizzatore».



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

Successivamente la forza sulla leva deve aumentare notevolmente; alla fine la leva deve muoversi con molta difficoltà. Usate la base del pollice e le dita della mano per tirare appoggiandovi su un componente fisso, quale la forcella [b] o il foderino carro posteriore (non un disco del freno o un raggio).



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

Verificate il fissaggio premendo sul lato finale della leva chiusa e provando a spostarla [c]. Se si sposta, consigliamo di svitarla e di aumentare il precarico girando di mezzo giro ed in senso orario il dado di bloccaggio situato sul lato opposto. Chiudete il bloccaggio rapido e verificate nuovamente il serraggio.

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

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

Pericolo

Bloccaggi rapidi non chiusi correttamente possono comportare il distacco della ruota. Imminente pericolo d'incidente!

Avviso

Alcune biciclette city/da trekking VELO DE VILLE sono dotate di perni passanti. Il mercato offre una gran varietà di sistemi con perni passanti. Alcuni sistemi vengono fissati con sistemi con bloccaggi rapidi, mentre montaggio e smontaggio di altri sistemi richiedono l'uso di strumenti speciali. Troverete maggiori informazioni anche sui siti Internet dei produttori di perni passanti; in alternativa, rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE.



REGOLAZIONE DELLA BICICLETTA VELO DE VILLE IN BASE ALLE ESIGENZE DELL'UTILIZZATORE

L'altezza e le proporzioni del corpo sono di fondamentale importanza per la scelta dell'altezza del telaio della bicicletta VELO DE VILLE. Consigliamo di avere spazio a sufficienza in corrispondenza del cavallo in modo da non ferirvi nel caso dobbiate scendere in fretta dalla bicicletta [d].

Con la scelta del tipo di bicicletta si stabilisce approssimativamente la postura sulla sella [e]. Tuttavia, alcuni componenti della bicicletta VELO DE VILLE sono concepiti in maniera tale da consentire un certo adattamento alle proporzioni del corpo [f]. Tali componenti sono il reggisella, l'attacco manubrio e le leve dei freni.

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

Al termine di ogni regolazione o montaggio eseguite la verifica rapida descritta nel capitolo «**Prima di ogni uscita con la vostra VELO DE VILLE**» nonché un giro di prova con la bicicletta VELO DE VILLE lontano dal traffico stradale.



Pericolo

Nel caso di telai molto piccoli è possibile che il piede tocchi la ruota anteriore. Assicuratevi quindi che le tacchette dei pedali automatici siano regolate correttamente.

Pericolo

Le operazioni descritte richiedono l'esperienza di un meccanico e strumenti adeguati. In generale fate sempre molta attenzione nello stringere le viti. Aumentate gradualmente la forza di avvitarlo e verificate di volta in volta la sede stabile del componente. Utilizzate una chiave dinamometrica e non superate le coppie di bloccaggio massime delle viti! Le coppie di bloccaggio sono riportate nel capitolo «Coppie di bloccaggio consigliate», sui componenti stessi e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti.

Avviso

Se una volta in sella dovessero presentarsi dei disturbi (ad es. sensazione di intorpidimento) la causa potrebbe essere la sella. Chiedere consiglio al rivenditore VELO DE VILLE di fiducia che dispone di una vasta gamma di selle.



Regolazione dell'altezza di seduta

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

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



Sedetevi sulla sella e mettete il tallone sul pedale che si trova nella posizione più bassa [a]. Il fianco deve rimanere diritto, la gamba deve essere estesa al massimo.

Per impostare l'altezza della sella è necessario allentare il bloccaggio rapido (vedi capitolo «Uso dei bloccaggi rapidi e dei perni passanti») o la vite di bloccaggio del reggisella [b] sul lato superiore del piantone.



In quest'ultimo caso è necessario usare strumenti appositi, ad es. una chiave Allen, con cui la vite viene allentata svitando in senso antiorario di due-tre giri. Ora potete regolare l'altezza del reggisella.

Nell'estrarre il reggisella non superate il limite contrassegnato sul tubo [c] (fine, minimo, massimo, stop, limit o simile) e ingrassate sempre la parte di un reggisella in alluminio o titanio infilata in un piantone in alluminio, titanio o acciaio.

Non ingrassate le zone di bloccaggio di **reggisella e/o tubi piantone in carbonio!** Utilizzate **una speciale pasta di montaggio per il carbonio.**

Regolate la sella nuovamente in posizione dritta orientando la punta della sella alla scatola del movimento centrale o lungo il tubo orizzontale [d].

Serrate il reggisella chiudendo il bloccaggio rapido come descritto nel capitolo «Uso dei bloccaggi rapidi e dei perni passanti» oppure avvitando la vite di bloccaggio del reggisella di mezzi giri ed in senso orario. Un bloccaggio sufficiente non richiede l'impiego di un'elevata forza manuale. In caso contrario il reggisella non è adatto al telaio.

Verificate costantemente la sede stabile del reggisella tenendo ferma la sella con entrambe le mani e provando a girarla [e]. Nel caso il reggisella non fosse stabile, è necessario serrare ancora la vite di bloccaggio con cautela, tra un quarto di giro e mezzo giro, e verificarne di nuovo la sede.



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

Assicurarsi di riuscire a toccare il pavimento dalla sella. Se così non fosse consigliamo almeno all'inizio di impostare la sella più in basso.



⚠️ Attenzione

Iniziate sempre a serrare a piccoli passi (a intervalli di mezzo newton metro) partendo dalla coppia di bloccaggio più bassa per poi raggiungere la coppia massima **f** e verificate costantemente la sede stabile del componente. Non superate mai la coppia di bloccaggio massima indicata dal produttore!



⚡ Pericolo

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

⚡ Pericolo

Non ingrassate mai il piantone di un telaio in carbonio quando non è dotato di rivestimento in alluminio. Se utilizzate un reggisella in carbonio, anche il telaio in metallo non deve essere ingrassato. Una volta ingrassati, potrebbe non essere più possibile serrare in maniera stabile i componenti in carbonio! Utilizzate una speciale pasta di montaggio per il carbonio.

⚠️ Attenzione

Nel caso in cui il reggisella non fosse ben saldo o non dovesse scorrere con facilità nel piantone, rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE. Non usate in alcun caso la forza!



Regolazione dell'altezza del manubrio

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



Sono disponibili tre sistemi differenti che consentono di variare l'altezza del manubrio (attacco convenzionale, attacco regolabile ed attacco Ahead®). Tutti i tre i sistemi richiedono conoscenze particolari, che vengono illustrate parzialmente nei seguenti paragrafi. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore VELO DE VILLE.

⚠ Pericolo

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



⚠ Pericolo

Gli attacchi manubrio presentano dimensioni differenti in lunghezza [a], nel diametro del tubo e foro manubrio. Una scelta sbagliata può rivelarsi pericolosa: manubrio ed attacco manubrio potrebbero rompersi provocando un incidente. In caso di sostituzione usare solamente appositi pezzi di ricambio, originali e contrassegnati. Il vostro rivenditore VELO DE VILLE sarà lieto di consigliarvi.

⚠ Pericolo

Le viti dell'attacco manubrio e del manubrio devono essere serrate con le coppie di bloccaggio previste [b]. Altrimenti è possibile che il manubrio e l'attacco manubrio si stacchino o si rompano. Utilizzate una chiave dinamometrica e non superate le coppie di bloccaggio massime delle viti! Le coppie di bloccaggio sono riportate nel capitolo «Coppie di bloccaggio consigliate», sui componenti stessi [c] e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti.

⚠ Attenzione

Assicuratevi che la combinazione manubrio-attacco manubrio sia approvata dal produttore di manubri o attacchi manubrio.

⚠ Attenzione

Accertatevi che la zona di bloccaggio del manubrio non presenti spigoli vivi.



Regolazione dell'altezza del manubrio Speedlifter

Con lo Speedlifter [d] potete cambiare l'altezza del manubrio della bicicletta in pochi passaggi e senza l'uso di attrezzi.

In questo modo potete passare rapidamente da una posizione di seduta eretta e rilassata a una posizione sportiva. Aprite a mano la leva di bloccaggio rapido dello Speedlifter e spostate il manubrio nella posizione desiderata. Chiudete completamente la leva di bloccaggio rapido in modo da bloccare il manubrio. La leva di bloccaggio rapido dello Speedlifter deve essere sempre chiusa durante la guida.



Pericolo

Prima di ogni uscita controllate che la leva sia completamente chiusa. Non cambiate mai l'altezza del manubrio durante la guida. Pericolo d'incidente! Fermatevi per regolare l'altezza del manubrio.



Appoggiatevi saldamente con entrambe le mani sul manubrio [e]. Lo Speedlifter funziona correttamente quando non si riesce a spostare il manubrio verso il basso con la leva chiusa.

Se si muove, è necessario aumentare il serraggio della leva. Aprite completamente la leva di bloccaggio rapido. Girate leggermente il dado zigrinato, ossia tra un quarto di giro e al massimo mezzo giro, in senso orario [f]. Chiudete di nuovo la leva completamente.

Controllate come descritto in precedenza. Se si muove ancora, è necessario ripetere la procedura. Se non riuscite più a chiudere completamente la leva, è necessario svitare leggermente il dado zigrinato.

Lo Speedlifter è robusto, ma una cura regolare offre comunque un funzionamento migliore e maggiore sicurezza. Liberare lo Speedlifter dalle incrostazioni di sporco. A tal fine utilizzate un panno pulito e acqua. Se necessario, mettete una goccia d'olio lubrificante sul tubo estraibile.

Attenzione

Dopo aver alzato il manubrio, controllate sempre la manovrabilità della bicicletta. Controllate se riuscite a girare completamente il manubrio da sinistra a destra e viceversa senza opporre resistenza. In alcuni casi può accadere che, dopo aver alzato il manubrio, la lunghezza dei cavi del cambio e dei freni non sia più sufficiente a garantire la completa manovrabilità della bicicletta. In questo caso è necessario cambiare i cavi o ridurre l'altezza del manubrio.



Attacchi manubrio convenzionali

Negli attacchi manubrio convenzionali la posizione del manubrio può essere regolata parzialmente, estraendo o affondando l'attacco manubrio nel tubo della forcella.

Svitate di due-tre giri la vite nella parte superiore dell'attacco manubrio. Ora è possibile girare il tubo del attacco manubrio nella forcella. Se così non fosse, allentate la vite dando un colpo leggero con un martello di gomma [a]. Nel caso di viti ad esagono incassate è necessario prima di tutto inserire la chiave Allen nella testa della vite, dal momento che di norma tali viti sono incassate e non accessibili.

Ora l'unità manubrio-attacco manubrio può essere spostata verso l'alto o verso il basso. Nell'estrarre l'attacco manubrio non superate il limite contrassegnato sul tubo (fine, minimo, massimo, stop, limit, o simile) [b]. Una profondità d'inserimento superiore garantisce una maggior sicurezza!

Regolate il manubrio in modo tale che guidando su un rettilineo non risulti storto. Serrate nuovamente la vite dell'attacco manubrio con una chiave dinamometrica.

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

Verificate la sede dell'attacco manubrio tenendo la ruota anteriore tra le ginocchia e provando a girare il manubrio e l'attacco manubrio [c]. Se dovesse girarsi, aumentate la coppia di bloccaggio della vite. Se dopo la regolazione il manubrio dovesse risultare ancora troppo alto o troppo basso, sostituite l'attacco manubrio. Tale operazione potrebbe rivelarsi costosa dal momento che richiederebbe la eventuale sostituzione di tutte le armature. Fatevi illustrare dal vostro rivenditore VELO DE VILLE i diversi tipi di attacchi manubrio.

Pericolo

Non usate mai una bicicletta VELO DE VILLE se l'attacco manubrio è stato estratto superando il limite massimo di estrazione. Prima di usare la bicicletta verificate tutte le viti ed eseguite una prova dei freni!

Attenzione

Nel regolare l'attacco manubrio non provare mai ad aprire la ghiera della serie sterzo per non modificare il gioco dei cuscinetti!



Attacchi manubrio regolabili

Nel caso di attacchi manubrio regolabili **[d]**, la regolazione dell'inclinazione della parte anteriore dell'attacco avviene in diversi modi:

ci sono modelli dotati di viti ai lati dello snodo **[e]**, modelli con viti sul lato superiore o inferiore e modelli con cricchetti o viti di regolazione supplementari.



Per la regolazione attenetevi alle istruzioni del produttore dell'attacco manubrio. Chiedete al vostro rivenditore VELO DE VILLE di spiegarvi il funzionamento e la regolazione dell'attacco manubrio oppure lasciate che sia lui ad eseguire tale regolazione.



Pericolo

Tenete presente che le viti dell'attacco manubrio regolabile e del manubrio devono essere serrate con le coppie di bloccaggio previste. Altrimenti è possibile che il manubrio e l'attacco manubrio si stacchino o si rompano. Utilizzate una chiave dinamometrica **[f]** attenendovi sempre alle coppie di bloccaggio massime e minime! Le coppie di bloccaggio sono riportate nel capitolo «Coppie di bloccaggio consigliate», sui componenti stessi e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti.

Attenzione

Tenete presente che regolando l'attacco manubrio si modifica anche la posizione del manubrio, delle leve dei freni e del cambio. Regolate nuovamente questi componenti come descritto nel capitolo «Regolazione dell'inclinazione di manubrio, appendici e leve dei freni».



Attacchi manubrio per sistemi non filettati, cosiddetti sistemi Aheadset®

(Aheadset® è un marchio registrato della ditta DiaCompe)

Nel caso di biciclette VELO DE VILLE con serie sterzo Aheadset® il precarico dei cuscinetti viene regolato per mezzo dell'attacco manubrio. Se viene modificata la posizione dell'attacco manubrio, è necessario regolare nuovamente il gioco dei cuscinetti (vedi capitolo «Serie sterzo»). Una regolazione limitata dell'altezza è possibile spostando i distanziali (spacer) o girando a testa in giù l'attacco manubrio nel caso di modelli di tipo flip-flop.

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

L'altezza del manubrio può essere definita a seconda di come vengono posizionati spacer [b] ed attacco manubrio. Gli spacer residui devono essere inseriti sopra l'attacco manubrio, sul tubo della forcella. Regolate lo sterzo come descritto nel capitolo «Serie sterzo». Se la posizione di seduta è corretta, fate togliere la serie di distanziali sporgenti insieme al tubo della forcella dal rivenditore VELO DE VILLE.



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

Montate il manubrio ed eventualmente le armature del manubrio come descritto nel capitolo «Regolazione dell'inclinazione di manubrio, appendici e leve dei freni» e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti.

Verificate la sede stabile del manubrio nell'attacco manubrio provando a girare il manubrio verso il basso. Verificate se riuscite a spostare l'unità manubrio-attacco manubrio rispetto alla forcella prendendo la ruota anteriore tra le ginocchia e provando a girare il manubrio [d]. Se il manubrio dovesse girarsi sarà necessario avvitare le viti facendo attenzione e verificarne nuovamente la sede.

Iniziate sempre a serrare a piccoli passi (mezzi metri Newton) partendo dalla coppia di bloccaggio più bassa per poi raggiungere la coppia massima e verificate costantemente la sede stabile del componente. Non superate mai la coppia di bloccaggio massima indicata dal produttore [e]!



Pericolo

Queste operazioni richiedono notevoli attitudini manuali e strumenti adeguati. Consigliamo di fare eseguire i lavori di regolazione al vostro rivenditore VELO DE VILLE. Se tuttavia volete provare ad effettuare la regolazione, consigliamo di leggere attentamente le istruzioni del produttore di attacchi manubrio.

Pericolo

In caso di attacco manubrio capovolto i cavi potrebbero risultare troppo corti. Guidare in questo modo è pericoloso. Chiedete consiglio al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Pericolo

In caso di rimozione dei distanziali è necessario accorciare il tubo della forcella. Tale operazione è irreversibile. Deve essere eseguita solo dal vostro rivenditore VELO DE VILLE e solamente dopo aver stabilito la posizione ideale.

Pericolo

Gli attacchi manubrio presentano dimensioni differenti in lunghezza [f], nel diametro del tubo e foro manubrio. Una scelta sbagliata può rivelarsi pericolosa: il manubrio ed l'attacco manubrio potrebbero rompersi provocando così un incidente!

Avviso

Se desiderate posizionare il manubrio più in alto, può essere utile acquistare un modello leggermente rialzato chiamato Riser bar. Chiedete al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

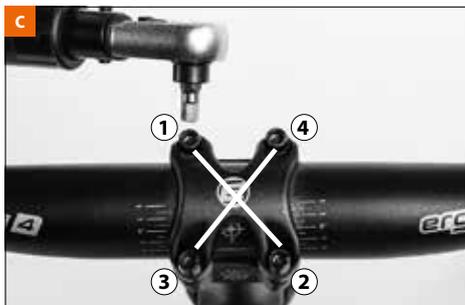


Regolazione dell'inclinazione di manubrio, appendici e leve dei freni

Le manopole del manubrio delle biciclette city e urban VELO DE VILLE sono di solito leggermente curve. Regolate il manubrio in modo tale che i polsi siano rilassati e non troppo rivolti verso l'esterno.



Per tale operazione svitate la vite (le viti) ad esagono incassato sul lato inferiore o anteriore dell'attacco manubrio **[a]**. Girate il manubrio fino a raggiungere la posizione desiderata. Accertatevi che il manubrio venga fissato all'attacco manubrio esattamente nel centro **[b]**. Serrate nuovamente la vite/le viti ed eventualmente in modo alternato fino a quando il manubrio è fissato solo leggermente **[c]**. Controllate se le fessure sopra e sotto hanno la stessa larghezza e se sono parallele **[d]**. Avvitate la vite/le viti in modo alternato e uniforme con una chiave dinamometrica rispettando la coppia di bloccaggio consigliata.



Provate a spostare il manubrio rispetto all'attacco manubrio e se necessario serrate nuovamente le viti. Utilizzate una chiave dinamometrica e non superate le coppie di bloccaggio massime delle viti! Le coppie di bloccaggio sono riportate nel capitolo «**Coppie di bloccaggio consigliate**», sui componenti stessi e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti. Una volta regolato il manubrio, è necessario registrare le leve dei freni e del cambio.

Allentate le viti ad esagono incassato delle leve. Girate la leva sul manubrio. Montare in sella ed appoggiare le dita sulla leva del freno. Verificate che la mano e l'avambraccio formino una linea retta **[e]**. Riavvitate le leve con una chiave dinamometrica secondo le indicazioni e accertatevi che non si girino **[f]**.

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

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



Pericolo

Non dimenticare che i collegamenti vite di attacco manubrio, manubrio, appendici e freni devono essere serrati con le coppie di bloccaggio previste. Utilizzate una chiave dinamometrica e non superate le coppie di bloccaggio massime delle viti! Le coppie di bloccaggio sono riportate nel capitolo «Coppie di bloccaggio consigliate», sui componenti stessi e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti.

Pericolo

Se volete montare delle appendici al manubrio, assicuratevi prima del montaggio che questo sia adatto e approvato per tale scopo. Alcuni manubri prevedono l'utilizzo di speciali rivestimenti di rinforzo (tappi per manubrio). In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Pericolo

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

Pericolo

Tenete presente che la distanza di arresto può aumentare se sul manubrio della bicicletta sono montate delle appendici o se si utilizza un manubrio multiposizione. Le leve dei freni non sono facilmente raggiungibili da tutte le posizioni d'impugnatura.



Regolazione della distanza dalle leve dei freni

La maggior parte delle leve dei freni prevedono la regolazione della distanza tra la leva e le manopole del manubrio [a]. Su alcuni freni a disco è possibile regolare anche il punto di pressione, consentendo ad utilizzatori con mani piccole di spostare le leve dei freni vicino al manubrio e di facilitare quindi l'impugnatura. Le prime falangi del dito medio e dell'indice devono poter afferrare la leva [b].

Di solito, nel punto di contatto tra il cavo di un freno a cavo ed il corpo del freno o sulla leva stessa, si trova una piccola vite di regolazione [c]. Giratela in senso orario e controllate se e come si sposta la leva.

Anche i freni idraulici sono dotati di dispositivi di regolazione sulla leva del freno. Sono disponibili differenti sistemi. Chiedete al vostro rivenditore VELO DE VILLE o leggete le relative istruzioni per l'uso.

Regolate la distanza delle leve in modo tale che la prima falange dell'indice riesca ad afferrare la leva del freno. Verificate quindi la regolazione ed il funzionamento corretti dell'impianto frenante, come descritto nel capitolo «**Impianto frenante**» e/o nelle istruzioni del produttore di freni. Con alcuni freni è possibile regolare sia la distanza della leva sia il punto di pressione.

Pericolo

Dopo le regolazioni fare un giro di prova lontano dal traffico stradale oppure in un'area non abitata.

Pericolo

La leva del freno non deve andare a toccare il manubrio. La massima forza frenante dovrebbe essere raggiunta prima.

Avviso

Nel caso di freni idraulici e a disco attenersi alle istruzioni del produttore dei freni. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore VELO DE VILLE.



Correzione della distanza tra manubrio e sella e regolazione dell'inclinazione della sella

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



Una sella non in posizione orizzontale ha ripercussioni sul vostro comfort di pedalata, dovendo appoggiarvi o tenervi costantemente al manubrio per non scivolare dalla sella.

Pericolo

Le viti del reggisella devono essere serrate con le coppie di bloccaggio previste [e]. Utilizzate una chiave dinamometrica e non superate le coppie di bloccaggio massime delle viti! Le coppie di bloccaggio sono riportate nel capitolo «Coppie di bloccaggio consigliate», sui componenti stessi e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti.



Pericolo

Assicurarsi che il telaio della sella sia fissato solo nella zona contrassegnata o nella parte dritta del telaio [f]. In caso contrario potrebbe rompersi! In nessun caso la sella deve essere fissata nella zona delle curve del telaio.

