

Informazioni generali per la sicurezza

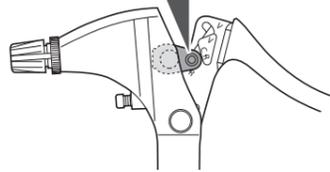
AVVERTENZA

– Per evitare rischi d'infortunio grave:

- È importante capire bene il funzionamento del sistema frenante della bicicletta. Un uso non appropriato del sistema frenante della bicicletta potrebbe portare alla perdita del controllo della bicicletta o provocare un incidente, in entrambi i casi le conseguenze potrebbero anche essere gravi. Siccome ogni bicicletta può essere manovrata in un modo diverso, non mancare di apprendere l'appropriata tecnica di frenata (comprese pressione sulla leva del freno e caratteristiche di controllo della bicicletta) e il funzionamento della bicicletta. Questo può essere fatto consultando il rivenditore di fiducia e il manuale della bicicletta ad uso del proprietario, nonché esercitandosi nella guida e nelle tecniche di frenata.

- Le leve di freno SB-8S20/SB-7S45/BL-IM60/BL-IM45 sono dotate di un meccanismo di cambio di modo. Non mancare di utilizzare il modello IB-DR70/IB-DR50/IB-HR70/IB-HR50 con il meccanismo nella posizione di modo C.R.

Posizione di modo C.R.



La C indica la posizione del modo per la compatibilità con i freni a Cantilever.
La R indica la posizione del modo per la compatibilità con i freni a rullo.

- Procurarsi e leggere con attenzione le istruzioni per l'assistenza prima di installare le parti. Parti allentate, usurate o danneggiate possono causare gravi ferite al ciclista. Raccomandiamo vivamente di usare solo pezzi di ricambio originali Shimano.

- Prima di utilizzare la bicicletta, verificare sempre che i freni anteriore e posteriore funzionino correttamente.

- Se la superficie stradale è umida, i pneumatici possono slittare. Lo slittamento dei pneumatici, può provocare la caduta dalla bicicletta. Per evitare lo slittamento, ridurre la velocità e applicare i freni delicatamente e in modo graduale.

- Leggere attentamente queste istruzioni tecniche e conservarle in luogo sicuro per riferimento futuro.

ATTENZIONE

– Per evitare rischi d'infortunio grave:

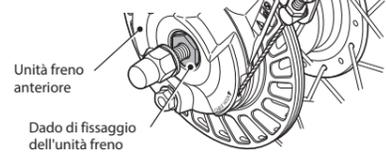
- Quando si utilizza il sistema freno Inter-M Shimano, evitare che le parti interne al sistema si surriscaldino e il rendimento di frenata diminuisca. Inoltre potrebbe causare la riduzione della quantità di grasso all'interno del sistema frenante e questo potrebbe essere causa di improvvise anomalie del funzionamento dei freni. La progettazione del sistema freno Inter-M Shimano è stata condotta sulla base di standard come ISO 4210 e DIN 79100-2. Questi standard stabiliscono la prestazione per un peso complessivo di 100 kg. Se il peso complessivo supera 100 kg, la forza frenante fornita dal sistema può non essere sufficiente per una frenata adeguata, riducendo inoltre la durata nel tempo del sistema.

- Il sistema frenante anteriore Inter-M deve essere usato solo sul lato sinistro di una bicicletta che sia 26" o più grande. Se usato su una bicicletta più piccola di 26", la forza frenante potrebbe rivelarsi troppo forte ed essere causa di incidenti.

- Per ottenere le migliori prestazioni dal sistema frenante anteriore Inter-M Shimano, non mancare di usare i cavetti e le leve dei freni come gruppo indivisibile. (Far riferimento al raggruppamento di prodotti.)

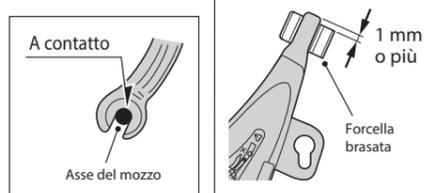
Quando si tira la leva del freno, il movimento del cavetto interno deve essere di almeno 14,5 mm. Se fosse minore di 14,5 mm, le prestazioni del sistema frenante ne risentirebbero e i freni potrebbero non funzionare.

- Controllare che l'unità freno anteriore sia saldamente fissata al corpo del mozzo col dado di fissaggio dell'unità freno.



Coppia di bloccaggio:
15 – 20 N·m [150 – 200 kgf·cm]

- Controllare che l'asse del mozzo sia a contatto con la parte posteriore dell'estremità della forcella e che l'estremità del braccetto del freno sporga di 1 mm o più dalla forcella brasata della forcella anteriore. Controllare inoltre che la ruota sia saldamente fissata al telaio con il dado del mozzo. Se non viene installata correttamente, andando in bicicletta la ruota potrebbe staccarsi dal telaio, col rischio di un serio incidente.