Attenzione

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

Avviso

I produttori dei cambi allegano istruzioni oppure offrono informazioni aggiuntive e istruzioni per l'uso sui loro siti Internet. Leggetele con attenzione prima di regolare la posizione della sella. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore VELO DE VILLE.



Spostare e regolare orizzontalmente la sella

Dispositivo di bloccaggio integrato al reggisella con una o due viti parallele [a]

I reggisella con meccanismo di bloccaggio integrato sono dotati di una vite ad esagono incassato centrale che sostiene la testa e che consente di fissare l'inclinazione e la posizione orizzontale della sella. La maggior parte dei reggisella è dotata di due viti collocate una accanto all'altra.



Svitare la vite (le viti) sulla testa del reggisella. Per questa operazione svitare la vite (le viti) di max. due-tre giri, altrimenti potrebbe aprirsi l'intero meccanismo. Spostate la sella in avanti o all'indietro in base alle vostre esigenze. Spesso è necessario dare un piccolo colpo alla sella. Fate attenzione alle marcature sul telaietto, che non devono essere superate.

Nel riavvitare la vite (le viti) accertatevi che il bordo superiore della sella resti in posizione orizzontale [b]. Durante questa operazione di regolazione la bicicletta deve trovarsi in posizione orizzontale.



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

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

⚠ Pericolo

Le viti della chiusura della sella sono tra le viti più sensibili di tutta la bicicletta VELO DEVILLE. Prestate pertanto la massima attenzione, e accertatevi che non venga mai superata la coppia di bloccaggio minima né quella massima consigliata. Le coppie di bloccaggio sono riportate nel capitolo «Coppie di bloccaggio consigliate», sui componenti stessi e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti. Usate sempre una chiave dinamometrica.

⚠ Pericolo

Verificate ogni mese le viti con una chiave dinamometrica secondo i valori indicati nelle istruzioni allegate o sui componenti stessi.

⚠ Pericolo

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



Dispositivo di bloccaggio integrato al reggisella con due viti posizionate una dietro l'altra [e]

Allentate entrambe le viti con max. due-tre giri, altrimenti potrebbe aprirsi l'intero meccanismo. Spostate la sella orizzontalmente per regolare la distanza dal manubrio. Spesso è necessario dare un piccolo colpo alla sella. Fate attenzione alle marcature sul telaietto, che non devono essere superate.



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



Serrate entrambe le viti uniformemente [f] per non modificare l'angolo della sella. Se desiderate spostare più in basso la punta della sella, serrate la vite anteriore in senso orario. Se necessario, allentate un poco la vite posteriore. Per spostare più in basso la parte posteriore, girare in senso orario la vite posteriore e se necessario allentare un poco quella anteriore.

Per verificare che la sella riavvitata non si inclini, appoggiarsi con le mani prima sulla punta e poi sul lato posteriore della sella.

⚠ Pericolo

Le viti della chiusura della sella sono tra le viti più sensibili di tutta la bicicletta VELO DEVILLE. Prestate pertanto la massima attenzione, e accertatevi che non venga mai superata la coppia di bloccaggio minima né quella massima consigliata. Le coppie di bloccaggio sono riportate nel capitolo «Coppie di bloccaggio consigliate», sui componenti stessi e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti. Usate sempre una chiave dinamometrica.

⚠ Pericolo

Verificate ogni mese le viti con una chiave dinamometrica secondo i valori indicati nelle istruzioni allegate o sui componenti stessi.

⚠ Pericolo

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



IMPIANTO FRENANTE

Avvertenze generali sui freni

L'uso dei freni [a-c] consente di adeguare la velocità di corsa al tipo di terreno ed alle condizioni del traffico. In qualsiasi momento i freni devono consentire l'arresto della bicicletta VELO DE VILLE nel minor tempo possibile.

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

Azionate entrambi i freni contemporaneamente e non dimenticate che su fondo non scivoloso, a seguito dello spostamento del peso, il freno anteriore può trasmettere la forza maggiore.

Su fondo instabile valgono altre regole. In questo caso, infatti, una frenata eccessiva della ruota anteriore può provocarne lo slittamento. Esercitatevi a frenare su fondi differenti.



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

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

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

Inoltre anche i cerchi si usurano con il passare del tempo e potrebbero esplodere. Per questo motivo devono essere sostituiti di tanto in tanto.

Nel caso di freni a rullo, a tamburo, a contropedale e a disco [e] una frenata persistente o un attrito costante possono causare il surriscaldamento del sistema frenante. La forza frenante si riduce o il sistema frenante può rompersi. Pericolo d'incidente!

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



Pericolo

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



Pericolo

Prendete confidenza con i vostri freni, sempre facendo la massima attenzione. Provare ad eseguire delle frenate di emergenza in zone prive di traffico fino ad avere il pieno controllo della bicicletta VELO DE VILLE. In questo modo eviterete possibili incidenti.

Pericolo

Il bagnato riduce l'azione frenante e fa scivolare i pneumatici con facilità. Tenete in considerazione che la distanza d'arresto è maggiore in caso di pioggia, riducete la velocità di corsa e frenate con cautela.



Pericolo

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

Attenzione

In caso di sostituzione usare solamente appositi pezzi di ricambio, originali e contrassegnati [f]. Il vostro rivenditore VELO DE VILLE sarà lieto di consigliarvi.



Freni a pattino

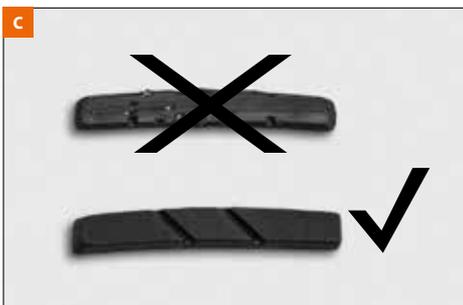
Freni a V (V-brake) e freni Cantilever

Funzionamento ed usura

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



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



Compensazione dell'usura dei pattini

Dopo qualche tempo i pattini dei freni mostrano una certa usura. Affinché la forza frenante rimanga elevata e costante, è necessario compensare questa usura. A tal fine sulla leva del freno si trovano delle viti con cui è possibile compensare l'usura.

Verifica del funzionamento

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

Se consumati o logorati [c], sarà necessario sostituirli. Attenetevi assolutamente alle avvertenze dei rispettivi produttori.

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

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

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



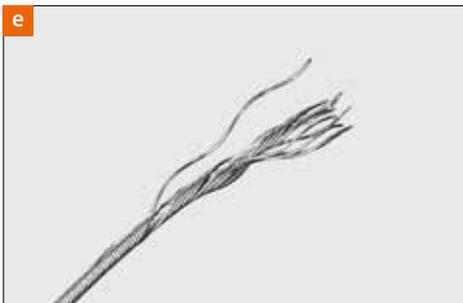
Il freno è regolato correttamente solamente se ha superato tutti i punti della verifica.

⚠ Pericolo

Cavi del freno danneggiati (ad es. cavi in cui sporgono singoli fili) [e] devono essere sostituiti immediatamente. Rischio di rottura o di caduta!

⚠ Pericolo

La regolazione dei pattini sui cerchi richiede notevoli attitudini manuali. Lasciate che sia il vostro rivenditore VELO DE VILLE a sostituire i pattini o ad effettuare la regolazione.



⚠ Pericolo

Fate controllare e misurare regolarmente i cerchi dal vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Sincronizzazione e regolazione

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



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



La posizione delle leve dei freni, in cui il freno inizia ad agire (il cosiddetto punto di contatto) può essere adattata alle dimensioni delle mani regolando il cavo del freno. In ogni caso la leva del freno non deve mai toccare il manubrio. Quando non attivati, i pattini del freno non dovrebbero essere troppo vicini ai fianchi del cerchio, poiché altrimenti durante la guida andrebbero a strisciare sul cerchio. Prima di effettuare questa regolazione consigliamo di leggere le avvertenze del capitolo **«Regolazione della distanza dalle leve dei freni»**.



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



Pericolo

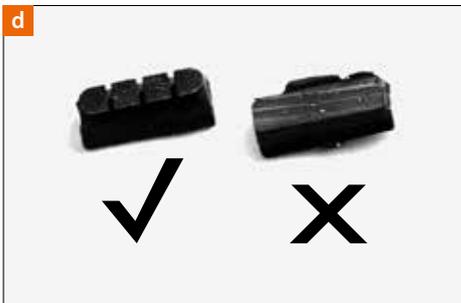
Una volta effettuata la regolazione fate assolutamente una prova dei freni da fermi [b] e assicuratevi che i pattini, nel caso di forte presa, vadano a toccare con la loro intera superficie il fianco del cerchio.

Freni a pattino idraulici

Funzionamento ed usura

I comuni freni idraulici [c] sono composti da pinze idrauliche poste a destra e a sinistra dei cerchi, collegati da una piastrina di montaggio e eventualmente da una staffa di rinforzo («Brakebooster»). Azionando la leva del freno i pistoni dei freni vengono contratti per effetto della pressione dell'olio, i pattini sfregano sui fianchi dei cerchi.

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



Tenete pulita la zona del pattino nella pinza idraulica del freno [e], altrimenti il pattino non riesce più a tornare completamente nella posizione di riposo. Verificate occasionalmente la tenuta delle linee idrauliche e dei collegamenti.

Pericolo

Collegamenti aperti o linee idrauliche con punti di perdita possono ridurre notevolmente l'azione frenante. Rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE nel caso di punti di perdita del sistema o di pieghe nelle linee idrauliche. Pericolo d'incidente!

Verifica del funzionamento

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



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

I pattini dei freni devono toccare il cerchio contemporaneamente e parallelamente. Con questa impostazione si evita che i pattini fischino.

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

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

Pericolo

La regolazione dei pattini sui cerchi richiede notevoli attitudini manuali. Lasciate che sia il vostro rivenditore VELO DE VILLE a sostituire i pattini o ad effettuarne la regolazione.

Pericolo

Fate controllare e misurare regolarmente i cerchi dal vostro rivenditore VELO DE VILLE.



Regolazione

Quando i pattini sono usurati, il punto di pressione si sposta verso il manubrio. In ogni caso la leva del freno non deve mai toccare il manubrio [a]. Nella maggior parte dei modelli, è comunque possibile correggere l'usura dei freni con una vite [b] o con una rotellina [c] collocata sulla leva del freno.

Attenetevi inoltre alle istruzioni per l'uso del produttore dei freni o rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE.



ⓘ Avviso

I produttori di freni idraulici forniscono generalmente istruzioni per l'uso dettagliate. Leggetele con attenzione prima di smontare una ruota o di eseguire operazioni di manutenzione. Un uso errato può essere la causa di cattivo funzionamento dei freni.

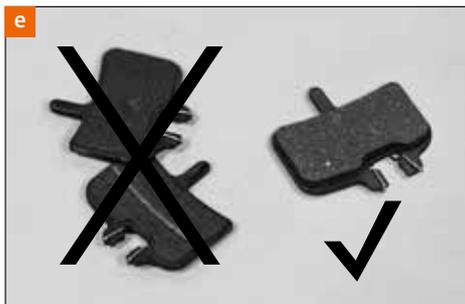


Freni a disco

Funzionamento ed usura

I freni a disco si caratterizzano per un'intensa azione frenante. Sul bagnato hanno tempi di risposta più brevi rispetto ai freni a pattino e raggiungono in breve tempo l'intensità di frenata desiderata. Richiedono una scarsa manutenzione e non usurano i cerchi.

I freni a disco [d] sono composti da pinza del freno (1), disco del freno (2), tubo o cavo del freno (3) e corpo leva/leva del freno. Azionando le leve dei freni i pistoni dei freni vengono contratti per effetto idraulico o meccanico e le pastiglie sfregano sul disco del freno.



L'attrito provoca l'usura delle pastiglie dei freni [e] e dei dischi. Il processo di usura viene accelerato ulteriormente da uscite frequenti in montagna, con pioggia o sporco. A seconda del produttore e del modello ci sono differenti metodi di controllo e limiti di usura per pastiglie e dischi.



Pericolo

Le pastiglie nuove, perché raggiungano valori di decelerazione ottimali, devono essere sottoposti a un rodaggio, che consiste nell'effettuare 30-50 frenate a fondo a circa 30 km/h. Il rodaggio è concluso nel momento in cui la forza della mano necessaria per frenare non diminuisce ulteriormente.

Pericolo

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

Pericolo

Pastiglie e dischi del freno sporchi possono ridurre drasticamente la forza frenante. Accertatevi pertanto che né olio né altri liquidi finiscano nel freno (ad es. quando pulite la bicicletta VELO DE VILLE o lubrificate la catena). Le pastiglie sporche non possono più essere pulite e devono essere sostituite! I dischi dei freni possono essere puliti con detergente per freni e con un panno assorbente pulito oppure con acqua calda e detersivo [f].

Pericolo

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



Freni a disco idraulici

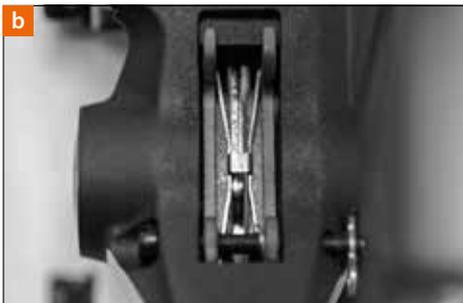
Verifica del funzionamento

Tirando la leva del freno verificate regolarmente che non ci siano punti di perdita in tubi [a] e collegamenti. Se dovesse fuoriuscire del fluido per freni recatevi immediatamente dal vostro rivenditore VELO DE VILLE, dal momento che punti permeabili possono compromettere il funzionamento dei freni. Pericolo d'incidente!

Usura e manutenzione

Verificate regolarmente l'usura delle pastiglie [b] e seguite le indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del relativo produttore.

Misurate lo spessore delle pastiglie sul supporto usando un calibro [c]. La pastiglia deve essere spessa almeno 0,5 mm in tutti i punti. Misurate sia la pastiglia e il supporto sia il solo supporto; la differenza dà lo spessore della pastiglia. Inserite nuovamente le pastiglie pulite nella pinza pulita.



Pericolo

Collegamenti aperti o linee idrauliche con punti di perdita riducono l'azione frenante. Rivolgetevi immediatamente al vostro rivenditore VELO DE VILLE nel caso di punti di perdita del sistema o di pieghe nelle linee idrauliche della bicicletta VELO DE VILLE.

Pericolo

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

Pericolo

Non capovolgete la bicicletta VELO DE VILLE se dotata di freni a disco idraulici. In tal caso può penetrare dell'aria nel sistema. Il freno potrebbe rompersi.

Attenzione

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

Avviso

Nella maggior parte dei casi i produttori di freni a disco idraulici allegano istruzioni dettagliate. Leggetele con attenzione prima di smontare una ruota o di eseguire operazioni di manutenzione.



Freni a rullo e freni a contropedale

Questi tipi di freni si contraddistinguono per la struttura chiusa; pattini e superfici frenanti sono interne al corpo del mozzo e quindi assolutamente protetti dagli agenti atmosferici. La trasmissione di energia dalle leve dei freni ai freni stessi avviene per mezzo di cavi. Come freno posteriore nella maggior parte dei casi sono combinati con un mozzo con cambio epicicloidale [d], in alcuni casi vengono azionati dalla pedalata inversa.



i Avviso

Nei freni a contropedale si ottiene la massima forza frenante quando un pedale si trova all'indietro in posizione orizzontale e viene dato il colpo di pedale partendo da questa posizione [e].

Nel caso di freni a rullo e a contropedale [f] il pericolo di surriscaldamento è particolarmente elevato se si frena in continuo su tratti in discesa (ripidi).



Un surriscaldamento eccessivo del mozzo può causare la perdita di lubrificante.

Se doveste riscontrare un peggioramento anomalo dell'azione frenante, fate raffreddare i freni. Se non dovesse bastare è assolutamente necessario fare una sosta di alcuni minuti.

In questo caso, contattate assolutamente il vostro rivenditore VELO DE VILLE.

⚠ Attenzione

Se durante la pedalata si presentano rumori anomali o se la forza frenante diminuisce molto o aumenta molto inaspettatamente, interrompete immediatamente la guida e contattate un rivenditore VELO DE VILLE!

Non utilizzate più la bicicletta fino alla riparazione.

Seguite anche le istruzioni per l'uso dei produttori di freni a rullo e a contropedale.



Pericolo

Cavi del freno danneggiati [a] (ad es. cavi in cui sporgono singoli fili) devono essere sostituiti immediatamente. Rischio di rottura o di caduta!

Pericolo

Se durante la frenata il percorso della leva del freno aumenta, se avvertite rumori strani e/o l'azione frenante diventa sensibilmente più forte o più debole, vi dovete fermare. In questi casi rivolgetevi immediatamente al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Pericolo

Controllate periodicamente il corretto fissaggio del braccio del freno [b] di freni a rullo o a contropedale sul telaio o sulla forcella. Utilizzate una chiave dinamometrica e non superate le coppie di bloccaggio massime delle viti!



Controllo e regolazione di freni a contropedale

Nei freni a contropedale la tensione della catena deve essere controllata ogni 1.000 km circa oppure ogni 50 ore d'uso [c] e se necessario tesa nuovamente. Leggete il capitolo «Catena – Cura e usura».

Pericolo

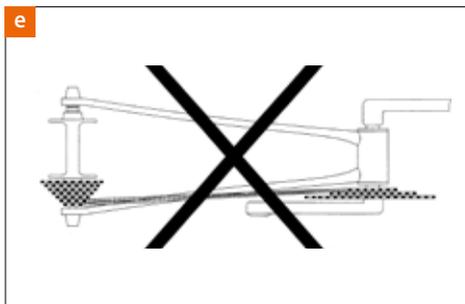
Tenete presente che in caso di catena fuoriuscita dalla sede non potrete frenare con il freno posteriore. Pericolo di caduta!



CAMBIO

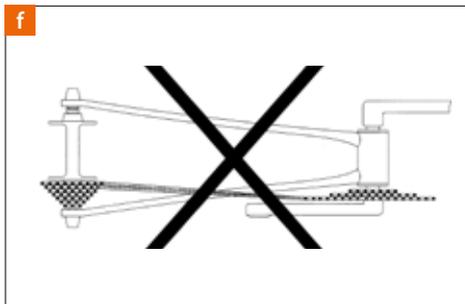
Cambio a catena

Il cambio [d] della bicicletta VELO DE VILLE serve ad adeguare il rapporto al tipo di terreno ed alla velocità di guida desiderata. L'inserimento di una marcia piccola (davanti la catena è sulla moltiplica piccola e dietro su un pignone grande) consente di scalare montagne con un modesto impiego di forze, pedalando però più in fretta. In discesa si usa un rapporto di trasmissione grande (davanti moltiplica grande, dietro pignone piccolo). Con un giro di pedivella potete percorrere molti metri, la velocità è relativamente alta.



Attenzione

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



Avviso

Leggete in ogni caso le istruzioni per l'uso del produttore di cambi e familiarizzate con il relativo cambio prima della prima uscita.

Funzionamento ed uso

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

moltiplica anteriore grande

marcia dura – rapporto più grande

moltiplica anteriore piccola

marcia leggera – rapporto più piccolo

pignone posteriore grande

marcia leggera – rapporto più piccolo

pignone posteriore piccolo

marcia dura – rapporto più grande

Di norma i comandi del cambio sono montati come segue:

Leva del cambio destra – pignoni posteriori

Leva del cambio sinistra – moltipliche anteriori

Le moderne biciclette city e da trekking VELO DE VILLE possono avere fino a 33 marce, sebbene alcune si sovrappongano, per cui quelle realmente utilizzabili sono da 15 a 18. La catena non deve mai girare troppo obliquamente poiché in questo modo si usura rapidamente e se ne riduce l'efficacia. Un uso non corretto si ha per esempio quando la catena si trova davanti sulla moltiplica più piccola e contemporaneamente dietro sui due o tre pignoni esterni (piccoli) [e] oppure quando davanti è inserita la moltiplica più grande e dietro sono ingranati i pignoni interni (grandi) [f].



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



Inoltre verificate regolarmente che le pedivelle siano fissate saldamente sull'asse del movimento e che non ci sia del gioco nei cuscinetti. Muovete le pedivelle con forza per accertarvi che non ci sia del gioco [b]. Se ci fosse, contattate immediatamente il vostro rivenditore VELO DE VILLE.

A seconda del sistema di cambio montato, la cambiata inizia attivando una leva del cambio o girando leggermente il polso nel caso di comandi rotanti [c]. Durante la cambiata è necessario pedalare, pur riducendo la forza di pedalata.



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

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

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

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

i Avviso

I produttori dei cambi allegano istruzioni oppure offrono informazioni aggiuntive e istruzioni per l'uso sui loro siti Internet. Leggetele attentamente. Se necessario esercitatevi nell'uso del nuovo cambio lontano dal traffico stradale. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore VELO DE VILLE.



Pericolo

Indossate sempre pantaloni a gamba stretta o usate fermapantaloni [d] o simili. Questo per evitare che i pantaloni finiscano nella catena o nelle multipliche. Pericolo di caduta!

Pericolo

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

Pericolo

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

Attenzione

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

Attenzione

Durante la cambiata è importante continuare a pedalare uniformemente e senza grande sforzo. Non azionate il cambio, soprattutto il deragliatore anteriore [e], sotto sforzo, poiché questo riduce notevolmente il ciclo vitale della catena. Inoltre è possibile che la catena rimanga bloccata tra il fodero posteriore orizzontale e le multipliche («chain-suck»).

Verifica e regolazione

Il vostro rivenditore VELO DE VILLE ha registrato il cambio a catena della vostra bicicletta VELO DEVILLE prima di consegnarvela. Tuttavia durante i primi chilometri è possibile che i cavi bowden si allunghino; rendendo le operazioni di cambio imprecise e provocando rumori metallici alla catena.

L'operazione di regolazione del cambio [f] e del deragliatore è un'operazione che spetta ad un installatore esperto. Nel caso decideste di effettuare personalmente tale regolazione, consigliamo di leggere anche le istruzioni per l'uso del produttore di cambi. Nel caso di problemi con il cambio rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Avviso

Dopo 100-300 km, 5-15 ore d'uso o quattro-sei settimane e comunque al più tardi dopo tre mesi dall'acquisto, portate la bicicletta VELO DE VILLE da un rivenditore VELO DE VILLE che eseguirà la prima ispezione. Ne va della vostra sicurezza.

Regolazione del cambio

Regolate il cavo del cambio con la vite di regolazione posizionata sul fine corsa del cavo sulla leva del cambio [a, pag. 50] oppure con la vite di regolazione, attraverso la quale il cavo bowden passa nel cambio [b, pag. 50]. Per eseguire questa operazione passate al pignone più piccolo e svitate con mezzi giri le viti, finché il cavo non è leggermente teso.



Una volta terminata l'operazione di tensione, verificate che la catena passi immediatamente al pignone successivo più grande. Per eseguire tale operazione girate le pedivelle a mano o pedalate inserendo tutte le marce della bicicletta VELO DE VILLE.

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

⚠ Attenzione

La regolazione completa del cambio e del deglialtore richiede molta esperienza. Attenetevi alle istruzioni del produttore di cambi. Nel caso di problemi con il cambio rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

i Avviso

Chiedete ad una persona di sollevare la ruota posteriore. In questo modo potrete facilmente verificarne il funzionamento facendo girare le pedivelle e cambiando.

Regolare gli arresti di fine corsa

Per evitare che il cambio o la catena finiscano nei raggi o che la catena cada dal pignone più piccolo, il raggio di azione del cambio viene limitato da cosiddette viti di fine corsa [c]. Il rivenditore VELO DE VILLE ne esegue la regolazione, in caso di uso normale non si verificano variazioni.

Se tuttavia la bicicletta VELO DE VILLE dovesse cadere, se qualcosa colpisce il cambio, ad es. durante il trasporto in treno ecc., oppure se cambiate la ruota posteriore, è necessario controllare ed eventualmente correggere la posizione.

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

Passate quindi con molta cautela al pignone posteriore più grande e verificate che la puleggia del cambio sia esattamente sotto le punte dei denti del pignone. Girate in senso orario la vite con marcatura «L» finché il cambio non si muove più verso i raggi, né attivando la leva del cambio né premendo con la mano [d].

Con questa regolazione si evita che la catena finisca tra pignoni e raggi o che il cambio e/o la gabbia delle pulegge tocchino i raggi. Cambio, raggi e telaio potrebbero subire dei danni. Nel peggiore dei casi non potrà continuare l'uscita in bicicletta.





⚠ Attenzione

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

⚠ Attenzione

Se il fissaggio del cambio è molto piegato, non è possibile raddrizzarlo. Il forcellino del cambio sostituibile deve essere quindi sostituito dal rivenditore VELO DE VILLE.

⚠ Attenzione

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

⚠ Attenzione

Un'errata regolazione dei cambi è una delle cause principali di danni irreparabili al telaio, al cambio e alle ruote.

ⓘ Avviso

Portate la vostra bicicletta VELO DE VILLE dal rivenditore VELO DE VILLE ad intervalli regolari per un controllo.

Regolazione del deragliatore

L'intervallo nel quale il deragliatore [e] tiene la catena sulla moltiplica, senza però strisciare, è estremamente ridotto. Come nel caso del cambio posteriore, il raggio d'azione viene limitato con le viti di fine corsa contrassegnate con «H» ed «L». Il rivenditore VELO DE VILLE ne esegue la regolazione, in caso di uso normale non si verificano variazioni.

Come per il cambio anche per il deragliatore anteriore [f] può allentarsi il cavo, compromettendo la cambiata. Passate alla moltiplica piccola e, se necessario, tendete il cavo sulla vite, attraverso la quale il cavo bowden passa nella manopola sinistra del cambio [simile ad a, pag. 50].

⚡ Pericolo

In seguito ad una caduta verificate che le piastre del deragliatore siano ancora esattamente parallele alle moltipliche e che non tocchino la moltiplica grande. La trasmissione risulterebbe bloccata. Pericolo d'incidente!

⚡ Pericolo

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

⚠ Attenzione

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



Cambio al mozzo

Informazioni generali sui cambi a mozzo

Il cambio della bicicletta VELO DE VILLE serve ad adeguare il rapporto al tipo di terreno ed alla velocità di guida desiderata. Una marcia piccola consente di salire su montagne ripide con un modesto impiego di forze, pedalando però più in fretta. In discesa si usa un rapporto grande. Con un giro di pedivella potete percorrere molti metri, la velocità è relativamente alta.



Il vantaggio dei cambi a mozzo [a] è dovuto alla struttura chiusa. A differenza dei cambi a catena infatti, il cambio si trova all'interno del corpo del mozzo e solo il rapporto di trasmissione di base della moltiplica anteriore col pignone posteriore è esterno. Inoltre tutte le marce possono essere inserite [b] in serie tramite una leva.

Presupponendo una cura regolare, in confronto la catena ha una durata di vita di gran lunga maggiore, tanto più se protetta con un copricatena chiuso per ripararla dagli agenti atmosferici.



Nei cambi a mozzo, la trasmissione della forza e la regolazione del rapporto di trasmissione avvengono di solito tramite uno o più ingranaggi planetari, a seconda del numero dei rapporti. Per cambiare, diminuite brevemente e nettamente la forza della pedalata.

Fate in modo che la cambiata avvenga sempre senza rumori e senza sforzo. Questo aumenta enormemente la durata.

Prendete confidenza con il funzionamento del cambio su strade pianeggianti prive di traffico ed esercitatevi con le leve del cambio o con i comandi rotanti e con l'impianto frenante, prima di immertervi nel traffico stradale.

A differenza del cambio a catena, i cambi a mozzo possono essere combinati non solo coi freni attivati manualmente (freni a pattino, a tamburo, a rullo o a disco), ma anche con i cosiddetti freni a contropedale (freni a rullo e a tamburo), azionati pedalando all'indietro. Un risultato ottimale si ottiene mantenendo i pedali in posizione orizzontale [c].

Smontaggio e montaggio della ruota differiscono dalle biciclette con cambio a catena. Leggete il capitolo «**Foratura di uno pneumatico**» e «**Correzione della tensione della catena**» attenetevi alle indicazioni riportate nelle istruzioni per l'uso del produttore.



Funzionamento ed uso

Il cambio nei cambi a mozzo è azionato per mezzo di una leva del cambio che, di norma, si trova sul lato destro del manubrio.

L'azionamento del cambio è meccanico tramite cavo a tirante o elettronico tramite cavo elettrico o via radio **[d]**.

Durante la cambiata, dovete smettere di pedalare ed evitare di esercitare una forte pressione sul pedale.

Se è presente un freno a contropedale, nelle discese lunghe e ripide usate assolutamente anche un secondo o, se presente, terzo freno **[e]** per evitare il surriscaldamento del freno a contropedale.

Un eccessivo surriscaldamento del mozzo **[f]** può causare la perdita di lubrificante e quindi ridurre o aumentare l'effetto frenante. In questo caso, contattate assolutamente il vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Non utilizzate più la bicicletta fino alla riparazione.

Attenetevi alle istruzioni per l'uso del produttore del mozzo.

⚠ Attenzione

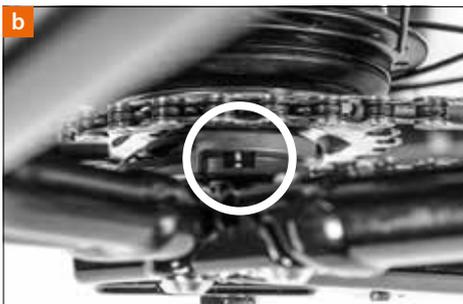
Se durante la pedalata si presentano rumori anomali o se la forza frenante diminuisce molto o aumenta molto inaspettatamente, interrompete immediatamente la guida e contattate un rivenditore VELO DE VILLE!

Controllo, regolazione e manutenzione

I cambi a mozzo richiedono poca manutenzione e non devono essere regolati spesso. Verificate, soprattutto durante lo smontaggio e il montaggio della ruota, la tensione della catena e leggete inoltre il capitolo «Catena – Cura e usura». Se lo schema dei rapporti non funziona bene anche dopo il controllo o dopo la regolazione descritti a seguire, rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

⚠ Pericolo

Pericolo di schiacciamento delle dita durante i lavori nella zona del mozzo posteriore e del relativo azionamento del cambio. Pertanto, durante i lavori non fate mai girare le pedivelle e non spingete la bicicletta indietro.



⚠ Pericolo

Per eseguire gli interventi di manutenzione, in caso di bicicletta VELO DE VILLE con freni a disco, non ribaltate la bicicletta rivolgendo il manubrio e la sella verso il basso. Ciò comprometterebbe l'efficacia dei freni.

⚠ Pericolo

I freni a disco, a rullo e a contropedale possono raggiungere temperature elevate. Attendete che si raffreddino prima di lavorare nella zona delle ruote.

⚠ Attenzione

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

i Avviso

Seguite inoltre le informazioni e le istruzioni per l'uso dei produttori dei cambi. Queste si trovano sui loro siti Internet:

<https://bike.shimano.com/it-IT/>

<https://www.rohloff.de/en/service>

<https://support.enviolo.com/hc/en-us>

<https://pinion.eu/en/downloads/>

i Avviso

Per eventuali domande rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Regolazione cambi a mozzo Shimano Nexus e Alfine a 5/7/8/11 marce (ad azionamento meccanico)

Inserite la marcia necessaria per la regolazione con la leva del cambio per il mozzo in questione.

Per lo Shimano Nexus a 5 marce è la terza marcia. Per lo Shimano Nexus a 7 e 8 marce e per lo Shimano Alfine a 8 marce è la quarta marcia **[a]**. Per lo Shimano Nexus a 11 marce è la sesta marcia.

Controllate quindi le linee di regolazione sull'azionamento del cambio, che si trova a destra del mozzo nel senso di marcia. Le linee di contrassegno, prevalentemente gialle, sotto il campo d'ispezione dell'azionamento del cambio devono essere allineate direttamente una sopra l'altra **[b]**.

In caso contrario, girate gradualmente la vite di regolazione del tirante sulla manopola del cambio, ad es. di 1/4 di giro per volta, in senso orario o antiorario, fino a quando le linee di regolazione sotto il campo d'ispezione sono allineate in modo che coincidano **[c]**.

Fate girare le pedivelle e, quindi, cambiate più volte tutte le marce con la leva del cambio; infine, tornate alla rispettiva marcia di regolazione. Controllate nuovamente che le linee di contrassegno siano ancora allineate una sopra l'altra. Se necessario, correggere di nuovo leggermente la regolazione. A tal fine, girate di nuovo gradualmente la vite di regolazione del tirante sulla manopola del cambio in senso orario o antiorario fino ad allineare le linee di contrassegno in modo che coincidano.



Regolazione del Rohloff a 14 marce (ad azionamento meccanico)

La regolazione delle 14 marce di un cambio Rohloff non può essere modificata dall'esterno.

Tuttavia, è possibile usare le due viti di regolazione sul telaio e sulla scatola del cambio per regolare le marcature dell'indicatore della marcia e il gioco di rotazione della manopola del cambio.

Le viti di regolazione del tirante, nella versione del mozzo Rohloff con azionamento interno, si trovano nella maggior parte dei casi sul foderò posteriore superiore o inferiore sinistro guardando nel senso di marcia [d]. Nella versione con azionamento esterno, si trovano sulla scatola del cambio. Guardando nel senso di marcia, la scatola del cambio si trova sul lato sinistro del mozzo Rohloff.

Le marcature sulla manopola del cambio possono essere portate a coincidere una con l'altra senza cambiare la tensione del tirante [e]. A tal fine è necessario avvitare un regolatore del tirante e svitare l'altro nella stessa misura [f].

Il gioco di rotazione della manopola del cambio si regola con la tensione del cavo del cambio usando i regolatori dei tiranti. Svitando entrambi i regolatori dei tiranti la tensione del tirante aumenta, mentre avvitando entrambi i regolatori dei tiranti la tensione diminuisce e, quindi, lo stesso avviene per il gioco di rotazione. Il gioco di rotazione della manopola del cambio dovrebbe essere di circa 1-2 mm. Procedete gradualmente, ad es. di mezzo giro per volta.

Regolazione di Enviolo/NuVinci (ad azionamento meccanico)

Il cambio Enviolo è un cambio continuo senza marce fisse. Pertanto, non è prevista la regolazione delle marce.

Con le due viti di regolazione sulla manopola del cambio è possibile regolare il gioco del tirante. L'ideale è un gioco di 0,5 mm.

i Avviso

La regolazione e la diagnosi di cambi a mozzo ad azionamento elettronico (Shimano Alfine Di2, Rohloff E14, Enviolo H-Sync) possono essere eseguite solo con software e hardware del rispettivo produttore. Per eventuali domande, rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE.



Regolazione per Pinion

La regolazione delle marce del cambio Pinion non può essere eseguita dall'esterno [a].

Tuttavia, è possibile usare le due viti di regolazione sulla manopola del cambio per regolare le marcature dell'indicatore della marcia e il gioco di rotazione della manopola [b].

Le marcature sulla manopola del cambio possono essere sincronizzate senza cambiare la tensione del tirante. A tal fine è necessario avvitare un regolatore del tirante e svitare l'altro nella stessa misura. Procedete gradualmente, ad es. di mezzo giro per volta.

Il gioco di rotazione della manopola del cambio si regola con la tensione del cavo del cambio usando i regolatori dei tiranti. Svitando entrambi i regolatori dei tiranti la tensione del tirante aumenta, mentre avvitando entrambi i regolatori dei tiranti la tensione diminuisce e, quindi, lo stesso avviene per il gioco di rotazione.

La tensione del tirante è regolata correttamente quando le estremità delle guaine esterne del cambio non presentano gioco, ma entrano senza esercitare pressione nelle viti di regolazione del tirante. Il gioco di rotazione della manopola del cambio dovrebbe essere di circa 2 mm.

Tensione della catena

Dopo un certo tempo, ogni catena si allunga leggermente. Nel caso di una bicicletta con cambio a mozzo, il gioco al centro fra la moltiplicata anteriore e il pignone posteriore dovrebbe essere pari a circa 1-2 cm [c]. Se il gioco è maggiore, è necessario tendere la catena.

Controllate la tensione della catena con le pedivelle in diverse posizioni.

i Avviso

È necessario correggere la tensione della catena solo su biciclette con cambio a mozzo, in quanto con un cambio a catena la catena viene tesa automaticamente dal cambio.



Correzione della tensione della catena

Per regolare la tensione della catena, è necessario svitare i due dadi dell'asse posteriore e, se presente, la vite della fascetta (del braccio del freno) **[d]**. Tirando indietro la ruota posteriore nei forcellini, la tensione della catena aumenta, fino a raggiungere la tensione ottimale per la catena.

Quindi, stringete i dadi della ruota con una coppia di bloccaggio di 35 Nm **[e]** e la vite della fascetta del braccio del freno con una coppia di bloccaggio di 3-4 Nm.



Alcuni telai hanno una struttura che non presenta forcellini aperti in orizzontale. Invece, i forcellini sono mobili e avvitati al telaio. Per tendere la catena è quindi necessario svitare le viti dei forcellini mobili **[f]**.

Verificate regolarmente la sede stabile delle viti del mozzo e se necessario dei bracci del freno sul telaio.



Manutenzione dei cambi a mozzo

Shimano consiglia di far lubrificare i cambi a mozzo Nexus e Alfine ogni due anni oppure, in caso di uso intenso, ogni 5.000 chilometri. Il cambio a mozzo Alfine a 11 marce richiede il primo cambio d'olio dopo 1.000 chilometri. Successivamente, l'olio deve essere cambiato ogni 5.000 chilometri oppure ogni due anni. Leggete le istruzioni per l'uso o rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

I cambi al mozzo devono essere sottoposti periodicamente a manutenzione. Rispettate gli intervalli indicati nel capitolo «**Programma di assistenza tecnica e manutenzione per la bicicletta VELO DE VILLE**».

i Avviso

Seguite inoltre le informazioni e le istruzioni per l'uso dei produttori dei cambi. Queste si trovano sui loro siti Internet:

<https://si.shimano.com>

<https://www.rohloff.de/en/service>

<https://support.enviolo.com/hc/en-us>

<https://pinion.eu/en/downloads/>

In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore VELO DE VILLE.



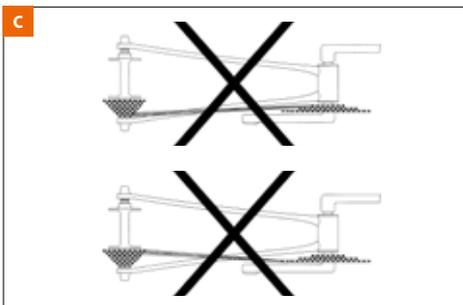
CATENA – CURA E USURA

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



Applicate dell'olio, del grasso o della cera sulle maglie della catena, che devono essere il più pulite possibile [b]. Contemporaneamente girate le pedivelle e fate scendere delle gocce sulle rotelle sul lato interno della catena. Quindi fate fare più giri alla catena.

Non toccate la bicicletta VELO DE VILLE per alcuni minuti, affinché il lubrificante possa impregnare la catena. Infine rimuovete il lubrificante in eccesso con un panno, in modo tale che durante la guida non spruzzi o non attiri ulteriore sporco.



Pericolo

Accertatevi che il lubrificante non finisca sulle superfici frenanti dei cerchi, sui dischi o sulle pastiglie/sui pattini del freno. Ciò comprometterebbe l'efficacia dei freni!

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

Le catene dei cambi a catena, a seconda delle condizioni di utilizzo, possono aver raggiunto il loro limite di usura dopo circa 800-4.500 km o dopo 40-225 ore d'uso. Nei cambi a mozzo le catene possono durare anche più di 5.000 km.

Una catena fortemente allungata può incidere negativamente sulla risposta del cambio. Inoltre i pignoni e le moltipliche si usurano più in fretta. La sostituzione di questi componenti è di gran lunga più costosa di una sostituzione delle catene. Verificate, pertanto, ad intervalli regolari lo stato della catena.

Avviso

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



Controllo dell'usura della catena

Controllate prima l'usura della catena portando la catena sulla moltiplica più grande [d]. Sollevate la catena con pollice ed indice. Se riuscite ad alzare la catena notevolmente dalla moltiplica al centro della curva, è necessario sostituirla.

Il vostro rivenditore VELO DE VILLE dispone di strumenti di misurazione precisi [e] per verificare con esattezza lo stato di usura della catena.



La sostituzione della catena spetta a mani esperte, poiché richiede l'uso di strumenti particolari. Inoltre solo un esperto è in grado di scegliere la catena adatta al cambio montato sulla vostra bicicletta.



Pericolo

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

Avviso

In caso di sostituzione della catena usate solamente appositi pezzi di ricambio originali e contrassegnati [f]. Il vostro rivenditore VELO DE VILLE sarà lieto di consigliarvi.



CINGHIA DI TRASMISSIONE GATES

Nella trasmissione a cinghia Gates **[a]** la catena comune è sostituita da una cinghia Carbon Drive. Le cinghie Gates possono essere combinate solo con cambi a mozzo e cambi Pinion, ma non con cambi a catena **[b]**.

Manutenzione e cura

Grazie alla superficie in carbonio lo sporco non si deposita sulla cinghia. È sufficiente pulirla di tanto in tanto con acqua. La cinghia Carbon Drive non deve e non può essere né lubrificata né oliata.

Verificare la tensione della cinghia

Una tensione adeguata della cinghia è essenziale per ottenere prestazioni ottimali dalla trasmissione a cinghia Gates. Una tensione non sufficiente può provocare la fuoriuscita della cinghia, compromettendone il funzionamento. Al contrario, una tensione eccessiva può rendere il sistema di trasmissione estremamente pesante e aumentare l'usura della cinghia e dei cuscinetti.

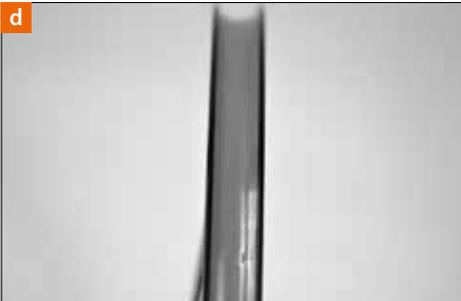
Il tensionamento richiede attrezzatura ed esperienza speciali e, pertanto, è un lavoro per il vostro rivenditore VELO DE VILLE.



Tuttavia, se desiderate provare da soli: Regolare la tensione è molto semplice con l'applicazione Gates Carbon Drive per iPhone® (disponibile gratuitamente su iTunes® App Store), il Kriket Gauge Carbon Drive o il tester di tensione Eco (attualmente disponibile in Europa) **[c]**.

i Avviso

Rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DEVILLE per controllare o correggere la tensione della trasmissione a cinghia Gates. Troverete ulteriori informazioni anche su: www.gatescarbondrive.com



RUOTE E PNEUMATICI

La ruota è costituita dal mozzo, dai raggi e dal cerchio. Sul cerchio viene montato lo pneumatico, nel quale di regola si trova la camera d'aria. Per proteggere la camera d'aria, che è molto delicata, sui nippli del cerchio e sul fondo del cerchio, spesso con spigoli vivi, viene apportato o incollato del rim-tape **[d]**.

Il peso del ciclista, del bagaglio nonché le asperità sottopongono le ruote a forti sollecitazioni. Nonostante le ruote vengano prodotte con precisione e consegnate già centrate, inizialmente raggi e nippli possono allentarsi. Già dopo un breve periodo di rodaggio di circa 100-300 chilometri o dopo 5-15 ore d'uso consigliamo di far controllare ed all'occorrenza ricentrare le ruote dal vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Dopo questo periodo di rodaggio è necessario controllare regolarmente le ruote, anche se sarà necessario ricentrarle solo raramente **[e]**.