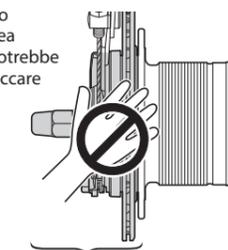
Coppia di bloccaggio:
20 – 25 N·m [200 – 250 kgf·cm]

- Dovesse verificarsi una delle cose riportate di seguito durante l'uso dei freni, smettere subito di andare in bicicletta e richiedere al posto di acquisto un intervento di controllo e riparazione.

- Se si sente un rumore fuori dalla norma quando i freni vengono applicati.
- Se la forza frenante è irregolarmente forte.
- Se la forza frenante è irregolarmente debole.

Nei casi 1) e 2), la causa potrebbe essere insufficiente lubrificante per freni e pertanto bisogna chiedere al posto di acquisto di lubrificare il meccanismo con lubrificante speciale per il freno a rullo.

- Se il freno viene usato frequentemente, l'area circostante il freno potrebbe surriscaldarsi. Non toccare l'area circostante il freno per almeno 30 minuti dopo aver smesso di andare in bicicletta.



Area circostante il freno

- Se il cavetto del freno si arrugginisce, l'effetto frenante ne risente. Se questo accade, sostituire il cavetto del freno con uno che sia Shimano originale dopodiché controllare di nuovo l'effetto frenante.

- L'unità freno anteriore IB-DR70/IB-DR50/IB-HR70/IB-HR50 non deve essere mai smontata. Se venissero smontate potrebbero verificarsi malfunzionamenti e danni all'unità freno anteriore.

- Per i dettagli su come rimuovere e come installare l'unità del freno anteriore, rivolgersi al punto di vendita.

NOTA:

- Usare una ruota con aggraffatura dei raggi 3x o 4x. Non è possibile usare le ruote con aggraffatura radiale perché i raggi e la ruota possono essere danneggiati quando si applicano i freni ed è anche possibile che i freni generino rumore.
- Il freno anteriore Inter-M è diverso dai freni a nastro normali in quanto l'interno del tamburo del freno è pieno di grasso. Questo potrebbe far sì che la rotazione della ruota diventi leggermente più pesante del normale, specialmente quando fa freddo.
- Il freno anteriore Inter-M incorpora un modulatore della potenza di frenata che controlla la forza frenante applicata al mozzo. Quando si aziona il freno si sente un rumore dovuto al funzionamento del modulatore della potenza di frenata, questo rumore non è un sintomo di cattivo funzionamento.
- Se si applica con forza il freno anteriore Inter-M quando la bicicletta è ferma e poi si scuote la ruota, si nota la presenza di una piccola quantità di gioco nei freni. Questo rientra nella norma e non è causa di nessun problema quando si va in bicicletta.
- Per controllare la quantità di allentamento nelle parti di testa, afferrare il manubrio al centro e una delle forcelle anteriori come mostrato in illustrazione, quindi spostare avanti e indietro le parti di testa nelle direzioni indicate dalle frecce. Inoltre, siccome quando si applicano i freni a fondo e si scuote la ruota come descritto sopra i freni generano una piccola quantità di gioco, questo renderà più difficile il controllo dell'allentamento delle parti di testa.

- Le parti non sono garantite contro l'usura naturale o il deterioramento dovuti all'uso normale.

SI-2ZG0A

Sistema Frenante Anteriore Inter-M

Istruzioni per l'assistenza tecnica

Per ottenere le migliori prestazioni dal sistema frenante anteriore Inter-M Shimano, si raccomanda l'uso della seguente combinazione.

Unità mozzo con freno integrato	IB-DR70/IB-DR50/IB-HR70/IB-HR50
Leva	SB-8S20/SB-7S45/BL-IM60/BL-IM45
Cavetto del freno	

Installazione dell'aletta di raffreddamento (solo per IB-DR70/IB-HR70)

Assicurarsi di avere completato il montaggio della ruota prima di installare l'aletta di raffreddamento sul mozzo.

- Passare l'aletta sopra il braccetto del freno e l'asse del mozzo. Girare quindi la ruota per spostare i raggi in una posizione che faciliti l'inserimento dell'aletta.

Nota:
Installare l'aletta in modo che la lettera in rilievo sia rivolta verso l'esterno.



- Posizionare l'aletta sulla filettatura sul lato sinistro della cassa del mozzo e avvitare. Tenere presente che l'aletta ha la filettatura verso sinistra. Usare quindi lo strumento di serraggio dell'aletta per fissarla fermamente.

Coppia di bloccaggio:
3 – 3,5 N·m [30 – 35 kgf·cm]

- Controllare che l'aletta sia stata fissata in modo che la relativa superficie si trovi alla stessa altezza dell'estremità della filettatura della cassa del mozzo, quindi serrare il bullone di fermo per fermare l'aletta.

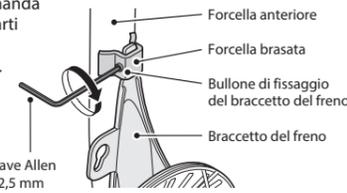
Coppia di bloccaggio:
0,4 – 0,5 N·m [4 – 5 kgf·cm]



La superficie dell'aletta e l'estremità della filettatura della cassa del mozzo devono essere a livello.