Pneumatici, camere d'aria, rim-tape, pressione di gonfiaggio

La funzione degli pneumatici è quella di garantire aderenza e trazione, di facilitare la corsa e di assorbire piccoli colpi causati dal fondo stradale. La qualità della struttura dello pneumatico (carcassa), la mescola di gomma ed il tipo di profilo influenzano la resistenza al rotolamento e le caratteristiche di aderenza. Il vostro rivenditore VELO DE VILLE dispone di diversi tipi tra cui scegliere **[f]**.

Per montare un nuovo pneumatico è necessario prestare attenzione al sistema e alla dimensione dello pneumatico montato fino ad ora. Le dimensioni sono riportate in due unità sul fianco del pneumatico: la più precisa è la denominazione in millimetri standardizzata (esempio: 42-622 indica una sezione del pneumatico di 42 mm in stato gonfio ed un diametro (interno) del bordo del pneumatico di 622 mm **[a, pag. 62]**). L'altra unità è in pollici (ad es. 28x1,6").

Per ottenere comfort e facilità di corsa ottimali i pneumatici devono essere gonfiati con la giusta pressione. In questo modo si riduce il rischio di eventuali forature. Una pressione troppo bassa può essere causa dello «snake-bite» (pizzicatura), poiché la camera d'aria viene schiacciata in seguito all'urto di un angolo. È una delle cause principali di foratura.



psi	bar	psi	bar
45	3,1	75	5,2
50	3,4	80	5,5
55	3,8	85	5,9
60	4,1	90	6,2
65	4,5	95	6,6
70	4,8	100	6,9



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

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

Lo pneumatico ed il cerchio di per sé non sono a tenuta d'aria. Per mantenere la pressione all'interno si inserisce una camera d'aria gonfiata per mezzo di una valvola.

⚠ Attenzione

I pneumatici sono in buono stato ed hanno entrambi sufficiente pressione? Pressioni di gonfiaggio più elevate assicurano una migliore stabilità e aumentano la protezione contro le forature. Le indicazioni della pressione minima e massima (in bar o psi) si trovano sul lato del pneumatico.

Valvole

Su biciclette city e biciclette da trekking VELO DE VILLE vengono usati tre tipi di valvola [c]:

1. Valvola Sclaverand o Presta, montata su quasi tutti i tipi di biciclette. La valvola si presta per pressioni elevate.
2. Valvola Schrader o valvola americana, ripresa dall'automobile.
3. Valvola Dunlop o valvola inglese, la valvola «classica».

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

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

Le camere d'aria con valvola Schrader, nonché Dunlop e Presta (con adattatore speciale), possono essere gonfiate dal benzinaio per mezzo di un compressore. Usate il compressore con colpi brevi per non immettere troppa aria nello pneumatico che altrimenti potrebbe scoppiare. Per far fuoriuscire aria basta spingere brevemente verso il basso il perno al centro della valvola Schrader o il dado zigrinato della valvola Presta.



Nel caso della valvola Dunlop [d] dovete allentare il dado zigrinato tanto quanto basta per far fuoriuscire aria dalla valvola. Stringete nuovamente il dado zigrinato. Di solito gli pneumatici devono essere gonfiati completamente.

Con pompe a mano è difficile ottenere la pressione di gonfiaggio necessaria. È più facile con pompe verticali con manometro [e].



Pericolo

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

Pericolo

Trattate gli pneumatici con cura. Nel gonfiare gli pneumatici non superate mai la pressione massima consentita. Questo per evitare che durante la corsa escano dal cerchio o scoppino. Pericolo di caduta!



Pericolo

Pneumatici che consentono una pressione pari o superiore a 5 bar (riconoscibili dalla lettera "C") devono essere montati su cerchi con profilo a forma d'uncino. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Pericolo

Quando montate uno pneumatico di dimensioni diverse da quelle di serie è possibile che sfreghi contro parafranghi, forcelle ammortizzate, freni o altre parti costruttive danneggiandole. Questo può anche causare il blocco delle ruote. Per l'acquisto degli pneumatici fatevi consigliare dal vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Attenzione

Usate sempre la bicicletta con la pressione di gonfiaggio prescritta, che deve essere controllata ad intervalli regolari, almeno una volta alla settimana.

Attenzione

I pneumatici sono in buono stato ed hanno entrambi sufficiente pressione? Pressioni di gonfiaggio più elevate assicurano una migliore stabilità e aumentano la protezione contro le forature. Le indicazioni della pressione minima e massima (in bar o psi) si trovano sul lato del pneumatico [f].

Attenzione

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



Centrata del cerchio e tensione dei raggi

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



Nel caso di freni a pattino la superficie frenante è costituita dai fianchi del cerchio [b]. La mancanza di centratura può compromettere l'azione frenante. Verificate quindi di tanto in tanto la centratura dei cerchi: sollevate la ruota e fatela girare con la mano. Osservate la fessura tra cerchio e pattini del freno [c]. Se la fessura cambia più di un millimetro, fate centrare nuovamente la ruota da un rivenditore VELO DE VILLE.



Pericolo

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

Attenzione

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

Attenzione

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



FORATURA DI UNO PNEUMATICO

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



i Avviso

Prima di smontare una ruota leggete i capitoli «Montaggio della ruota» e «Uso dei bloccaggi rapidi e dei perni passanti». In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Smontaggio della ruota

Nel caso di **freni a pattino meccanici** (V-brake) è necessario prima di tutto staccare il cavo sul braccio del freno [e]. Facendo passare una mano intorno al cerchio, spingete i pattini o i bracci del freno gli uni contro gli altri. Questa posizione facilita lo sgancio del nipplo a forma di botte del cavo trasversale o del rivestimento del cavo.

Nel caso di **freni a pattino idraulici** della ditta Magura, aprite la leva del bloccaggio rapido su un lato del freno [f] e staccate il freno dal supporto di arresto.



Nel caso di **freni a disco** verificate prima di tutto dove sono posizionati le pastiglie dei freni e gli indicatori di usura. Tale posizione vi consentirà più tardi di verificare se, dopo lo smontaggio, le pastiglie si trovano ancora nella posizione prevista. Leggete le istruzioni per l'uso del produttore di freni. Non tirate la leva del freno se la ruota è smontata.

Nel caso di ruote posteriori con **cambio a catena** prima di smontare la ruota passate al pignone più piccolo. In questo modo il cambio posteriore si trova completamente all'esterno e non impedisce le operazioni di smontaggio.

Aprire il bloccaggio rapido della ruota come descritto nel capitolo **«Uso dei bloccaggi rapidi e dei perni passanti»**.

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

Per facilitare lo smontaggio della ruota posteriore spostate con la mano il cambio leggermente all'indietro. Sollevate di poco la bicicletta VELO DE VILLE e date un colpo alla ruota per farla cadere.



Smontaggio della ruota anteriore

⚠ Pericolo

I dischi dei freni, i freni a rullo e i freni a contropedale possono surriscaldarsi. Prima di smontare la ruota fateli raffreddare.

⚠ Pericolo

Per eseguire gli interventi di manutenzione, se la bicicletta VELO DE VILLE è dotata di freni a disco idraulici, capovolgetela [a], ossia mettetela con il manubrio e la sella verso il basso. Ciò comprometterebbe l'efficacia dei freni.

⚠ Attenzione

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

Ruota anteriore con dadi dell'asse

Il perno è fissato nella forcella con dei dadi esagonali [b], con una leva di bloccaggio rapido oppure con un perno passante [c].

Se il perno è fissato con dadi esagonali, allentate entrambi i dadi dell'asse di tre o quattro giri. Non è necessario svitare completamente i dadi dell'asse. Se presenti, allontanate le due rondelle di sicurezza dai forcellini.

⚠ Attenzione

Nella maggior parte delle biciclette VELO DE VILLE i forcellini sono dotati di bloccaggi di sicurezza integrati nei forcellini. In questo caso non sono necessarie le rondelle di sicurezza supplementari [d]. È comunque necessario montare una rondella di spessore zigrinata tra il dado dell'asse e la forcella, con la parte zigrinata rivolta verso la forcella.

Per allentare i dadi esagonali è necessaria una chiave a forchetta da 15 o, meglio ancora, una chiave ad anello da 15 [e].



Ruota anteriore con bloccaggio rapido

Aprire il bloccaggio rapido della ruota come descritto nel capitolo «**Uso dei bloccaggi rapidi e dei perni passanti**».

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

i **Avviso**

Se la bicicletta è dotata di perno passante, seguire anche le istruzioni per l'uso del produttore della forcella.

Ruota anteriore con dinamo da mozzo

Staccare prima il collegamento a spina dal morsetto di collegamento della dinamo da mozzo [f]. Quindi, allentare i dadi dell'asse o la leva di bloccaggio rapido della ruota anteriore.

Smontaggio della ruota posteriore

⚠ Pericolo

Pericolo di schiacciamento delle dita durante i lavori nella zona del mozzo posteriore e del relativo azionamento del cambio. Pertanto, durante i lavori non fate mai girare le pedivelle e non spingete la bicicletta indietro.

⚠ Pericolo

I dischi dei freni, i freni a rullo e i freni a contropedale possono surriscaldarsi. Prima di smontare la ruota fateli raffreddare.

⚠ Pericolo

Per eseguire gli interventi di manutenzione, in caso di bicicletta VELO DE VILLE con freni a disco, non ribaltate la bicicletta rivolgendo il manubrio e la sella verso il basso. Ciò comprometterebbe l'efficacia dei freni.

⚠ Attenzione

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

⚠ Attenzione

Nel caso di freni a tamburo e a rullo e di cambi a mozzo è necessario staccare il braccetto del freno che trasferisce sul telaio le forze di movimento e di frenata. Anche i cavi del cambio devono essere staccati prima di smontare la ruota.



i Avviso

Seguite inoltre le informazioni e le istruzioni per l'uso dei produttori dei cambi. Queste si trovano sui loro siti Internet:

<https://si.shimano.com>

<https://www.rohloff.de/en/service>

<https://support.enviolo.com/hc/en-us>

<https://pinion.eu/en/downloads/>

i Avviso

Per eventuali domande rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Nel caso di **freni a pattino meccanici** è necessario prima di tutto staccare il cavo sul braccio del freno. Facendo passare una mano intorno al cerchio, spingete i pattini o i bracci del freno gli uni contro gli altri. Questa posizione facilita lo sgancio del nipplo a forma di botte del cavo trasversale o del rivestimento del cavo nel caso di freni V-brake.

Nel caso di **freni a pattino idraulici** della ditta Magura, aprite la leva del bloccaggio rapido su un lato del freno e staccate il freno dal supporto di arresto.

Regolazione cambi a mozzo Shimano Nexus e Alfine a 5/7/8/11 marce

Per iniziare, allentate la tensione sul cavo del cambio, portando la manopola del cambio in prima marcia.

Estraete la guaina esterna del cambio dall'arresto nell'unità di comando, che si trova sulla destra del mozzo guardando nel senso di marcia **[a]**. Quindi, togliete il cavo del cambio, compreso il nipplo filettato, dalla guida e dalla sua sede **[b]**.

i Avviso

L'unità di comando ha un forte precarico della molla. Per smontare il cavo del cambio è necessario andare contro questo precarico della molla ed è quindi necessaria una certa forza manuale. Per scaricare il meccanismo è possibile aiutarsi anche con una chiave Allen da 2 mm **[c]**.

Allentate quindi i dadi dell'asse con una chiave a forchetta o, meglio ancora, con una chiave ad anello girando in senso antiorario. Nella maggior parte dei casi non è necessario svitare completamente i dadi dell'asse. È sufficiente svitarli di alcuni giri. Spingere le rondelle di sicurezza sull'asse dall'esterno, in modo che il dente di fermo non faccia più presa nel forcellino. Se togliete completamente dall'asse i dadi dell'asse e le rondelle di sicurezza **[d]**, prendete nota della posizione di montaggio delle rondelle di sicurezza per rimontarle successivamente.



Ora è possibile sfilare la ruota posteriore dai forcellini del telaio. Quindi, togliete la catena e togliete la ruota dal telaio.

Se la vostra bicicletta è dotata di una cinghia di trasmissione, è necessario allentarla completamente prima di toglierla dalla puleggia posteriore con cautela e senza piegarla. La cinghia deve togliersi facilmente.

i Avviso

A seconda degli pneumatici e della forma costruttiva del telaio può essere utile sgonfiare lo pneumatico in parte o anche completamente prima di togliere la ruota posteriore.

i Avviso

Se la vostra bicicletta è dotata di forcellini aperti verso il posteriore [e], la procedura di smontaggio della ruota posteriore è diversa da quella prima descritta. In questo caso è tuttavia necessaria una notevole attitudine manuale. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore VELO DE VILLE.



Regolazione cambi a mozzo Shimano Nexus a 5/7/8 marce con freno a contropedale

Per lo smontaggio si procede in linea di massima come per lo smontaggio prima descritto per i cambi a mozzo Shimano Nexus e Alfine a 5/7/8/11 marce. Tuttavia, prima di allentare i dadi dell'asse della ruota posteriore, è necessario svitare completamente la vite della fascetta del braccio del freno [f] e rimuoverla.



Con Rohloff a 14 marce (ad azionamento meccanico)

Prima di poter smontare la ruota posteriore, è necessario staccare i cavi del cambio e/o la scatola del cambio [a] dal mozzo.

Sul mozzo Rohloff con azionamento interno portate prima la manopola del cambio su una marcia intermedia. Successivamente è necessario staccare le due chiusure a baionetta girandole l'una in senso opposto all'altra.



Sul mozzo Rohloff con azionamento esterno portate prima la manopola del cambio sulla quattordicesima marcia. Dopo aver svitato la vite zigrinata è possibile rimuovere la scatola del cambio dalla sede sul mozzo [b].

i Avviso

Dopo aver tolto la scatola del cambio dal mozzo, la manopola del cambio non deve più essere azionata finché la scatola del cambio non è di nuovo avvitata sul mozzo dopo aver rimontato la ruota posteriore.



Successivamente, allentate la leva di bloccaggio rapido o i dadi dell'asse. Ora è possibile togliere la catena e togliere la ruota posteriore dal telaio [c].

Se la vostra bicicletta è dotata di una cinghia di trasmissione, è necessario allentarla completamente prima di toglierla dalla puleggia posteriore con cautela e senza piegarla. La cinghia deve togliersi facilmente.

Con Enviolo/NuVinci (ad azionamento meccanico)

Prima di poter smontare la ruota posteriore è necessario togliere i cavi del cambio dall'azionamento del cambio. A tal fine, staccate il cavo del cambio con la levetta [e] dalla sua guida (1) e togliete inoltre il secondo cavo del cambio (2) insieme al suo nipplo filettato [d] dall'azionamento del cambio.

Allentate quindi i dadi dell'asse con una chiave a forchetta o, meglio ancora, con una chiave ad anello girando in senso antiorario. Nella maggior parte dei casi non è necessario svitare completamente i dadi dell'asse, ma è sufficiente svitarli di alcuni giri. Spingere le rondelle di sicurezza sull'asse dall'esterno, in modo che il dente di fermo non faccia più presa nel forcellino. Se togliete completamente dall'asse i dadi dell'asse e le rondelle di sicurezza, prendete nota della posizione di montaggio delle rondelle di sicurezza per rimontarle successivamente.

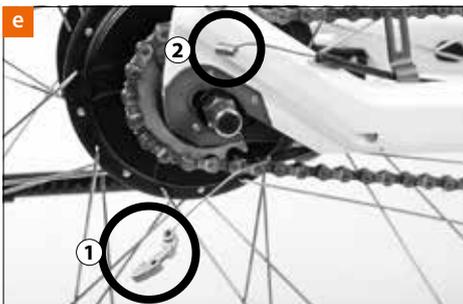
Ora è possibile sfilare la ruota posteriore dai forcellini del telaio. Ora è possibile togliere la catena [f] e togliere la ruota posteriore dal telaio.

Se la vostra bicicletta è dotata di una cinghia di trasmissione, è necessario allentarla completamente prima di toglierla dalla puleggia posteriore con cautela e senza piegarla. La cinghia deve togliersi facilmente.



i **Avviso**

A seconda degli pneumatici e della forma costruttiva del telaio può essere utile sgonfiare lo pneumatico in parte o anche completamente prima di togliere la ruota posteriore.



Con Pinion

Allentate la leva di bloccaggio rapido o i dadi dell'asse. Ora è possibile togliere la catena e togliere la ruota posteriore dal telaio.

Se la vostra bicicletta è dotata di una cinghia di trasmissione, è necessario allentarla completamente prima di toglierla dalla puleggia posteriore con cautela e senza piegarla. La cinghia deve togliersi facilmente.

i **Avviso**

A seconda degli pneumatici e della forma costruttiva del telaio può essere utile sgonfiare lo pneumatico in parte o anche completamente prima di togliere la ruota posteriore.



Pneumatici rigidi e pneumatici pieghevoli

Smontaggio degli pneumatici

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



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



Una volta sollevata una parte del fianco dello pneumatico oltre il bordo del cerchio, staccate completamente il fianco in tutta la sua circonferenza spostando una leva di montaggio. Ora potete estrarre la camera d'aria. Fate in modo che la valvola non si impigli nel cerchio e la camera d'aria non venga danneggiata. Se necessario staccate l'altro fianco del pneumatico. Riparate la camera d'aria in base alle istruzioni per l'uso del prodotto di kit d'emergenza o sostituitemela.

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

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

Pericolo

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

Pericolo

Rim-tape difettosi devono essere sostituiti immediatamente.

Avviso

Quando acquistate camere d'aria di ricambio tenete presente che le valvole Schrader non vanno bene per tutti i cerchi!



i Avviso

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

Montaggio degli pneumatici

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

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

Infilate la valvola della camera d'aria nel foro della valvola sul cerchio **[d]**. Gonfiate leggermente la camera d'aria finché non assume una forma rotonda e inseritela completamente nello pneumatico. Accertatevi che non ci siano pieghe.

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

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

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



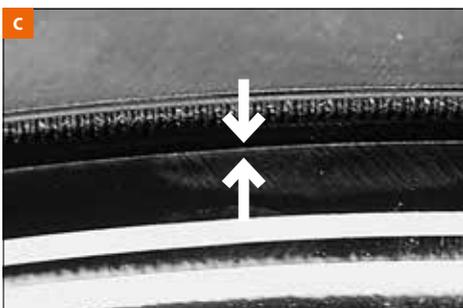
Prima di inserire completamente lo pneumatico nel cerchio, verificate nuovamente la sede della camera d'aria e con il palmo della mano premete lo pneumatico sul bordo del cerchio.

Se non dovete riuscire, consigliamo di usare delle leve di montaggio **[a]**. Accertatevi che il lato piegato sia rivolto verso la camera d'aria per non danneggiarla.



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

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



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

Lo pneumatico è stato montato correttamente se la linea di controllo **[c]** sullo pneumatico, leggermente al di sopra del cerchio, scorre su tutto lo pneumatico con una distanza omogenea. Partendo dal valore massimo adeguate quindi con la valvola la pressione di gonfiaggio, senza trascurare l'intervallo consigliato.



Montaggio delle ruote

Pericolo

Pericolo di schiacciamento delle dita durante i lavori nella zona del mozzo posteriore e del relativo azionamento del cambio. Pertanto, durante i lavori non fate mai girare le pedivelle e non spingete la bicicletta indietro.

Pericolo

Per eseguire gli interventi di manutenzione, in caso di bicicletta VELO DE VILLE con freni a disco, non ribaltate la bicicletta rivolgendo il manubrio e la sella verso il basso. Ciò comprometterebbe l'efficacia dei freni.

Attenzione

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

Avviso

Seguite inoltre le informazioni e le istruzioni per l'uso dei produttori dei cambi. Queste si trovano sui loro siti Internet:

<https://si.shimano.com>

<https://www.rohloff.de/en/service>

<https://support.enviolo.com/hc/en-us>

<https://pinion.eu/en/downloads/>



Avviso

Per eventuali domande rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Il montaggio delle ruote avviene generalmente in sequenza inversa rispetto allo smontaggio. Accertatevi che la ruota sia inserita esattamente nei forcellini e che sia centrata tra i foderi della forcella o tra i foderi posteriori del telaio. Verificate la sede corretta del bloccaggio rapido e degli eventuali bloccaggi di sicurezza [d]. Troverete maggiori informazioni nel capitolo «**Uso dei bloccaggi rapidi e dei perni passanti**».

Nel caso di freni a disco, prima di montare la ruota verificate se le pastiglie si trovano esattamente nelle predisposizioni della pinza freno: la fessura tra le pastiglie è parallela in tutte le sue parti e gli indicatori di usura si trovano nelle posizioni previste. Fate attenzione a infilare il disco del freno fra le pastiglie [e].

Tirate la leva del freno (più volte con freni a disco) dopo aver montato la ruota e serrato il dado dell'asse o chiuso il bloccaggio rapido ed eventualmente chiuso il perno passante. Sollevate la bicicletta e fate quindi girare la ruota. Il disco del freno non deve sfregare contro la pinza e i pattini del freno mentre i cerchi non devono sfregare contro i pattini/pastiglie dei freni [f].



Montaggio della ruota anteriore

Per il montaggio di una ruota anteriore con dinamo da mozzo **[a]** ricordate che il morsetto di collegamento della dinamo da mozzo si trova sul lato destro guardando nel senso di marcia. Il morsetto di collegamento deve essere quindi allineato alla forcella della ruota anteriore in modo che sia rivolto leggermente indietro verso l'alto **[b]**. Non tentate di girare il morsetto di collegamento dopo aver fissato la ruota anteriore nella forcella.

Se la ruota anteriore non è dotata di bloccaggio rapido, per serrare i dadi dell'asse è necessaria una chiave a forchetta o ad anello da 15; l'ideale è tuttavia una chiave dinamometrica.

I dadi dell'asse devono essere avvitati alternandoli sui due lati per evitare di piegare e storcere l'asse del mozzo con le rondelle di sicurezza. La coppia di bloccaggio è 20-25 Nm.

Dopo aver fissato saldamente la ruota nella forcella, collegate la spina del cavo della luce al morsetto di collegamento.

⚠ Attenzione

Non guidate mai con il collegamento a spina staccato **[c], in quanto il cavo della luce può impigliarsi nei raggi. Pericolo d'incidente!**

Alla fine, fate girare la ruota anteriore per controllare il funzionamento dell'illuminazione anteriore e posteriore della bicicletta.

Montaggio della ruota posteriore

⚠ Pericolo

Pericolo di schiacciamento delle dita durante i lavori nella zona del mozzo posteriore e del relativo azionamento del cambio. Pertanto, durante i lavori non fate mai girare le pedivelle e non spingete la bicicletta indietro.

i Avviso

Seguite inoltre le informazioni e le istruzioni per l'uso dei produttori dei cambi. Queste si trovano sui loro siti Internet:

<https://bike.shimano.com/it-IT/>

<https://www.rohloff.de/en/service>

<https://support.enviolo.com/hc/en-us>

<https://pinion.eu/en/downloads/>

i Avviso

Per eventuali domande rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Regolazione cambi a mozzo Shimano Nexus e Alfine a 5/7/8/11 marce

Mettete entrambe le rondelle di sicurezza sull'asse del mozzo a destra e a sinistra guardando nel senso di marcia. Fate girare l'asse del mozzo in modo che i denti di fermo delle rondelle di sicurezza facciano presa nelle fessure dei forcellini **[d]**. Accostate i dadi dell'asse su entrambi i lati dell'asse del mozzo.



Tendete la catena e serrate i dadi dell'asse a 30-45 Nm [e] per fissare la ruota al telaio.



i Avviso

Dopo aver montato la ruota posteriore e il cavo del cambio, controllate la regolazione e il funzionamento del cambio [h].

i Avviso

L'unità di comando ha un forte precarico della molla. Per montare il cavo del cambio è necessario andare contro questo precarico della molla e sono quindi necessarie una certa forza manuale e una certa capacità tecnica. Per scaricare il meccanismo è possibile aiutarsi anche con una chiave Allen da 2 mm [i].



Prima di continuare l'uscita, controllate il funzionamento dei freni e che la ruota giri facilmente.



Regolazione cambi a mozzo Shimano Nexus a 5/7/8 marce con freno a contropedale

Mettete entrambe le rondelle di sicurezza sull'asse del mozzo a destra e a sinistra guardando nel senso di marcia. Fate girare l'asse del mozzo in modo che i denti di fermo delle rondelle di sicurezza facciano presa nelle fessure dei forcellini [a]. Accostate i dadi dell'asse su entrambi i lati dell'asse del mozzo.

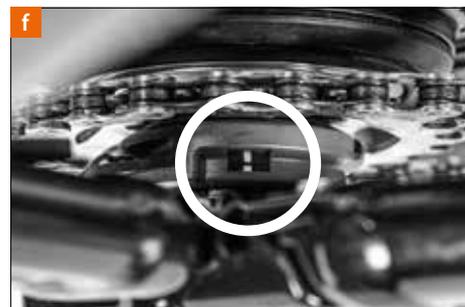


Portate il foro del braccio del freno a coincidere con il foro della fascetta del braccio del freno e inserite la vite di bloccaggio. Inserite da dietro un dado insieme a una rondella di spessore sul filetto della vite di bloccaggio. Avvitare l'uno dentro l'altro questi componenti per circa 3-4 giri.

Tendete la catena e serrate i dadi dell'asse a 30-45 Nm [b] per fissare la ruota al telaio.



Quindi serrate la vite di bloccaggio del braccio del freno con una coppia di bloccaggio di 3-5 Nm [c]. Controllate che il filetto sporga dal dado della fascetta per circa 2-3 mm. In caso contrario, è necessaria una vite più lunga.



Ora è necessario riagganciare il cavo del cambio nell'azionamento del cambio a mozzo. Agganciate il cavo del cambio, insieme al nipplo filettato, nella guida dell'azionamento del cambio [d]. Fate passare il cavo del cambio lungo la guida apposita intorno all'azionamento del cambio. Tirate in avanti la guaina esterna del cambio [e] e agganciatela nel controsupporto dell'azionamento del cambio.

i Avviso

Dopo aver montato la ruota posteriore e il cavo del cambio, controllate la regolazione e il funzionamento del cambio [f].

i Avviso

L'unità di comando ha un forte precarico della molla. Per montare il cavo del cambio è necessario andare contro questo precarico della molla e sono quindi necessarie una certa forza manuale e una certa capacità tecnica. Per scaricare il meccanismo è possibile aiutarsi anche con una chiave Allen da 2 mm [g].

Prima di continuare l'uscita, controllate che il freno funzioni correttamente e che la ruota giri facilmente [h].



Con Rohloff a 14 marce (ad azionamento meccanico)

Per il montaggio della ruota posteriore con un cambio Rohloff si procede generalmente in sequenza inversa rispetto allo smontaggio.

Tuttavia è necessario fare particolare attenzione che il braccio di reazione sia posizionato correttamente [i].

Per maggiori informazioni consultate le istruzioni per l'uso del produttore del cambio o chiedete al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Con Pinion

Per il montaggio della ruota posteriore su una bicicletta con cambio Pinion si procede generalmente in sequenza inversa rispetto allo smontaggio.



Con Enviolo/NuVinci

Inserite la ruota posteriore nel telaio. Fate attenzione a non danneggiare il cavo del cambio. Infilate una rondella di fermo su ciascuna estremità dell'asse. La dentatura della rondella di fermo deve essere rivolta verso il carro posteriore del telaio. Il fermo rettangolare deve fare presa nel carro posteriore del telaio. Serrate i dadi dell'asse con una coppia di bloccaggio di 30-40 Nm. Se la vostra bicicletta è dotata di un freno a rullo, seguite le indicazioni nelle istruzioni per l'uso del produttore. Installate entrambi i cavi del cambio sull'azionamento del cambio secondo le istruzioni del produttore.

Attenzione

L'errato montaggio della rondella di fermo può causare danni al carro posteriore del telaio e al mozzo. Un serraggio eccessivo può danneggiare i componenti, mentre un serraggio insufficiente può causare lo scivolamento dell'asse nel carro posteriore del telaio.

Pericolo

Tirate più volte le leve dei freni [a], nel caso di freni a disco, dopo aver montato la ruota, fino a raggiungere un punto di pressione esatto.

Pericolo

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

Pericolo

Nel caso di freni a pattino idraulici riagganciate subito il corpo freno e chiudete il bloccaggio rapido [b]. Accertatevi che il corpo del freno non entri in contatto con cerchio, pneumatico o raggi quando la ruota è in movimento.

Pericolo

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

Pericolo

Nel caso di dinamo da mozzo, inserite nuovamente la spina nella presa corrispondente.

Pericolo

Accertatevi che i pattini dei freni centrino le superfici di frenata in tutta la loro superficie [c]. Verificate la sede stabile della ruota. Eseguite in ogni caso una prova dei freni da fermo come descritto nel capitolo «Prima di ogni uscita con la vostra VELO DE VILLE».



SERIE STERZO

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

Pericolo

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

Verifica e regolazione

Verificate il gioco appoggiando le dita sulla calotta superiore della serie sterzo **[d]**.

Appoggiatevi sulla sella con il busto, tirate con l'altra mano il freno della ruota anteriore e spingete con forza la bicicletta VELO DE VILLE avanti e indietro **[e]**. Se il cuscinetto ha del gioco, è sufficiente una leggera spinta per far spostar visibilmente la calotta superiore rispetto alle calotte inferiori modificando le dimensioni della fessura tra le stesse.



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

Se la bicicletta non passa questa verifica, rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Pericolo

La regolazione della serie sterzo richiede esperienza; pertanto dovrete lasciar eseguire questa operazione al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Pericolo

Verificate la sede stabile dell'attacco manubrio prendendo la ruota anteriore tra le ginocchia e provando a girare il manubrio. Un attacco manubrio allentato può altrimenti essere causa di una caduta.



SOSPENSIONE

Glossario

Forcella ammortizzata

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



Ammortizzatore

La sospensione è l'elemento che combina sia la molla che l'ammortizzatore nel carro posteriore [b] di una bicicletta con sospensione integrale (Full Suspension). Spesso la sospensione è detta anche ammortizzatore.

Costante o rigidità della molla

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



Prearico della molla

Nei sistemi di ammortizzazione pneumatica ampiamente diffusi la pressione di gonfiaggio determina la rigidità e il pretensionamento della forcella. Attenetevi rigorosamente ai suggerimenti del produttore. Le molle in acciaio possono essere pretensionate entro un certo range. La sospensione reagisce quindi solo in presenza di una sollecitazione notevole. Tuttavia la costante della molla non cambia. Aumentando il prearico delle molle in acciaio gli utilizzatori pesanti non riescono quindi a bilanciare una rigidità insufficiente della molla.

Corsa negativa – «sag» [c]

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

Regolazione della corsa – «travel adjust»

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



Smorzamento in compressione – «compression damping»

Solitamente una manopola o rotella di regolazione blu [d]. Ritarda o rallenta la compressione. Impedisce che la forcella ammortizzata raggiunga il fine corsa in caso di colpi rapidi.

Per gli ammortizzatori di alta qualità si distingue tra smorzamento in compressione High Speed (per colpi forti = compressioni rapide) e Low Speed (per compressioni lente, per es. dondolamenti pedalando in piedi).



Smorzamento in ritorno – «rebound damping»

[e]
Solitamente una manopola o rotella di regolazione rossa. Ritarda o rallenta l'estensione. Impedisce che la bicicletta ondeggi.

Lockout [f]

Solitamente una leva sull'ammortizzatore o sul manubrio.

Dispositivo che blocca la forcella o la sospensione in modo che l'elemento elastico non dondoli su asfalto o percorsi lisci. Non deve essere utilizzato su strade di campagna e in fuoristrada su terreni facili.



Ammortizzazione con piattaforma

Incrementa lo smorzamento in compressione (Low Speed) e impedisce il dondolamento. Diversamente dal lockout con questo sistema la forcella non viene bloccata completamente.



FORCELLE AMMORTIZZATE

La maggior parte delle biciclette VELO DE VILLE e molte biciclette da city VELO DE VILLE sono dotate di forcelle ammortizzate [a+b]. Questo garantisce un miglior controllo della bicicletta VELO DE VILLE durante le uscite fuori strada o su fondi stradali in cattivo stato, perché lo pneumatico ha una maggiore aderenza al suolo. Le sollecitazioni (d'urto) su bicicletta ed utilizzatore si riducono notevolmente. Le forcelle ammortizzate variano in base ai modelli degli elementi della sospensione ed al tipo di ammortizzatore. Per l'ammortizzazione di solito si usano molle in acciaio, gomme speciali, denominate elastomeri, aria in una camera chiusa o combinazioni di questi elementi. L'ammortizzazione avviene per mezzo di olio o dell'ammortizzazione degli elastomeri stessi.



i Avviso

In genere i produttori di forcelle ammortizzate allegano istruzioni. Leggetele con attenzione prima di modificare la regolazione della forcella o di eseguire operazioni di manutenzione.



Regolazione della durezza della molla

Per un funzionamento ottimale è necessario registrare la forcella in base al peso, alla postura dell'utilizzatore ed al tipo d'uso. Da seduti, la forcella ammortizzata dovrebbe compiere il 15-20% della corsa massima. Lasciate che sia il vostro rivenditore VELO DE VILLE ad eseguire questa operazione.

Se durante un'uscita su strade di campagna, in fuoristrada su terreni facili o su fondi stradali in cattivo stato la forcella raggiunge più volte il fine corsa rumorosamente, la molla è troppo morbida. Sarà necessario aumentare il precarico o la pressione [c]. Se non dovesse bastare il campo di regolazione di una molla in acciaio, chiedete al vostro rivenditore VELO DE VILLE di sostituirla.

⚠ Pericolo

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

⚠ Attenzione

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



Ammortizzazione e Lockout

La regolazione dell'ammortizzazione avviene internamente per mezzo di valvole. Questo impedisce il «dondolamento» della sospensione dopo un ostacolo.

Se la forcella ammortizzata è dotata di meccanismo lockout, consigliamo di bloccare l'ammortizzazione nel caso di lunghe pedalate in piedi, in salita e che richiedono un elevato dispendio d'energia. Nel caso di discese su terreno accidentato è assolutamente necessario aprire il lockout.

Nel caso di forcelle ammortizzate con smorzamento in ritorno (Rebound) registrabile è possibile impostare tramite una manopola la velocità di estensione (più lenta o più veloce). Iniziate a regolare partendo dalla posizione più aperta («») dell'ammortizzazione. Superate un ostacolo (ad es. scendete da un marciapiede) e girate lo smorzamento in ritorno a piccoli passi chiudendo (direzione «+») fino a quando la forcella ammortizzata, dopo un ciclo compressione-estensione, non dondola più di una volta. Effettuate sempre un giro di prova per verificare ogni modifica. Su alcune forcelle, il registro di smorzamento in ritorno si trova sul lato di uno dei foderi della forcella.

Pericolo

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

Pericolo

Non girate le viti in modo avventato pensando che possano essere viti di regolazione. Così facendo potreste allentare il meccanismo di fissaggio e provocare una caduta. Normalmente i dispositivi di regolazione di tutti i produttori sono contrassegnati con delle scale o con i segni «+» [d] (per ammortizzazione maggiore/sospensione più dura) e «-» [e].

Pericolo

Montando uno pneumatico nuovo sulla ruota anteriore accertatevi che non vada a strisciare contro la testa della forcella quando la forcella è completamente compressa. La ruota anteriore può bloccarsi. Pericolo di caduta!

Attenzione

Non usate la bicicletta nel caso in cui la forcella ammortizzata raggiunga spesso il fine corsa. La forcella stessa ed il telaio potrebbero subire danni.

Attenzione

Non attivate la funzione lockout su strade di campagna o in fuoristrada su terreni facili bensì solamente su terreno liscio (strade, piste ciclabili) [f].

Avviso

Per eventuali domande, rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE o seguite le relative indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del produttore della forcella ammortizzata.



Manutenzione

Le forcelle ammortizzate sono elementi complicati, che richiedono manutenzione e cura regolari. Pertanto i produttori mettono a disposizione centri d'assistenza dove è possibile fare riparare la forcella e sottoporla ai controlli di turno a seconda del tipo d'uso (ad es. annualmente). Fate controllare regolarmente tutte le viti dal vostro rivenditore VELO DE VILLE.

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

- accertatevi che le superfici di scorrimento dei tubi portanti siano sempre pulite.
- Se è sporca, pulite la forcella con acqua abbondante e una spugna morbida [a].
- Dopo aver lavato la bicicletta VELO DE VILLE, spruzzate dello spray lubrificante [b] approvato dal produttore o applicate un leggero strato di olio idraulico sui tubi portanti della forcella ammortizzata. Quindi esercitate più volte pressione sulla forcella ed eliminate il lubrificante in eccesso con un panno pulito prima dell'uscita successiva.
- Non usate idropulitrici né detersivi aggressivi [c]. Chiedete al vostro rivenditore VELO DE VILLE di mostrarvi i prodotti più adatti.

- Nel caso di forcelle dotate di sospensione con elastomeri, le molle in plastica devono essere pulite e lubrificate regolarmente dal rivenditore VELO DE VILLE con del grasso privo di resine e di acidi. Alcuni produttori di forcelle forniscono del grasso specifico. Attenetevi rigorosamente ai suggerimenti del produttore. Nel caso di forcelle a sospensione pneumatica, è necessario controllare regolarmente la pressione, dato che con il tempo può diminuire.

⚠ Attenzione

Gli elementi della sospensione sono componenti sofisticati. Lasciate che sia il vostro rivenditore VELO DE VILLE ad eseguire la manutenzione e soprattutto lo smontaggio degli elementi della sospensione.

ⓘ Avviso

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



SOSPENSIONE DEL CARRO POSTERIORE

Le biciclette VELO DE VILLE full suspension [d] sono dotate di una forcella ammortizzata e di un carro posteriore mobile, la cui sospensione ed ammortizzazione avviene per mezzo di un ammortizzatore [e]. Questo garantisce un miglior controllo della bicicletta VELO DE VILLE durante le uscite in fuoristrada o su fondi stradali in cattivo stato. Le sollecitazioni (d'urto) sulla bicicletta VELO DE VILLE e sull'utilizzatore si riducono notevolmente. La sospensione è dotata generalmente di un elemento pneumatico o, più raramente, di molle in acciaio. Per ammortizzare viene impiegato normalmente dell'olio. A seconda del sistema vengono impiegati uno o più assi.

Particolarità della posizione di seduta

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

i Avviso

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

Regolazione della durezza della molla

Per un funzionamento ottimale del carro posteriore, la sospensione [f] deve essere regolata in base al peso dell'utilizzatore, alla postura di seduta e all'uso previsto. Lasciate che sia il vostro rivenditore VELO DE VILLE ad eseguire questa operazione.

Se su terreni non asfaltati l'ammortizzatore raggiunge spesso il fine corsa, la regolazione della sospensione è troppo morbida. Sarà necessario aumentare il precarico o la pressione. Se non dovesse bastare il campo di regolazione di una molla in acciaio, chiedete al vostro rivenditore VELO DE VILLE di sostituirla.



Pericolo

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

Avviso

In genere i produttori di ammortizzatori allegano istruzioni. Leggetele con attenzione prima di modificare la regolazione o di eseguire operazioni di manutenzione.

Pericolo

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

Regolazione dell'ammortizzazione

La regolazione dell'ammortizzazione avviene internamente per mezzo di valvole. Il flusso dell'olio attraverso le valvole riduce la velocità di estensione e compressione della sospensione e impedisce il «dondolamento» della sospensione dopo un ostacolo, ottimizzando così la reazione agli ostacoli.

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

Iniziate a regolare partendo dalla posizione più aperta (ritorno e compressione su «-» o «fast») dell'ammortizzazione. Afferrate la sella con tutte e due le mani. Adesso appoggiatevi con tutto il peso sulla sella [b] e rilasciatelo immediatamente. La sospensione si estenderà quasi con la stessa velocità con cui l'avete compressa.

Rotolate quindi la manopola di regolazione rossa facendo fare uno scatto verso il «+» o «slow» [c]. Premete di nuovo la sella verso il basso e di nuovo rilasciatela immediatamente. Noterete che rispetto a prima l'estensione sarà un po' più lenta. Ripetete l'operazione di compressione-rilascio serrando progressivamente lo smorzamento di ritorno. In questo modo prenderete confidenza con il funzionamento dello smorzamento di ritorno.



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

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



Inoltre in alcuni casi le sospensioni presentano uno **smorzamento in compressione** («compression») [d+e]. Il tipico smorzamento in compressione, o High Speed per alcune sospensioni, frena la compressione quando viene superato un ostacolo ad elevata velocità. In questi casi una compressione rapida potrebbe spaccare la sospensione.



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

Se il «sag» è stato impostato correttamente come descritto sopra e durante un normale giro di prova la sospensione lavora correttamente, tuttavia in situazioni estreme sbatte, è possibile aumentare leggermente lo smorzamento in compressione.

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

Anche in questo caso cominciate con il livello inferiore, ovvero la manopola o la rotella di regolazione deve essere girata completamente in direzione «->» o «firm».

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

Se non vi sentiste di regolare l'ammortizzazione o avete problemi durante questa operazione, rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE oppure seguite le indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del produttore della sospensione.

Lockout

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

Molte MTB VELO DE VILLE dispongono di una leva di lockout sul manubrio. Negli ammortizzatori Fox, il «Climb mode» corrisponde ad un lockout [f].



Pericolo

Non girate le viti in modo avventato pensando che possano essere viti di regolazione. Così facendo potreste allentare il meccanismo di fissaggio e provocare una caduta. Normalmente i dispositivi di regolazione di tutti i produttori sono contrassegnati con delle scale o con i segni «+» (per ammortizzazione maggiore/sospensione più dura) e «-» [a].



Pericolo

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

Pericolo

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



Pericolo

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

Attenzione

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

Manutenzione

Le sospensioni e i carri posteriori sono componenti complessi, che richiedono manutenzione e cura regolari. Pertanto i produttori di ammortizzatori mettono a disposizione centri d'assistenza dove è possibile fare riparare gli ammortizzatori e sottoporli a controlli di turno a seconda del tipo d'uso (ad es. annualmente). Fate controllare regolarmente tutte le viti dal vostro rivenditore VELO DE VILLE. In ogni caso consigliamo di seguire attentamente alcuni consigli generali sulla manutenzione:

Nel caso di ammortizzatori a sospensione pneumatica, è necessario controllare regolarmente la pressione, dato che con il tempo può diminuire. Accertatevi che le superfici di scorrimento dello stelo del pistone siano sempre pulite. Dopo ogni uscita pulite l'ammortizzatore e il carro posteriore con acqua e con un panno morbido, dedicando particolare attenzione ai cuscinetti [b]. Dopo aver lavato la bicicletta spruzzate dello spray lubrificante [c] approvato dal produttore dell'ammortizzatore o applicate un leggero strato di olio idraulico sull'asta del pistone dell'ammortizzatore e sui cuscinetti.



Quindi esercitate più volte pressione sul carro posteriore [d] ed eliminate il lubrificante in eccesso con un panno pulito prima dell'uscita successiva.

Non usate idropultrici né detergenti aggressivi [e]. Chiedete al vostro rivenditore VELO DE VILLE di mostrarvi i prodotti più adatti.

Verificate regolarmente che tutte le viti del carro posteriore siano serrate. Verificate inoltre che i cuscinetti del carro posteriore abbiano gioco laterale, oppure che i cuscinetti dell'ammortizzatore abbiano gioco verticale.