Fissaggio del braccetto del freno

Posizionare il braccetto del freno nella forcella brasata sulla forcella anteriore, quindi serrare il bullone di fissaggio del braccetto del freno con fermi non ruotabili (si raccomanda l'uso di parti originali Shimano).



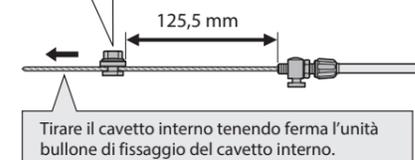
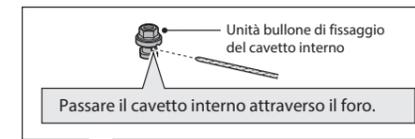
Coppia di bloccaggio:
0,4 – 0,5 N·m [4 – 5 kgf·cm]

Installazione del cavetto del freno

- Passare il cavetto interno proveniente dalla leva del freno attraverso il bullone di regolazione del cavetto e il portaguaina.



- Collegare l'unità bullone di fissaggio del cavetto interno al cavetto interno.

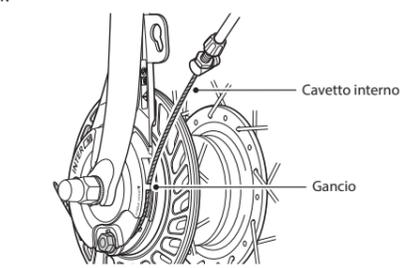


Coppia di bloccaggio:
6 – 8 N·m [60 – 80 kgf·cm]

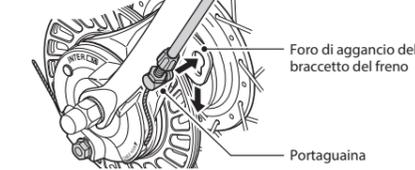
- Allineare il marchio rosso sulla rondella di fissaggio del cavetto interno in modo che la rondella sia rivolta nella direzione della scanalatura dell'unità avvolgimento, quindi inserire l'unità bullone di fissaggio del cavetto interno e spingerla completamente nella scanalatura.



- Aggianciare il cavetto interno al gancio.

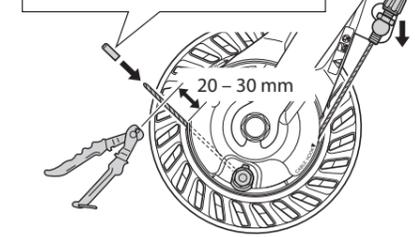


- Posizionare il portaguaina nel foro di aggancio del braccetto del freno, quindi farlo scorrere verso il basso.



- Verificare che il portaguaina si trovi nella parte inferiore del foro di aggancio del braccetto del freno, quindi tagliare la parte del cavetto in eccesso. Poi, installare il cappuccetto interno terminale.

Nota:
Posizionare il cappuccetto interno terminale in modo che non sia in contatto con l'articolazione e i raggi.



- Ruotare il bullone di regolazione del cavetto per serrare il cavetto finché la rotazione della ruota diventa rigida.

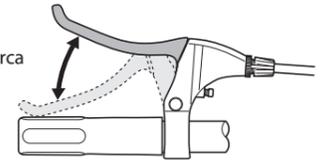


L'installazione del cavetto del freno è ora completata. Per rimuovere il cavetto del freno, eseguire la procedura di installazione nell'ordine inverso. Inoltre, prima di sostituire i raggi rimuovere l'aletta.

Regolazione del cavetto del freno

- Dopo aver verificato che la ruota non gira in modo scorrevole quando il cavetto del freno è tirato, rilasciare la leva circa 10 volte fino all'aderenza di presa al fine di effettuare il rodaggio del cavetto del freno.

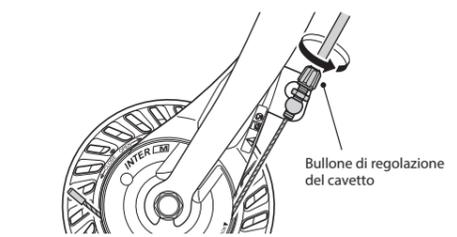
Rilasciare circa 10 volte



Nota:
Se non si esegue il rodaggio del cavetto del freno, questi dovrà nuovamente essere regolato dopo un breve periodo di uso.

- Ruotare il bullone di regolazione del cavetto dell'unità freno o della leva del freno in modo che ci siano circa 15 mm di gioco nella leva del freno.

(Il gioco della leva del freno è la distanza dalla posizione in cui la leva del freno non viene azionata a quella in cui si avverte improvvisamente la forza quando la leva del freno viene tirata.)



- Dopo aver rilasciato la leva del freno per controllare l'effetto frenante, fissare il bullone di regolazione del cavetto con il dado di regolazione del cavetto.

Coppia di bloccaggio:
1 – 2 N·m [10 – 20 kgf·cm]



Vogliate notare che le caratteristiche sono soggette a cambiamenti dovuti a miglioramento, senza preavviso. (Italian)