Sollevate la bicicletta VELO DE VILLE dalla sella e provate a spostare lateralmente la ruota posteriore. Chiedete eventualmente ad una terza persona di tenere fermo la parte anteriore del telaio.

Per verificare il gioco dell'ammortizzatore, appoggiate con attenzione la ruota posteriore a terra e risollevatela leggermente [f]. Prestate attenzione ad eventuali rumori sospetti. Se la bicicletta dovesse accusare del gioco fatelo eliminare immediatamente dal vostro rivenditore VELO DE VILLE.



⚠ Attenzione

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

i Avviso

Gli ammortizzatori e i carri posteriori sono componenti complessi. Lasciate che sia il vostro rivenditore VELO DE VILLE ad eseguire la manutenzione e soprattutto lo smontaggio degli elementi della sospensione.

i Avviso

Portate la bicicletta VELO DE VILLE con sospensione del carro posteriore presso un centro di assistenza del produttore almeno una volta all'anno.



REGGISELLA AMMORTIZZATI

I reggisella ammortizzati [a] aumentano il comfort su fondi accidentati. Possono essere usati sia su strada che su sentieri di campagna.

Normalmente i reggisella hanno una portata media di circa 80 kg. Per modificare le caratteristiche di sospensione potete modificare il precarico e/o far montare altre molle.

Regolazione del reggisella ammortizzato

Analogamente ad una forcella ammortizzata, è possibile regolare il precarico anche su un reggisella ammortizzato.

Si raccomanda di regolare il precarico in modo da ottenere solo un'ammortizzazione minima appena vi sedete sulla sella. Ricordate che sono disponibili molle di durezza diversa per ciclisti di peso diverso. Chiedete al vostro rivenditore VELO DE VILLE, che sarà lieto di consigliarvi la scelta giusta.

Girate la vite di regolazione in senso orario per aumentare il precarico e rendere più dura la molla. Girate la vite di regolazione in senso antiorario per ridurre il precarico e rendere più morbida la molla. La vite di regolazione si trova all'estremità del tubo del reggisella o al suo interno ed è raggiungibile solo estraendo il reggisella dal telaio. Per regolare l'altezza della sella procedete esattamente come sopra descritto.

Pericolo

Nell'estrarre il reggisella non superate il limite segnalato sul tubo [b] (fine, minimo, massimo, stop, limite o simili).

Avviso

In genere i produttori di reggisella ammortizzati allegano istruzioni. Leggetele con attenzione prima di modificare la regolazione o di eseguire operazioni di manutenzione.

Controllo e manutenzione

Afferrate la sella davanti e dietro e muovetela trasversalmente rispetto alla direzione di guida [c]. In questo modo potrete verificare l'eventuale gioco laterale del meccanismo di sospensione del reggisella.

Se doveste notare del gioco, fatelo controllare e se necessario correggere dal vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Attenzione

Una volta all'anno fate effettuare la manutenzione del reggisella dal vostro rivenditore VELO DE VILLE.



IMPIANTO D'ILLUMINAZIONE

Per usare la bicicletta nel traffico stradale è necessario che sia equipaggiata di un impianto d'illuminazione funzionante (vedi il capitolo «**Disposizioni di legge sulla circolazione stradale**»). Informatevi su come è stato montato l'impianto d'illuminazione in modo da poter effettuare da soli piccole riparazioni se necessario.

Fanale anteriore e luce posteriore [d] vengono alimentati da un generatore elettrico, la cosiddetta dinamo. Per questo sono collegati al generatore tramite due cavi.



Luce posteriore

Posteriormente vengono impiegati LED ad alta efficienza con schermo diffusore (rosso) che sono visibili anche lateralmente. Oggi la maggior parte delle luci posteriori offre la funzione di luce di posizione. Quando la bicicletta è ferma, ad es. a un semaforo, la corrente viene fornita da un condensatore o da una pila.



Fanale anteriore

L'illuminazione viene fornita da più LED («diodi elettroluminescenti»), che proiettano luce bianca sulla strada tramite riflettori e/o schermi diffusori. Per accendere e spegnere le luci della bicicletta, la maggior parte dei fanali più diffusi è dotata di un interruttore sul retro.

Alcuni modelli sono dotati di sensori che attivano automaticamente i fanali e la luce posteriore all'imbrunire.

Inoltre, i fanali di qualità particolarmente elevata si contraddistinguono per la funzione di luce di posizione o di luce di circolazione diurna (entrambe a LED). Un selettore [e] permette di selezionare queste funzioni su questi fanali.

Regolazione dei fanali e dell'incidenza del fascio luminoso

Per regolare il fanale, svitate la vite [f] in senso antiorario. Ora è possibile spostare il fanale inclinandolo. Sistemate il fanale in base alle esigenze.



Usate il cono luminoso per regolare la posizione del fanale:

- Come primo punto di riferimento per la regolazione è possibile fare riferimento a una vecchia regola pratica, secondo la quale il fanale deve essere regolato in modo da non abbagliare gli altri utenti della strada.
- I moderni impianti d'illuminazione a LED erogano una potenza luminosa notevolmente maggiore e abbagliano meno. Cercate la regolazione della luce adatta alla vostra velocità di marcia facendo un giro su una strada/strada di campagna non frequentata o, in ogni caso, lontano dal traffico stradale.
- Il centro del cono luminoso del fanale anteriore deve incontrare il piano stradale al massimo 10 metri davanti alla bicicletta.

Girate gradualmente la vite in senso orario fino a fissare il fanale nel suo supporto in modo che non si sposti.

Dinamo a mozzo

Le dinamo a mozzo vengono montate sul mozzo della ruota anteriore [a]. Praticamente non sono soggette ad usura e sono molto efficaci. Sono disponibili modelli ad attivazione elettrica anziché meccanica. L'attivazione avviene tramite un interruttore posto sul manubrio o direttamente sul fanale anteriore [b]. Altri modelli offrono maggior comfort in quanto si accendono o spengono automaticamente per mezzo di un sensore.

Illuminazione a batteria/batteria ricaricabile

Secondo il Codice della Strada e il relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione, i dispositivi di illuminazione anteriori e posteriori per le biciclette devono essere ad alimentazione elettrica tramite batteria o dinamo [c]. A riguardo consultate il capitolo «**Disposizioni di legge sulla circolazione stradale**».

Pericolo

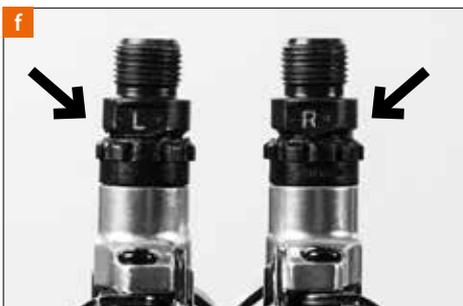
Portate sempre con voi i dispositivi di illuminazione a batteria/batteria ricaricabile e installateli in caso di cattive condizioni di visibilità e illuminazione o all'imbrunire.

Pericolo

Un impianto d'illuminazione incompleto o non funzionante non è a norma di legge e può addirittura mettere in pericolo la vostra vita. La guida nel traffico stradale al buio, con una bicicletta non illuminata può essere causa di incidenti gravi, in quanto il ciclista rischia di non essere visto!

Avviso

Leggete le istruzioni per l'uso fornite dal produttore del sistema di illuminazione e della dinamo con molta attenzione e attenetevi alle indicazioni riportate. In caso di domande sull'impianto d'illuminazione non esitate a contattare il vostro rivenditore VELO DE VILLE.



INFORMAZIONI INTERESSANTI SULLA BICICLETTA

Caschi di protezione e occhiali

Consigliamo vivamente l'uso di un casco di protezione [d]. Il casco può salvarvi la vita. Il vostro rivenditore VELO DE VILLE ha a disposizione un'ampia scelta in diverse taglie.

I caschi per biciclette sono adatti esclusivamente per andare in bicicletta. Attenetevi alle indicazioni del produttore.

Pericolo

Non andate mai in bicicletta senza casco e occhiali. Anche il casco più sicuro è inefficace se non calza perfettamente o se i cinturini non sono regolati correttamente o non sono chiusi.

Oltre al casco e ad un abbigliamento adeguato non dimenticate di indossare degli occhiali protettivi [e] quando uscite con la bicicletta.

Gli occhiali hanno la funzione di proteggere da sole e vento ma anche da moscerini e altri corpi estranei che altrimenti potrebbero entrare negli occhi limitando la visuale. Pericolo di caduta!

Chiedete consiglio al vostro rivenditore VELO DE VILLE che dispone di una vasta gamma di modelli.

Abbigliamento

Pericolo

Non andate mai in bicicletta con pantaloni larghi o gonne, che potrebbero infilarsi nei raggi, nella catena o nelle multiple. Eventualmente usate mollette adeguate o fermapantaloni.

Pericolo

Indossate un abbigliamento dai colori appariscenti per essere ben visibili agli altri utenti del traffico!

Pedali e scarpette

Nell'avvitare i pedali ricordate che il pedale destro e il pedale sinistro [f] hanno filettature differenti. Il pedale destro è contrassegnato con una «R», il pedale sinistro con una «L». I contrassegni si trovano sull'asse o sulla superficie frontale dell'asse.

Il pedale destro deve essere avvitato nella pedivella destra (nel senso di marcia), il pedale sinistro nella pedivella sinistra (nel senso di marcia).

Entrambi i pedali si montano avvitando la filettatura in avanti rispetto al senso di marcia. In pratica, il pedale destro si avvita in senso orario, mentre il pedale sinistro si avvita in senso antiorario.



Per l'uso in città i pedali più adatti sono quelli tradizionali [a].

Le scarpette per andare in bicicletta dovrebbero essere di materiale resistente per una maggiore tenuta e con la suola rigida in modo che il pedale non prema sul piede. Il tallone non dovrebbe essere troppo ampio, per non impedirvi di assumere una posizione di pedalata naturale.

L'uso di scarpette speciali è necessario se la bicicletta city o da trekking VELO DE VILLE è dotata di pedali a sgancio rapido o pedali automatici [b]. Questi pedali sono adatti per i viaggi. Il compromesso migliore per le biciclette city o da trekking sono i pedali con sistema a sgancio rapido da un lato e di tipo tradizionale dall'altro.



Nelle soles delle scarpette sono integrate piccole tacchette (cleats), che garantiscono una tenuta stabile sul pedale e tuttavia una camminata soddisfacente.

Il vantaggio principale dei pedali automatici è dato da una tenuta stabile del piede durante pedalate veloci o uscite su fondo accidentato. Grazie alla tenuta fissa il pedale può essere spostato o tirato.



Normalmente ci si appoggia sul pedale, nella posizione più bassa, prima con la punta della tacchetta per poi andare sul corpo del pedale, che si trova in posizione orizzontale. In genere l'aggancio della scarpetta avviene con un click percettibile.

La durezza di sgancio dei pedali automatici è regolabile per mezzo di una chiave Allen [c]. Eventuali cigolii possono essere eliminati apportando del grasso sui punti di contatto. Tali cigolii ed una posizione traballante possono però essere segnale di usura. Controllate le tacchette regolarmente.

Pericolo

Verificate che le viti di bloccaggio delle tacchette siano sempre avvitate. Viti allentate rendono quasi impossibile scendere dalla bicicletta. Pericolo di caduta!

Pericolo

Esercitatevi prima da fermi e quindi su strade prive di traffico a prendere, agganciare e sgan- ciare i pedali.

Pericolo

Usate la bicicletta solo se il sistema di aggancio/sgancio dei pedali automatici funziona senza problemi. Nel caso il pedale non dovesse funzionare correttamente o la tacchetta fosse fortemente usurata è possibile che la scarpetta si sganci automaticamente dal pedale. In alcuni casi è inoltre possibile che la scarpetta non si sganci o si sganci con difficoltà. In entrambi i casi sussiste un pericolo di caduta!

Pericolo

Accertatevi che pedale e suola siano sempre privi di sporco e di altri corpi estranei e lubrificate regolarmente il meccanismo di aggancio con dell'olio.



i Avviso

Leggete le istruzioni per l'uso del produttore dei pedali e chiedete consiglio al vostro rivenditore VELO DE VILLE sui diversi tipi di scarpe.

Accessori

Con l'acquisto di una bicicletta VELO DE VILLE vi siete già assicurati una buona dose di divertimento. A seconda dell'uso che intendete fare della bicicletta, vi invitiamo ad osservare alcuni consigli e di munirvi dell'equipaggiamento adeguato. Il vostro rivenditore VELO DE VILLE dispone di moltissimi accessori utili, che aumentano sicurezza e comfort.

Sulla bicicletta VELO DE VILLE possono essere montati diversi accessori **[d]**. Accertatevi tuttavia che vengano rispettate le regole del Codice della Strada e del relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione, nonché le norme DIN EN ISO. Tutte le parti montate successivamente devono essere compatibili con la bicicletta.

⚠ Pericolo

Accessori non consentiti possono modificare le caratteristiche della bicicletta ed essere addirittura la causa di un incidente. Pertanto consultate sempre il vostro rivenditore VELO DE VILLE prima di montare degli accessori e leggete le indicazioni sull'uso corretto della bicicletta VELO DE VILLE.

Lucchetti

Non dimenticare di portare con sé un buon lucchetto ad arco, pieghevole o una buona catena **[e]**. Legate la bicicletta ad un oggetto fisso in modo da evitare possibili furti. Fate attenzione al livello di sicurezza indicato al momento dell'acquisto.

Kit riparazione bicicletta

Gli accessori più importanti per la buona riuscita di un'uscita in bicicletta sono una pompa ed una piccola borsa degli attrezzi, dotata di due leve di montaggio in plastica, chiavi Allen più comuni, una camera d'aria, un kit d'emergenza e del denaro **[f]**. Portate anche il vostro telefono cellulare con voi. Solo così potrete far fronte senza problemi ad un eventuale guasto della bicicletta.

⚡ Pericolo

Accessori montati successivamente quali parafranghi, portapacchi, ecc. possono pregiudicare il funzionamento della bicicletta. Chiedete sempre consiglio al vostro rivenditore VELO DE VILLE prima di montare accessori di qualsiasi tipo sulla bicicletta.

⚠ Attenzione

Prima di acquistare ulteriori campanelli, avvisatori o dispositivi d'illuminazione è necessario verificare che tali accessori siano consentiti, testati e quindi ammessi nella circolazione stradale. Ulteriori fanalini a pila/pila ricaricabili devono essere contrassegnati con una linea di serpente e con la lettera «K».



C **CERTIFICATO DELLA BICICLETTA**

Prodotto da: AT Zwenber GmbH

Numero di serie: _____

Modello: _____

N° telaio: _____

Forcella ammortizzata: _____
 - Produttore: _____
 - modello: _____
 - numero di serie: _____

Sospensione (guidatore/modelli): _____

Forma del telaio: _____

Misura del telaio: _____

Dimensioni di ruota o pneumatico: _____

Colori: _____

Particolarità: _____

Uso consentito

Uso conforme a
 Categoria 1 Categoria 2 Categoria 3

Peso complessivo massimo ammissibile
 Bicicletta, ciclino e manubrio: _____ kg

Portapacchi consentito: sì no

Carico consentito: _____ kg

Saggiamente consentito: sì no

Rinnovo consentito: sì no

Carico rimorchiabile ammissibile: _____ kg

Leve dei freni - Assegnazione dei freni

Leva destra: Freno ruota anteriore Freno ruota posteriore

Leva sinistra: Freno ruota anteriore Freno ruota posteriore

Timbro e firma del rivenditore VELO DE VILLE _____

È coperto per i rivenditori VELO DE VILLE, conosciuti e autorizzati dalla bicicletta e il venditore di biciclette. Il venditore è responsabile di verificare che il cliente abbia ricevuto le istruzioni per l'uso e di fornire il manuale di istruzioni. Il cliente deve firmare il certificato di vendita e consegnare il documento al personale del rivenditore VELO DE VILLE. Il cliente deve firmare il certificato di vendita.

118 | Istruzioni per l'uso

TRASPORTO DI BAGAGLI

Trasporto di bagagli con telaio senza sospensione

Sono previste diverse modalità di trasporto di bagagli sulla bicicletta VELO DE VILLE, a seconda del peso e del volume del bagaglio. Una soluzione comoda è data da appositi zaini per biciclette [a]. Comunque, per i lunghi viaggi e per bagagli pesanti ed ingombranti, la vostra bicicletta city o da trekking VELO DE VILLE è dotata di un portapacchi [b].

Consigliamo di trasportare gli oggetti in borse stabili, possibilmente con un baricentro il più basso possibile.

Un'ulteriore variante per il trasporto di bagagli è data dalle borse al manubrio, che vengono spesso montate con chiusure rapide. Le borse al manubrio sono indicate soprattutto per trasportare oggetti di valore, apparecchi fotografici e mappe stradali che saranno quindi a portata di mano durante il viaggio.

Quando acquistate le borse accertatevi che siano impermeabili per evitare spiacevoli sorprese al primo acquazzone.

Le cosiddette borse lowrider vengono montate nella parte anteriore della bicicletta e fissate alla forcella con appositi sostegni. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Pericolo

Non sovraccaricate la bicicletta (vedere certificato della bicicletta [c]) e attenetevi al carico consentito riportato o impresso sul portapacchi.

Non superate i valori indicati sul certificato della bicicletta. In caso di dubbi, rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Pericolo

Adeguate la forcella ammortizzata e la pressione degli pneumatici al peso aggiuntivo.

Attenzione

In generale i bagagli modificano le caratteristiche di guida della bicicletta ed allungano lo spazio di frenata! Pertanto consigliamo di esercitarvi nella guida con bagagli su strade prive di traffico.



TRASPORTO DI BAMBINI

Il trasporto di bambini è possibile ovvero consentito solo con speciali seggiolini [d+e] o rimorchi.

Rispettate sempre il peso complessivo massimo ammissibile, che considera la somma dei pesi di ciclista, bicicletta, bagaglio e seggiolino o rimorchio per bambini (se consentiti).

Pericolo

Allacciate sempre le cinture del passeggero o dei passeggeri e fermate i piedi con le cinghie eventualmente presenti. I movimenti incontrollati del bambino potrebbero far ribaltare la bicicletta o il rimorchio.

Pericolo

Fate sempre indossare un casco adeguato al vostro bambino [f]. In caso d'incidente, il seggiolino o il rimorchio non fungono da protezione completa. Anche voi dovrete indossare sempre un casco.

Pericolo

In caso di utilizzo di seggiolini da montare dietro la sella vi è il pericolo di schiacciare le mani del bambino. Montate adeguatamente i componenti del seggiolino, della sella e del reggisella in modo che la distanza fra seggiolino per bambini e sella non sia troppo piccola. Anche con le selle con ammortizzazione a spirale vi è il pericolo di schiacciamento. Per eventuali domande, rivolgetevi al vostro rivenditore VELO DE VILLE o seguite le relative indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del produttore della forcella ammortizzata.

Attenzione

Tenete conto che lo spazio di frenata si allunga trasportando bambini sul seggiolino e quindi un maggior peso.



Seggiolini

Il trasporto di bambini è consentito solo se è presente un seggiolino adatto e conforme alla norma DIN 79120. Non deve essere montato su parti mobili dello sterzo (forcella, manubrio).

Nota:

- I bambini con peso corporeo fino a 15 kg possono essere trasportati fra manubrio e sella o davanti al manubrio. Non è consentito montare il seggiolino per bambini sul manubrio.
- Per bambini a partire da 15 kg e fino a max. 22 kg è consentito montare il seggiolino per bambini solo dietro il ciclista. Si raccomanda di montare uno specchietto retrovisore [a] per tenere d'occhio il bambino.
- Nella zona dei poggiatesta sono presenti delle coperture che impediscono ai piedi di finire nelle ruote.
- Se si monta il seggiolino per bambini sul portapacchi, è necessario coprire le molle a spirale della sella e rispettare la capacità di carico del portapacchi.
- Il seggiolino è dotato di poggiatesta che non possono essere spostati durante la marcia [b].
- Le cinture del bambino devono essere sempre allacciate [c].
- Fate sempre indossare un casco al vostro bambino.

⚠ Attenzione

Non lasciate mai il vostro bambino seduto sul seggiolino quando parcheggiate o lasciate la bicicletta.

⚠ Attenzione

Inoltre, ricordate che il comportamento della bici risente negativamente del peso aggiuntivo. Con il peso del bambino la bicicletta tende a oscillare e diventa molto più instabile. Pertanto è consigliabile esercitarsi nella guida e nel salire e scendere dalla bicicletta prima di gettarvi nel traffico.

⚠ Pericolo

Coprite le molle della sella affinché il bambino non vi incastri le dita.

⚠ Attenzione

Il montaggio di seggiolini con appositi sostegni non è consentito su tutte le biciclette city e sulle biciclette da trekking VELO DE VILLE. Controllate sul certificato della bicicletta e chiedete al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

i Avviso

Nel caso abbiate acquistato un Pedelec/una E-Bike/un'EPAC, leggete anche le istruzioni integrative per Pedelec/EPAC in dotazione.



e

CERTIFICATO DELLA BICICLETTA

Produttore: AT Zwerind GmbH

Numero di serie: _____

Modello: _____

N° telaio: _____

Forcella ammortizzata: _____
 - Produttore: _____
 - modello: _____
 - numero di serie: _____

Sospensione: _____
 - tipo/modello: _____

Forma del telaio: _____

Misura del telaio: _____

Dimensioni di ruota o pneumatico: _____

Colore: _____

Particolarità: _____

Uso consentito

Uso conforme a
 Categoria 1 Categoria 2 Categoria 3

Peso complessivo massimo ammissibile
 in kg: _____

Portata/occhi consentito: sì no

Carico consentito: sì no

Seggiolino consentito: sì no

Bimotore consentito: sì no

Carico rimorchiabile ammissibile: sì no

Leve dei freni - Assegnazione dei freni

Lava destra: Freno ruota anteriore Freno ruota posteriore

Lava sinistra: Freno ruota anteriore Freno ruota posteriore

Firma e firma del rivenditore VELO DE VILLE

È vietato per il rivenditore VELO DE VILLE cedere il certificato senza il tagliando di vendita di controllo alla persona che non ha il titolo di vendita o al pubblico senza autorizzazione di vendita. Il rivenditore VELO DE VILLE è responsabile della conformità ai requisiti di legge del prodotto e dei dati tecnici. Il rivenditore VELO DE VILLE è responsabile della conformità ai requisiti di legge del prodotto e dei dati tecnici. Il rivenditore VELO DE VILLE è responsabile della conformità ai requisiti di legge del prodotto e dei dati tecnici.

138 | Istruzioni per l'uso



Rimorchi

Rimorchi speciali [d], montati dietro la bicicletta, consentono di trasportare fino a due bambini.

I rimorchi modificano il comportamento di frenata e la larghezza della bicicletta. Esercitatevi prima ad usare il rimorchio vuoto. Un'asta lunga con bandierina rende il rimorchio più visibile agli automobilisti. Assicurarsi che il rimorchio sia dotato dei dispositivi d'illuminazione attiva e passiva previsti dall'Art. 68 del Codice della Strada per i velocipedi. Poiché dipendono dal tipo di rimorchio, consultate le istruzioni del costruttore del rimorchio.

Pericolo

Prima di trainare un rimorchio con la bicicletta, controllate che sia concepita per tale scopo. Controllate sul certificato della bicicletta [e] e chiedete al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Pericolo

Equipaggiate il rimorchio in conformità con le disposizioni previste in Italia dall'Art. 68 del Codice della Strada per i velocipedi e accendete le luci [f] all'imbrunire o in caso di scarsa visibilità.

Pericolo

Non superate il peso complessivo massimo ammissibile per biciclette city VELO DE VILLE, considerando ciclista, bicicletta VELO DE VILLE, bagaglio ed eventuale rimorchio o seggiolino. I valori esatti si trovano nelle tabelle del capitolo «Uso consentito».



Dispositivi di traino per la bicicletta per bambini/sistemi di aggancio

Il mercato offre diversi sistemi [a+b] che consentono di agganciare una bicicletta per bambini ad una bicicletta per adulti e quindi di muoversi insieme nel traffico stradale.

Informatevi presso il vostro rivenditore VELO DE VILLE sui diversi dispositivi di traino disponibili.



Anche il comportamento di frenata della bicicletta VELO DE VILLE subisce variazioni. Prima di immettervi nel traffico stradale con una bicicletta per bambini agganciata, esercitatevi a guidare e frenare su strade prive di traffico ed inizialmente senza passeggero!

Pericolo

I dispositivi di traino hanno ripercussioni notevoli sulle caratteristiche di guida della bicicletta VELO DE VILLE. Il peso della bicicletta agganciata e del bambino rendono la guida relativamente instabile. La bicicletta tende eventualmente ad oscillare. Esercitatevi a salire e scendere dalla bicicletta e non dimenticate, soprattutto in curva, che una bicicletta con dispositivo di traino è molto più lunga!



Pericolo

È inoltre importante spiegare al bambino come comportarsi sulla sua bicicletta agganciata. Accertatevi che il bambino indossi sempre un casco anche su biciclette agganciate o montate sul piantone. Date l'esempio indossando voi stesso un casco!

Pericolo

Acquistate solamente dispositivi di traino a norma (ad. es. testati DIN/GS) e accertatevi che siano stati montati correttamente. Troverete informazioni dettagliate nelle istruzioni del produttore, allegate al dispositivo di traino.

Pericolo

In caso di uscite notturne è necessario equipaggiare la bicicletta del bambino agganciata con l'impianto d'illuminazione previsto, che deve essere contrassegnato con una linea ondulata e con la lettera «K» [c]. Troverete maggiori informazioni nel capitolo «Disposizioni di legge sulla circolazione stradale». Se la dinamo non gira, consigliamo una luce posteriore a batteria omologata.

Avviso

Prima di applicare un dispositivo di traino controllate che la vostra bicicletta VELO DE VILLE sia concepita per tale scopo. Controllate sul certificato della bicicletta o chiedete al vostro rivenditore VELO DE VILLE.



TRASPORTO DELLA BICICLETTA

In macchina

Praticamente tutti i negozi di accessori per auto e tutte le marche di auto offrono sistemi di supporto **[d]** per il trasporto di biciclette che non richiedono lo smontaggio della bicicletta VELO DE VILLE.

Normalmente le biciclette vengono posizionate su una guida e quindi fissate con un morsetto sul tubo obliquo. Una possibile conseguenza è un danno irreparabile del telaio soprattutto quando si tratta di biciclette di alta qualità con telai in alluminio molto sottile e in carbonio. A causa delle caratteristiche del carbonio, è possibile che un danno grave non sia immediatamente visibile e in seguito, durante l'uso della bicicletta, possa essere causa di incidenti gravi e imprevisti. Tuttavia nei negozi di accessori per auto si possono trovare modelli speciali adatti a questi tipi di telai.

Diversamente dai portabiciclette da tetto o da bagagliaio, con i portabiciclette posteriori, sempre più diffusi, non è necessario sollevare la bicicletta VELO DE VILLE ad altezza elevata per trasportarla. Accertatevi che forcella e telaio non subiscano danni con il tipo di fissaggio usato. Pericolo di rottura!

Quando acquistate il portabiciclette accertatevi che sia conforme alle norme di sicurezza valide nel vostro paese (ad es. marchio GS).

Leggete le istruzioni per l'uso del portabiciclette e attenetevi al carico utile consentito ed alla velocità massima consigliata o prescritta. Osservare, se presente, il carico richiesto sul timone del dispositivo di traino.

Ricordate che nelle uscite con la pioggia le gocce d'acqua possono avere l'energia cinetica di un'idropulitrice. Penetrano quindi nelle sedi dei cuscinetti e possono causare danni da corrosione.

Pericolo

Accertatevi che sulla bicicletta non ci siano parti (attrezzi, borse **[e], seggiolini **[f]** ecc.) che potrebbero staccarsi. Pericolo d'incidente!**

Pericolo

Non acquistate portabiciclette che prevedono che la bicicletta venga fissata al contrario, ossia con il manubrio e la sella rivolti verso il basso. Con questo tipo di fissaggio il manubrio, l'attacco manubrio, la sella ed il reggisella vengono fortemente sollecitati durante il trasporto. Non scegliete sistemi con cui la bicicletta viene agganciata alle pedivelle. Pericolo di rottura!



Pericolo

Non mettete la bicicletta o parti della bicicletta [a] nell'abitacolo senza fissarle. Parti non fissate possono compromettere la sicurezza.

Pericolo

Controllate il fissaggio della bicicletta prima di partire e ad intervalli regolari durante il trasporto. Se la bicicletta dovesse staccarsi dal portabicicletta metterebbe in pericolo la sicurezza degli altri utenti della strada.

Attenzione

Nel caso di tubi del telaio di grandi dimensioni è possibile che i dispositivi di bloccaggio schiaccino i tubi, in quanto non adatti per tale operazione. Non fissate mai i telai in carbonio con dispositivi di bloccaggio [b].

Attenzione

Accertatevi che i dispositivi d'illuminazione e la targa dell'auto siano ben visibili. In alcuni casi è d'obbligo il montaggio di un secondo specchietto retrovisore esterno.

Attenzione

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

Attenzione

Se una bicicletta VELO DE VILLE con freni a disco viene trasportata con le ruote smontate, consigliamo di montare i blocchi per il trasporto.

Attenzione

Se una bicicletta con freni a disco idraulici viene trasportata capovolta o appesa, tirate le leve dei freni e bloccatele con un elastico resistente.

Attenzione

Chiudete le biciclette sul portabicicletta con un lucchetto aggiuntivo [c], ad es. se si fa una pausa.



Con i mezzi pubblici

Il trasporto di biciclette VELO DE VILLE [d] sui mezzi pubblici locali [e] è soggetto a norme che variano a seconda della città in cui ci si trova. Ad esempio in alcuni luoghi sono in vigore le cosiddette fasce orarie di blocco in cui non è consentito trasportare la bicicletta VELO DE VILLE oppure è necessario l'acquisto di un biglietto. Informatevi sulle disposizioni di trasporto prima di iniziare un viaggio!



Sui treni regionali in Italia è consentito trasportare le biciclette negli spazi dei vagoni appositi. I vagoni si trovano di solito in testa o in coda al treno e sono contrassegnati col simbolo della bicicletta.

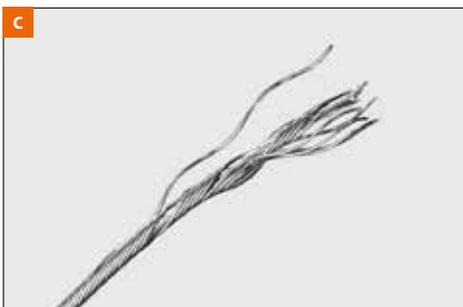
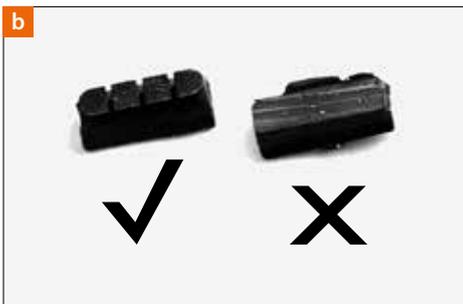
Sui treni nazionali è consentito portare una sola bicicletta (smontata e contenuta in una sacca o una bici pieghevole opportunamente chiusa), sistemandola negli spazi previsti per i bagagli. Se non ci fosse abbastanza spazio, è possibile sistemarla altrove, purché non sia d'intralcio o fastidio per gli altri clienti o per il personale di bordo. In ogni caso le dimensioni non devono essere superiori a 80x110x45 cm.

i Avviso

Per salire e scendere più facilmente togliete eventualmente borse e bagagli pesanti o ingombranti.

i Avviso

Informatevi sulle disposizioni di trasporto prima di iniziare un viaggio e attenetevi alle disposizioni e regole sul trasporto di biciclette nei paesi che attraverserete durante il viaggio.



AVVERTENZE GENERALI SU CURA E ISPEZIONI

Manutenzione ed ispezioni

Prima di consegnarvi la bicicletta VELO DE VILLE, il vostro rivenditore VELO DE VILLE ha provveduto a montarla per consentirvi di utilizzarla immediatamente. Tuttavia è necessario prendersi cura periodicamente della vostra bicicletta VELO DE VILLE [a] e far eseguire al vostro rivenditore VELO DE VILLE le operazioni di manutenzione ad intervalli regolari. Solo così viene garantito un funzionamento duraturo di tutti i componenti.

La prima ispezione deve essere eseguita già dopo 100-300 chilometri, 5-15 ore d'uso o 4-6 settimane. La bicicletta VELO DE VILLE deve essere sottoposta a manutenzione poiché durante il «periodo di rodaggio» i raggi si assestano o il cambio si sposta. Tali adattamenti sono inevitabili. Chiedete pertanto al vostro rivenditore VELO DE VILLE un appuntamento per un'ispezione della vostra nuova bicicletta VELO DE VILLE. La prima ispezione ha ripercussioni notevoli sul successivo funzionamento e sul ciclo vitale della bicicletta VELO DE VILLE.

Ispezioni regolari e la sostituzione tempestiva di componenti soggetti ad usura, ad es. pattini del freno [b] o cavi del cambio e del freno [c], rientrano nell'uso consentito della bicicletta VELO DE VILLE ed hanno ripercussioni sulla responsabilità su difetti di fabbricazione e sulla garanzia.

Dopo il periodo di rodaggio, dovrete far eseguire operazioni di manutenzione ad intervalli regolari

sulla bicicletta VELO DE VILLE dal vostro rivenditore VELO DE VILLE. Rispettate il programma di assistenza tecnica e manutenzione nelle presenti istruzioni. Gli intervalli d'ispezione si riducono in caso di un uso regolare della bicicletta su strade in cattivo stato o fuori strada.

Pericolo

Ispezioni e riparazioni sono operazioni che dovrebbe eseguire un rivenditore VELO DE VILLE. Mancate ispezioni o ispezioni eseguite da mani inesperte possono causare la rottura di componenti della bicicletta. Pericolo d'incidente! Se comunque decidete di eseguire personalmente tali operazioni, eseguite solamente i lavori per i quali disponete delle conoscenze specifiche e degli strumenti adeguati (ad es. chiave dinamometrica con bit [d]).

Attenzione

Usare solamente pezzi di ricambio originali. Componenti soggetti ad usura di altri produttori, ad es. pattini/pastiglie o pneumatici di altre dimensioni, possono mettere a rischio la sicurezza della bicicletta. Pericolo d'incidente!

Attenzione

I cambi al mozzo devono essere sottoposti periodicamente a manutenzione. Rispettate gli intervalli indicati nel capitolo «Programma di assistenza tecnica e manutenzione per la bicicletta VELO DE VILLE».



i Avviso

Dopo 100-300 km, 5-15 ore d'uso o quattro-sei settimane e comunque al più tardi dopo tre mesi dall'acquisto, portate la bicicletta VELO DE VILLE da un rivenditore VELO DE VILLE che eseguirà la prima ispezione. Ne va della vostra sicurezza.

Pulizia e cura della bicicletta

Sudore, sporco e sale dell'inverno danneggiano la bicicletta VELO DE VILLE. Pertanto consigliamo di pulire regolarmente tutti i componenti.

Non pulite la bicicletta con un'idropulitrice. Il forte getto d'acqua generato da una pressione elevata può sfiorare le guarnizioni e penetrare all'interno dei cuscinetti con conseguente diluizione dei lubrificanti ed aumento dell'attrito. Col tempo la superficie di scorrimento e la centratura dei cuscinetti ne risultano compromessi. Inoltre è possibile che si stacchino gli adesivi apportati sul telaio.

Decisamente più delicata è la pulizia della bicicletta con un leggero getto d'acqua o con un secchio d'acqua e l'ausilio di una spugna o di un pennello grande. La pulizia a mano consente di individuare in tempo avarie, zone con vernice danneggiata [e] o parti usurate o danneggiate.

Una volta terminati i lavori di pulizia controllate lo stato di usura della catena e ingrassatela nuovamente [f] (vedere capitolo «Catena – Cura e usura»).

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

⚠ Pericolo

Durante la pulizia fate attenzione ad eventuali cricche, graffi, alterazioni di colore o deformazioni di materiale. Fate sostituire immediatamente i componenti danneggiati e riparate le zone con vernice danneggiata. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore VELO DE VILLE.

⚠ Pericolo

Non applicare prodotti di pulizia e cura o olio della catena sui pattini del freno, sui dischi del freno e sulle superfici frenanti dei cerchi. Il freno potrebbe rompersi (vedere capitolo «Impianto frenante»)! Non applicate olio o grasso sulle zone di bloccaggio in carbonio, quali manubrio, attacco manubrio, reggisella e piantone. Una volta ingrassati, potrebbe non essere più possibile serrati in maniera stabile i componenti in carbonio!

⚠ Attenzione

Per pulire la bicicletta non usate, e comunque non a distanza ravvicinata, forti getti d'acqua o idropultrici.



⚠ Attenzione

Per rimuovere tracce d'olio o di grasso persistenti dalle superfici verniciate e in carbonio usate un detergente a base di petrolio. Non usate sgrassanti che contengono acetone, monochlorometano e simili o solventi, detersivi non neutri o detersivi chimici, poiché potrebbero intaccare la superficie!

Custodia della bicicletta

Se durante la stagione d'uso la bicicletta VELO DE VILLE viene sottoposta a cura regolare, in caso di un momentaneo periodo di fermo non sarà necessario prendere provvedimenti particolari, eccetto un dispositivo antifurto. Si raccomanda di riporre la bicicletta in un luogo asciutto e ben arieggiato.

Nel caso di lunghi periodi di fermo della bicicletta VELO DE VILLE, per esempio nei mesi invernali, è necessario tenere conto dei seguenti fattori: durante il lungo periodo di fermo le camere d'aria perdono gradualmente aria. Se la bicicletta VELO DE VILLE rimane a lungo sugli pneumatici sgonfi, è possibile che ne venga danneggiata la struttura. Pertanto consigliamo di appendere le ruote o l'intera bicicletta VELO DE VILLE oppure di controllare regolarmente la pressione di gonfiaggio **[a]**.

Pulire la bicicletta VELO DE VILLE e proteggerla dalla corrosione. Il vostro rivenditore VELO DE VILLE dispone di prodotti specifici per la cura e la pulizia (ad es. cera spray) **[b]**.

Smontate il reggisella e fate asciugare le eventuali parti umide. Spruzzate, esclusivamente sui telai in metallo, una piccola quantità di olio nebulizzato nel piantone. Inserite davanti la moltiplicata piccola e dietro il pignone più piccolo **[c]**, affinché cavi e molle siano il più possibile allentati.

i Avviso

Nei mesi invernali i tempi d'attesa dal rivenditore VELO DE VILLE sono di solito ridotti. Inoltre i rivenditori specializzati propongono offerte speciali per i controlli annuali. Approfitti del periodo di fermo e faccia eseguire un'ispezione regolare della bicicletta.

PROGRAMMA DI ASSISTENZA TECNICA E MANUTENZIONE PER LA BICICLETTA VELO DE VILLE

Dopo il periodo di rodaggio si consiglia di sottoporre la bicicletta VELO DE VILLE a manutenzione ad intervalli regolari. Gli intervalli di tempo riportati nella tabella sono dei riferimenti per i ciclisti che percorrono dai

1.000 ai 2.000 km all'anno o dopo 50-100 ore d'uso. Gli intervalli d'ispezione si riducono in caso di un uso regolare della bicicletta su strade in cattivo stato.

Componente	Attività	Prima di ogni uscita	Mensile	Annuale	Altri intervalli
Illuminazione	Verificare il funzionamento	x			
Illuminazione	Pulire i contatti			x	
Pneumatici	Verificare la pressione dell'aria	x			
	Verificare l'altezza del profilo ed i fianchi		x		
Freni (freni a pattino)	Verificare percorso leva, spessore dei pattini, eventualmente posizione rispetto al cerchio; prova dei freni da fermo	x			
Freni (freno a tamburo/a rullo)	Percorso leva, prova dei freni da fermo	x			
Freni, pattini (freni a pattino)	Pulire		x		
Pattini	Controllare, se necessario sostituire			x	
Freni: cavi/pattini/tubi	Controllo visivo		x		
Cavi dei freni	Ingrassaggio				• ogni sei mesi
Freni (freni a disco)	Percorso leva, spessore delle pastiglie, tenuta ermetica, prova dei freni da fermo	x			
	Sostituire il liquido dei freni (fluidi DOT)			•	
Forcella ammortizzata	Verificare le viti			•	
	Revisione completa (sostituire l'olio o ingrassare gli elastomeri)			•	

Componente	Attività	Prima di ogni uscita	Mensile	Annuale	Altri intervalli
Cerchi (nel caso di freni a pattino)	Verificare lo spessore della parete, se necessario sostituirli				<ul style="list-style-type: none"> al più tardi dopo aver consumato il 2° set di pattini
Forcella (rigida)	Controllare, eventualmente sostituire				<ul style="list-style-type: none"> almeno ogni 2 anni
Reggisella ammortizzato	Sottoporre a manutenzione			•	
Cambio al mozzo	Cambio al mozzo a 8 marce: cambiare l'olio del cambio			•	
	Cambio al mozzo a 11 marce: cambiare l'olio del cambio				<ul style="list-style-type: none"> dopo i primi 1.000 km o dopo 1 anno, successivamente ogni 5.000 km
	Controllare il gioco dei cuscinetti			•	
Movimento centrale	Verificare il gioco dei cuscinetti		×		
	Smontare e ingrassare (calotte)			•	
Catena	Verificare, se necessario lubrificare	×			
	Verificare l'usura, eventualmente sostituire Cambio a catena				<ul style="list-style-type: none"> da 1.000 km a 50 ore d'uso
Pedivella	Verificare, se necessario serrare		×		
Vernice/Eloxal/carbonio	Curare				<ul style="list-style-type: none"> almeno ogni 6 mesi
Ruote/raggi	Controllare la centratura e la tensione		×		
	Centrare e/o tendere nuovamente i raggi				<ul style="list-style-type: none"> quando necessario
Manubrio ed attacco manubrio (in alluminio e carbonio)	Verificare, se necessario sostituire				<ul style="list-style-type: none"> al più tardi ogni 2 anni
Serie sterzo	Verificare il gioco dei cuscinetti		×		
	Ingrassare nuovamente			•	

Componente	Attività	Prima di ogni uscita	Mensile	Annuale	Altri intervalli
Superfici metalliche	Curare (eccezione: fianchi del cerchio nel caso di freni a pattino, dischi del freno)				• almeno ogni 6 mesi
Mozzi	Verificare il gioco dei cuscinetti		x		
	Ingrassare nuovamente			•	
Pedali (tutti i tipi)	Verificare il gioco dei cuscinetti		x		
Pedali (a sgancio rapido/automatici)	Pulire, lubrificare il meccanismo di aggancio		x		
Reggisella/attacco manubrio	Verificare le viti		x		
	Smontare ed ingrassare nuovamente Carbonio: nuova pasta di montaggio (non grasso!)			•	
Cambio/deragliatore	Pulire, lubrificare		x		
Bloccaggio rapido	Verificarne la sede	x			
Viti e dadi	Verificare, se necessario serrare		x		
Valvole	Verificarne la sede	x			
Cavi cambio/freni	Smontare e ingrassare			•	

Se si dispone di buone attitudini manuali, esperienza e strumenti adeguati (ad es. chiave dinamometrica), è possibile eseguire personalmente i controlli contrassegnati con **x**. Se durante i controlli si dovessero rilevare dei problemi, prendere immediatamente i dovuti provvedimenti. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Le operazioni contrassegnate con **•** devono essere eseguite dal rivenditore VELO DE VILLE.

Componenti in alluminio:

Attenzione

Fate particolare attenzione ai componenti fortemente sollecitati e a rischio, ad es. manubrio, attacco manubrio, reggisella, forcella. Se questi componenti sono in alluminio, devono essere sostituiti regolarmente, al più tardi dopo 5 anni.

COPPIE DI BLOCCAGGIO CONSIGLIATE

Al fine di garantire una sicurezza d'uso della bicicletta VELO DE VILLE, è necessario che le viti dei componenti siano serrate con precisione e che vengano controllate regolarmente. Meglio se usate una chiave dinamometrica a scatto o che si arresta una volta raggiunta la coppia di bloccaggio desiderata. Iniziate sempre a serrare a piccoli passi (0,5 Nm) partendo dalla coppia di bloccaggio più bassa per poi raggiungere la coppia massima e verificate costantemente la sede stabile del componente. Non superate mai la coppia di bloccaggio massima indicata dal produttore!

Per le parti senza indicazioni iniziate a serrare con 2 Nm. Attenetevi ai valori indicati e attenetevi alle istruzioni allegate dei produttori di componenti.

i Avviso

Per alcuni componenti le coppie di bloccaggio sono riportate sul componente stesso. Utilizzate una chiave dinamometrica e non superate le coppie di bloccaggio massime delle viti! In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Componente	Viti	Shimano ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)
Cambio	Fissaggio (sul telaio/forcellino di cambio)	8-10	8-10
	Bloccaggio cavo	5-7	4-5
	Pulegge	3-4	
Deragliatore	Fissaggio sul telaio	5-7	5-7
	Bloccaggio cavo	5-7	5
Leva del cambio	Fissaggio sul manubrio	5	2,5-4
	Copriforo	0,3-0,5	
Corpo leva	Fissaggio sul manubrio (ad esagono incassato)	6-8	5-7
	Leva di comando del bloccaggio rapido	5-7,5	
Mozzo	Controdado di regolazione cuscinetto per mozzi a bloccaggio rapido	10-25	
	Anello di bloccaggio cassetta pignoni	29-49	40
	Mozzo	35	
	Shimano 7 marce Nexus a mozzo	35	
	Dado dell'asse	30-45	
Cambio al mozzo	Scatola (perno quadro)	49-69	
	Scatola (Shimano Hollowtech II)	35-50	
	Octalink	50-70	

Componente	Viti	Shimano ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)
Pedivella	Fissaggio pedivella (perno quadro privo di grasso)	35-50	
	Fissaggio pedivella (Shimano Octalink)	35-50	
	Fissaggio pedivella (Shimano Hollowtech II)	12-15	
	Fissaggio pedivella (Isis)		31-34
	Fissaggio moltiplica	8-11	12-14 (acciaio) 8-9 (alluminio)
	Pedivella	35-40	
Vite di bloccaggio del reggisella		20	
Chiusura attacco manubrio		15	
Scarpetta	Tacchette (Cleat)	5-6	
	Tacchetti (Spike)	4	
Freno (freno V brake)	Bloccaggio cavo	6-8	6-8
	Fissaggio portapattini	6-8	6-8
	Fissaggio pattino	1-2	
Reggisella	Bloccaggio integrato (sella in cima al reggisella)	20-29	
	Bloccaggio perni della sella	18	

Coppie di bloccaggio

Filettatura	Classi di resistenza (viti)			
	6,8	8,8	10,9	12,9
	Coppia in Nm			
M 3	0,9	1,0	1,7	2,0
M 4	2,1	2,8	4,1	4,8
M 5	4,3	5,5	8,1	9,5
M 6	7,3	9,6	14,0	16,0
M 7	12,4	16,6	23,3	27,9
M 8	17,8	23,0	34,0	40,0
M 10	35,4	46,0	67,0	79,0
M 12	62,1	79,0	115,0	135,0

I valori riportati sono valori indicativi dei produttori dei componenti suindicati. Prendete nota dei valori eventualmente riportati nelle istruzioni allegate dei produttori di componenti. Questi valori non sono applicabili ai componenti di altri produttori.

¹ <https://si.shimano.com>

² www.sram.com

Pericolo

Non superate mai le coppie di bloccaggio in nessun caso. Vi è il pericolo di danneggiare i componenti o addirittura rompere la vite. Questo può causare una caduta e gravi lesioni.

COPPIE DI BLOCCAGGIO CONSIGLIATE PER FRENI A DISCO E FRENI A PATTINO IDRAULICI

Componente	Shimano ¹ (Nm)	Magura ³ (Nm)	Magura HS ³ (Nm)
Vite pinza del freno su forcella/telaio	6-8	6	6
Vite corpo leva freno sul manubrio	6-8	4	4
Dado di ancoraggio del tubo sulla leva e tubo normale sulla pinza del freno	5-7	4	4
Raccordo tubo freno sulla pinza del freno (tubo disc tube)	5-7	6	
Coperchio serbatoio	0,3-0,5	0,6	
Barra filettata (foro di spurgo)	4-6	2,5	
Fissaggio disco del freno (6 fori)	4	4	
Fissaggio disco del freno (Center Lock)	40		
Tubo (dado di ancoraggio) collegamento diretto			4
Pistoni passivi (vite di spurgo)			4



DISPOSIZIONI DI LEGGE SULLA CIRCOLAZIONE STRADALE

(Aggiornato a novembre 2021)

In conformità a quanto stabilito dal Codice della strada, la Sua bicicletta in Italia deve essere equipaggiata come segue:

1. Freni

La bicicletta deve essere equipaggiata con un dispositivo indipendente per ciascun asse che agisca in maniera pronta ed efficace sulle rispettive ruote **[d]**
(Art. 68, codice della strada).

2. Illuminazione, catarifrangenti, riflettori

La bicicletta deve essere equipaggiata con i seguenti dispositivi di illuminazione (Art. 68, codice della strada):

- fanale anteriore, bianco o giallo **[e]**
- luce posteriore, rossa
- catarifrangente posteriore, rosso
- riflettori sui raggi
- riflettori sui pedali, gialli

Per le biciclette in gara non valgono tali norme.

3. Avvisatore

È fatto obbligo dotarsi di un campanello **[f]**
(Art. 68, codice della strada).

4. Trasporto di bambini

Il trasporto di bambini è consentito se il seggiolino per il bambino è predisposto allo scopo e stabile (Art. 68, codice della strada).

5. Rimorchio

È consentito l'uso di rimorchi. La lunghezza massima (bicicletta più rimorchio) non deve comunque superare i 3 m per una larghezza massima di 75 cm e un'altezza incluso il carico di 1 m.

Peso massimo (per carichi + bambini) 50 kg. Nelle ore notturne è obbligatorio un segnale luminoso.

6. Casco

Non sussiste alcun obbligo di indossare il casco.

7. Giubbotto riflettente

Tutti i ciclisti, in caso di oscurità e in galleria, al di fuori dei centri abitati, devono indossare un giubbotto riflettente.

8. Telefoni cellulari/Smartphone

In bicicletta l'uso del telefono cellulare o di altri dispositivi elettronici è consentito nei limiti dell'Art. 173, ossia attraverso auricolare, ed a condizione che lasci libero l'uso delle mani.

i Avviso

Potrà trovare ulteriori informazioni sui siti internet: <http://www.bikeitalia.it/codice-strada-per-bici-i-ciclisti/>

i Avviso

Ulteriori consigli importanti sulla guida sono riportati nel capitolo «Avvertenze generali sulla sicurezza».

RESPONSABILITÀ SU DIFETTI DI FABBRICAZIONE E GARANZIA

La vostra bicicletta VELO DE VILLE è stata fabbricata con cura e, in caso normale, è stata consegnata completamente montata dal rivenditore VELO DE VILLE.

Durante i primi due anni dall'acquisto avete diritto, in base alla legge, alla garanzia sui difetti di fabbricazione. In caso di difetti vi preghiamo di rivolgervi al vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Per un disbrigo senza problemi delle pratiche del reclamo è necessario consegnare la prova d'acquisto, il certificato della bicicletta, il verbale di consegna e la documentazione ispezioni. Conservate questi documenti con cura.

Al fine di garantire un lungo ciclo vitale della bicicletta VELO DE VILLE, questa dovrà essere usata solo per gli usi consentiti (vedere il capitolo «**Prima della prima uscita con la vostra VELO DE VILLE**»). Attenetevi inoltre ai pesi consentiti riportati nel certificato della bicicletta. Attenetevi rigorosamente alle disposizioni di montaggio dei produttori (in particolare alle coppie di bloccaggio delle viti) e agli intervalli di manutenzione previsti.

Non trascurate le verifiche e le operazioni elencate nel presente manuale e nelle istruzioni eventualmente allegate (vedere capitolo «**Programma di assistenza tecnica e manutenzione per la bicicletta VELO DE VILLE**») nonché la sostituzione, in particolari circostanze, di componenti di fondamentale importanza per la sicurezza, quali manubrio, freni, ecc.

Pericolo

Tenete presente che gli accessori possono influenzare notevolmente le caratteristiche della bicicletta VELO DE VILLE. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il vostro rivenditore VELO DE VILLE.

Avviso

Questo regolamento si applica solo agli stati che hanno ratificato la bozza UE, come la Repubblica Federale di Germania. Informatevi sulle disposizioni valide nel paese di acquisto.

Indicazioni sull'usura

Alcuni componenti della bicicletta VELO DE VILLE si usurano a causa della loro funzione. Velocità e intensità di usura dipendono dalla cura, dalla manutenzione e dal tipo di uso della bicicletta VELO DE VILLE (chilometri percorsi, uscite con pioggia, sporco, sale ecc.). Le biciclette VELO DE VILLE che stanno spesso o sempre all'aperto possono usurarsi più velocemente a causa degli agenti atmosferici.

La cura e la manutenzione regolari aumentano la durata di vita. Tuttavia, i componenti elencati di seguito devono essere sostituiti quando raggiungono il limite di usura.

Componenti:

- catena
- pattini
- fluido per freni (DOT)
- dischi dei freni
- cavi dei freni
- guaine dei freni
- guarnizioni degli elementi della sospensione
- cerchi nel caso di freni a pattino
- gomme delle manopole
- multiple
- lampadine
- pneumatici
- pignoni
- rivestimento della sella
- cavi del cambio
- guaine del cambio
- pulegge del cambio
- lubrificanti

Avviso

Chiedete al vostro rivenditore VELO DE VILLE per le ulteriori condizioni di garanzia del produttore della bicicletta e fatevele consegnare in forma scritta.

CONDIZIONI DI GARANZIA AT ZWEIRAD GMBH

Articolo 1: Garanzia legale

- 1.1. Il produttore offre una garanzia legale al primo proprietario della bicicletta.
- 1.2. La garanzia decade ai sensi degli articoli 4 e 6
- 1.3. La garanzia non è trasferibile.
- 1.4 I diritti di garanzia possono essere fatti valere solo presso il venditore o presso un'officina specializzata riconosciuta, previa presentazione del certificato di garanzia debitamente compilato.

Articolo 2: Durata della garanzia

- 2.1. La durata della garanzia è di 2 anni a partire dalla data di vendita.

Articolo 3: Garanzia commerciale

- 3.1. In aggiunta al periodo coperto dalla garanzia legale, il produttore offre una garanzia commerciale del produttore sul telaio della bicicletta. La durata della garanzia commerciale si estende in base alle condizioni menzionate nell'Articolo 3.2 nel modo seguente:
 - Telaio in acciaio 10 anni
 - Telaio in alluminio 5 anni

- 3.2. Requisiti per la concessione dei periodi coperti dalla garanzia commerciale:
 - Il certificato della bicicletta allegato alle istruzioni per l'uso è stato compilato per intero
 - Rispetto degli intervalli di ispezione definiti nelle istruzioni per l'uso.

Articolo 4: Esclusioni di garanzia

- 4.1. La garanzia commerciale decade nei casi seguenti:
 - a) Danni dovuti a incidente, uso non consentito della bicicletta e/o utilizzo errato e/o negligente
 - b) Bicicletta non sottoposta a manutenzione come previsto dalle presenti istruzioni per l'uso.
 - c) Mancato rispetto degli intervalli di manutenzione previsti.
 - d) Riparazioni eseguite in modo non competente.
 - e) Pezzi di ricambio montati successivamente non conformi alle specifiche tecniche della bicicletta o non montati correttamente.
- 4.2. È espressamente esclusa la responsabilità del produttore per danni derivanti da:
 - a) Errata regolazione di manubrio, freni, sella, reggisella, cambio a catena

- b) Sostituzione non tempestiva di componenti come cavi dei freni/del cambio, guarnizioni dei freni, pneumatici, catena, pignoni
- c) Normale usura
- d) Fattori climatici, come il normale deterioramento della vernice e ruggine delle parti cromate a causa degli agenti atmosferici.

Articolo 5: Ambito della garanzia legale

- 5.1 Durante il periodo coperto dalla garanzia legale, tutti i difetti di materiale e di costruzione individuati dal produttore verranno riparati o sostituiti gratuitamente. La scelta spetta al produttore.
- 5.2. Durante il periodo di estensione della garanzia commerciale il produttore fornirà gratuitamente un telaio per bicicletta. Le spese di montaggio e smontaggio ed eventuali spese di trasporto sono a carico del proprietario.

Articolo 6: Rivendicazione dei diritti di garanzia

- 6.1 I diritti ai sensi della presente garanzia legale devono essere fatti valere presso il rivenditore immediatamente dopo la scoperta del difetto.
- 6.2 La prova d'acquisto (ricevuta) e le istruzioni per l'uso con il libretto di manutenzione devono essere consegnati al rivenditore.

CERTIFICATO DELLA BICICLETTA

Produttore AT Zweirad GmbH

Numero di serie _____

Modello _____

N° telaio _____

Forcella ammortizzata
– produttore _____
– modello _____
– numero di serie _____

Sospensione
(produttore/modello) _____

Forma del telaio _____

Misura del telaio _____

Dimensioni di ruota o
pneumatico _____

Colore _____

Particolarità _____

Pericolo

Leggete almeno i capitoli «Uso consentito», «Prima della prima uscita con la vostra VELO DE VILLE» e «Prima di ogni uscita con la vostra VELO DE VILLE» nelle presenti istruzioni per l'uso.

Uso consentito

Uso conforme a

Categoria 1 Categoria 2 Categoria 3

Peso complessivo massimo ammissibile

Bicicletta, ciclista e bagaglio _____ kg

Portapacchi consentito sì no

Carico consentito _____ kg

Seggiolino consentito sì no

Rimorchio consentito sì no

Carico rimorchiabile ammissibile _____ kg

Leve dei freni – Assegnazione dei freni

Leva destra: Freno ruota anteriore Freno ruota posteriore

Leva sinistra: Freno ruota anteriore Freno ruota posteriore

Timbro e firma del rivenditore VELO DE VILLE

(Consiglio per il rivenditore VELO DE VILLE: copiate il certificato della bicicletta e il verbale di consegna e allegate le copie al vostro fascicolo cliente; inviate eventualmente ulteriori copie al produttore della bicicletta). Richiedete al cliente conferma scritta della trasmissione al produttore dei dati personali del cliente mediante firma del cliente stesso sul verbale di consegna.)

VERBALE DI CONSEGNA

La consegna della bicicletta descritta sopra al cliente è stata effettuata dopo il montaggio finale in condizione di marcia e la verifica o il controllo del regolare funzionamento dei punti indicati di seguito (le ulteriori operazioni necessarie sono riportate tra parentesi).

- Illuminazione
- Freni anteriore e posteriore
- Elementi ammortizzatori (regolazione in base alle esigenze del cliente)
- Ruote (centratura/tensione dei raggi/pressione di gonfiaggio)
- Manubrio/attacco manubrio (posizione/viti controllate con chiave dinamometrica)
- Pedali (se necessario regolazione della durezza di sgancio)
- Sella/reggisella (altezza sella e posizione regolate in base alle esigenze del cliente, controllate con chiave dinamometrica)
- Cambio (arresti di fine corsa!)
- Viti dei componenti (controllo, chiave dinamometrica)
- Effettuato giro di prova
- Altre operazioni effettuate

Rivenditore
VELO DE VILLE _____

Indirizzo _____

Località _____

Tel. _____

Fax _____

E-mail _____

Data di consegna, timbro,
Firma del rivenditore VELO DE VILLE

Con la propria firma, il cliente conferma di aver ricevuto la bicicletta montata conformemente e corredata della documentazione indicati sotto, e conferma di essere stato istruito sul funzionamento della bicicletta.

Manuale/Istruzioni per l'uso

Ulteriori istruzioni

- Impianto frenante
- Reggisella ammortizzato
- Sistema di pedali
- Forcella ammortizzata
- Reggisella, attacco manubrio
- Cambio
- Istruzioni per l'uso integrative «E-Bike/Pedelec»
- Altro

Cliente Cognome _____

Nome _____

Indirizzo _____

CAP/Località _____

Tel. _____

Fax _____

E-mail _____

Luogo, data _____

Firma _____

Con la presente autorizzo espressamente che i miei dati sopra menzionati siano archiviati dal rivenditore VELO DE VILLE e siano trasmessi al produttore, in modo che io possa essere contattato direttamente, ad es. in caso di richiamo. I dati non verranno trasmessi a terzi o destinati ad altro utilizzo.

Firma cliente _____

INTERVALLI D'ISPEZIONE – TIMBRI

1. Ispezione

Al più tardi dopo 100-300 chilometri e/o 5-15 ore d'uso o dopo tre mesi dalla data d'acquisto

Num. ordine: _____

Data: _____

Chilometraggio: _____

- Tutti i necessari lavori di manutenzione eseguiti (vedere Programma di assistenza tecnica e manutenzione per la bicicletta VELO DE VILLE); parti sostituite o riparate:

Timbro e firma del rivenditore VELO DE VILLE:

2. Ispezione

Al più tardi dopo 2.000 chilometri e/o 100 ore d'uso o un anno

Num. ordine: _____

Data: _____

Chilometraggio: _____

- Tutti i necessari lavori di manutenzione eseguiti (vedere Programma di assistenza tecnica e manutenzione per la bicicletta VELO DE VILLE); parti sostituite o riparate:

Timbro e firma del rivenditore VELO DE VILLE:

3. Ispezione

Al più tardi dopo 4.000 chilometri e/o 200 ore d'uso o due anni

Num. ordine: _____

Data: _____

Chilometraggio: _____

- Tutti i necessari lavori di manutenzione eseguiti (vedere Programma di assistenza tecnica e manutenzione per la bicicletta VELO DE VILLE); parti sostituite o riparate:

Timbro e firma del rivenditore VELO DE VILLE:

4. Ispezione

Al più tardi dopo 6.000 chilometri e/o 300 ore d'uso o tre anni

Num. ordine: _____

Data: _____

Chilometraggio: _____

- Tutti i necessari lavori di manutenzione eseguiti (vedere Programma di assistenza tecnica e manutenzione per la bicicletta VELO DE VILLE); parti sostituite o riparate:

Timbro e firma del rivenditore VELO DE VILLE:

5. Ispezione

Al più tardi dopo 8.000 chilometri e/o 400 ore d'uso o quattro anni

Num. ordine: _____

Data: _____

Chilometraggio: _____

- Tutti i necessari lavori di manutenzione eseguiti (vedere Programma di assistenza tecnica e manutenzione per la bicicletta VELO DE VILLE); parti sostituite o riparate:

Timbro e firma del rivenditore VELO DE VILLE:

6. Ispezione

Al più tardi dopo 10.000 chilometri e/o 500 ore d'uso o cinque anni

Num. ordine: _____

Data: _____

Chilometraggio: _____

- Tutti i necessari lavori di manutenzione eseguiti (vedere Programma di assistenza tecnica e manutenzione per la bicicletta VELO DE VILLE); parti sostituite o riparate:

Timbro e firma del rivenditore VELO DE VILLE:

7. Ispezione

Al più tardi dopo 12.000 chilometri e/o 600 ore d'uso o sei anni

Num. ordine: _____

Data: _____

Chilometraggio: _____

- Tutti i necessari lavori di manutenzione eseguiti (vedere Programma di assistenza tecnica e manutenzione per la bicicletta VELO DE VILLE); parti sostituite o riparate:

Timbro e firma del rivenditore VELO DE VILLE:

8. Ispezione

Al più tardi dopo 14.000 chilometri e/o 700 ore d'uso o sette anni

Num. ordine: _____

Data: _____

Chilometraggio: _____

- Tutti i necessari lavori di manutenzione eseguiti (vedere Programma di assistenza tecnica e manutenzione per la bicicletta VELO DE VILLE); parti sostituite o riparate:

Timbro e firma del rivenditore VELO DE VILLE:

9. Ispezione

Al più tardi dopo 16.000 chilometri e/o 800 ore d'uso oppure otto anni

Num. ordine: _____

Data: _____

Chilometraggio: _____

- Tutti i necessari lavori di manutenzione eseguiti (vedere Programma di assistenza tecnica e manutenzione per la bicicletta VELO DE VILLE); parti sostituite o riparate:

Timbro e firma del rivenditore VELO DE VILLE:

10. Ispezione

Al più tardi dopo 18.000 chilometri e/o 900 ore d'uso o nove anni

Num. ordine: _____

Data: _____

Chilometraggio: _____

- Tutti i necessari lavori di manutenzione eseguiti (vedere Programma di assistenza tecnica e manutenzione per la bicicletta VELO DE VILLE); parti sostituite o riparate:

Timbro e firma del rivenditore VELO DE VILLE:

VELO DE VILLE

AT Zweirad GmbH
Zur Steinkuhle 2
48341 Altenberge
Telefono: +49 (0) 2505 93 05 0
Fax: +49 (0) 2505 93 05 900
E-mail: info@velo-de-ville.com

www.velo-de-ville.com

Il vostro rivenditore VELO DE VILLE:

