

# Podręcznik sprzedawcy

SZOSA	MTB	Trekking
Rower miejski/ komfortowy	MIEJSKIE SPORTOWE	E-BIKE

## NEXUS

### INTER-5E

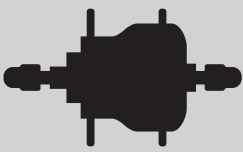

SG-C7000-5  
SL-C7000-5  
CS-C7000  
SM-C7000-5

# SPIS TREŚCI

<b>MODELE OMÓWIONE W TYM PODRĘCZNIKU SPRZEDAWCY.....</b>	<b>3</b>
<b>WAŻNA INFORMACJA.....</b>	<b>4</b>
<b>ABY ZAPEWNIĆ BEZPIECZEŃSTWO .....</b>	<b>5</b>
<b>WYKAZ POTRZEBNYCH NARZĘDZI.....</b>	<b>10</b>
<b>MONTAŻ .....</b>	<b>12</b>
Montaż zębaki na piaście.....	12
Montaż przyłącza kasety na piaście .....	13
Montaż hamulca INTER M do korpusu piasty .....	15
Montaż piasty do ramy .....	15
Montaż tarczy hamulca .....	19
Montaż linki przerzutki .....	20
Zamontowanie do przyłącza kasety.....	21
<b>REGULACJA.....</b>	<b>28</b>
Regulacja przyłącza kasety .....	28
<b>KONSERWACJA .....</b>	<b>32</b>
Odłączanie linki przerzutki podczas wyjmowania tylnego koła z ramy.....	32
Wymiana linki.....	33
Zestaw konserwacyjny zespołu przekładni wewnętrznej.....	35

## MODELE OMÓWIONE W TYM PODRĘCZNIKU SPRZEDAWCY

Ten podręcznik sprzedawcy jest przeznaczony dla następujących modeli.

Część/seria		INTER-5E
Piasta z wewnętrznymi przełożeniami 	Hamulec wewnętrzny + Hamulec tarczowy	-
	Hamulec tarczowy	SG-C7000-5D
	Hamulec wewnętrzny	SG-C7000-5C
	Hamulec INTER M	SG-C7000-5R
	V-BRAKE	SG-C7000-5V
Dźwignia przerzutki 	REVOSHIFT lever	SL-C7000-5

## WAŻNA INFORMACJA

- **Ten podręcznik sprzedawcy jest przeznaczony głównie dla zawodowych mechaników rowerowych.**

Użytkownicy, którzy nie zostali profesjonalnie przeszkoleni do montażu rowerów, nie powinni samodzielnie zajmować się montażem komponentów, używając tego podręcznika sprzedawcy.

Jeśli jakiegokolwiek informacje umieszczone w tym podręczniku nie są zrozumiałe, nie należy kontynuować montażu. Aby uzyskać pomoc, należy skontaktować się z punktem sprzedaży lub sprzedawcą roweru.

- Należy przeczytać wszystkie instrukcje obsługi dołączone do produktu.
- Nie wolno demontować ani modyfikować produktu w sposób inny, niż podano w informacjach znajdujących się w tym podręczniku sprzedawcy.
- Wszystkie podręczniki sprzedawcy i instrukcje obsługi można przeglądać w trybie online na naszej stronie internetowej (<http://si.shimano.com>).
- Należy przestrzegać odpowiednich przepisów i regulacji prawnych danego kraju lub regionu, w którym podmiot prowadzi działalność jako sprzedawca.

**Ze względów bezpieczeństwa należy dokładnie zapoznać się z niniejszym podręcznikiem sprzedawcy przed użyciem produktu i przestrzegać go podczas jego użytkowania.**

Poniższe instrukcje muszą być zawsze przestrzegane w celu zapobieżenia obrażeniom oraz uszkodzeniom wyposażenia i otoczenia. Instrukcje zostały sklasyfikowane zgodnie ze stopniem niebezpieczeństwa lub wielkością możliwych szkód, które mogą wynikać z nieprawidłowego użytkowania produktu.

### NIEBEZPIECZEŃSTWO

Niezastosowanie się do podanych instrukcji spowoduje śmierć albo poważnymi obrażeniami.

### OSTRZEŻENIE


Niezastosowanie się do podanych instrukcji może skutkować śmiercią albo poważnymi obrażeniami.

### PRZESTROGA

Niezastosowanie się do podanych instrukcji może skutkować obrażeniami albo uszkodzeniami wyposażenia i otoczenia.

## ABY ZAPEWNIĆ BEZPIECZEŃSTWO

### OSTRZEŻENIE

- **Podczas montażu komponentów należy pamiętać, aby przestrzegać procedur podanych w instrukcji obsługi.**  
Zaleca się korzystanie wyłącznie z oryginalnych części SHIMANO. Jeśli takie części jak śruby i nakrętki poluzują się lub zostaną uszkodzone, może to spowodować nagły upadek z roweru i poważne obrażenia.  
Ponadto w przypadku nieprawidłowego wykonania regulacji mogą wystąpić problemy, które spowodują nagły upadek z roweru i poważne obrażenia.
-  Przed wykonaniem czynności konserwacyjnych, np. wymiany części, należy założyć okulary ochronne, które będą chronić oczy.
- Po uważnym przeczytaniu niniejszego podręcznika sprzedawcy należy zachować go na przyszłość.

#### **Należy również upewnić się, że użytkownikom przekazano następujące informacje:**

- Bardzo ważne jest dokładne zrozumienie zasady działania układu hamulcowego roweru. Niewłaściwe używanie układu hamulcowego roweru może spowodować utratę kontroli lub upadek, które mogą prowadzić do poważnych obrażeń. Ponieważ każdy rower może mieć inne charakterystyki prowadzenia, należy nauczyć się odpowiedniej techniki hamowania (w tym wyczucia siły nacisku dźwigni hamulca i charakterystyki panowania nad rowerem) oraz obsługi roweru. Można to zrobić, konsultując się z profesjonalnym sprzedawcą rowerów i czytając instrukcję obsługi, a także praktycznie doskonalarć technikę jazdy i hamowania.

## Montaż na rowerze i konserwacja:

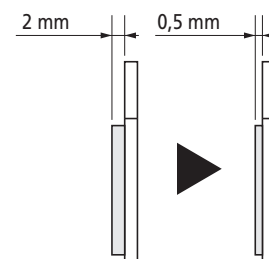
- Podczas mocowania ramienia hamulca do ramy należy pamiętać o zastosowaniu obejmy ramienia hamulca odpowiedniego do wielkości dolnej rury tylnego trójkąta ramy i poprawnie połączyć je za pomocą śruby i nakrętki obejmy, stosując określony moment dokręcania. Jako nakrętki obejmy należy użyć nakrętki zabezpieczającej z wkładką nylonową (nakrętka samozatraskowa). Zaleca się zastosowanie standardowych części SHIMANO jako śruby i nakrętki obejmy ramienia hamulca. Jeśli nakrętka obejmy zejdzie z ramienia hamulca lub jeśli śruba obejmy albo obejmą ramienia hamulca ulegną uszkodzeniu, ramię hamulca może się obracać na dolnej rurce tylnego trójkąta ramy i powodować nagłe szarpnięcia kierownicy lub też koło roweru może się zablokować, powodując upadek roweru i poważne obrażenia.
- Podczas montażu piasty na ramie należy pamiętać o zamontowaniu właściwych nieruchomych podkładek z lewej i prawej strony oraz o odpowiednim przykręceniu nakrętek piasty z zastosowaniem podanych momentów dokręcania. Jeśli nieruchome podkładki zostaną zamontowane tylko z jednej strony lub jeśli nakrętki piasty nie zostaną odpowiednio przykręcone, nieruchoma podkładka może wypaść, prowadząc do obracania się osi piasty i przyłącza kasety. Może to spowodować przypadkowe pociągnięcie kierownicy przez linkę zmiany biegów i doprowadzić do bardzo poważnego wypadku.

### ■ Tarcza hamulca

- Należy zachować szczególną ostrożność i uważać, aby palce nie znalazły się w pobliżu obracającej się tarczy hamulca. Tarcza hamulca jest na tyle ostra, że może doprowadzić do poważnego zranienia, jeżeli palce zostaną uwięzione w otworach obracającej się tarczy.



- Zaciski i tarcza hamulca rozgrzewają się w czasie pracy hamulca, dlatego; nie należy ich dotykać w czasie jazdy ani bezpośrednio po wymontowaniu z roweru. W przeciwnym razie może dojść do oparzenia.
- Należy zwrócić uwagę, aby olej lub smar nie dostał się do tarczy hamulca bądź okładzin hamulcowych. W przeciwnym wypadku hamulce mogą działać nieprawidłowo.
- Jeśli do okładzin przedostanie się olej lub smar, należy skontaktować się ze sprzedawcą lub punktem sprzedaży. Istnieje zagrożenie, że hamulce mogą działać nieprawidłowo.
- Jeśli podczas hamowania słychać hałas, okładziny mogły osiągnąć poziom zużycia eksploatacyjnego. Należy upewnić się, że elementy układu hamulcowego dostatecznie ostygły, a następnie, sprawdzić, czy grubość każdej okładziny wynosi co najmniej 0,5 mm. Można też skontaktować się ze sprzedawcą lub punktem sprzedaży.



- Jeśli tarcza hamulca jest pęknięta lub odkształcona, należy natychmiast przerwać użytkowanie hamulców i skontaktować się ze sprzedawcą lub punktem sprzedaży.
- Jeśli grubość tarczy hamulca spadnie poniżej 1,5 mm lub w taki sposób, że widoczna jest aluminiowa powierzchnia, należy natychmiast przerwać użytkowanie hamulców i skontaktować się ze sprzedawcą lub punktem sprzedaży. Tarcza hamulca może pęknąć, powodując upadek rowerzysty.

### ■ Hamulec wewnętrzny

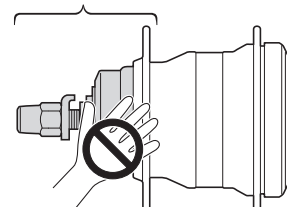
- Stosując odwrócone haki tylnego trójkąta, należy usunąć luz łańcucha za pomocą regulatora napięcia łańcucha.

**PRZESTROGA**

Należy również upewnić się, że użytkownikom przekazano następujące informacje:

- Przełożenia należy zmieniać pojedynczo przy użyciu manetki przerzutki. Podczas zmiany przełożenia należy ograniczyć siłę nacisku na pedały. W przypadku próby wymuszenia działania manetki przerzutki lub zmiany kilku przełożeń jednocześnie przy silnym nacisku na pedały stopy mogą zsunąć się z pedałów, a rower przewrócić się, powodując poważne obrażenia. Użycie manetki przerzutki w celu jednoczesnej zmiany kilku przełożeń na niskie przełożenie może również spowodować wyskoczenie pancerza z manetki. Nie ma to wpływu na działanie manetki przerzutki, ponieważ pancerz wraca do pierwotnego położenia po zmianie przełożenia.
- Jeśli hamulec jest często używany, obszar wokół niego może stać się gorący. Nie dotykać obszaru wokół hamulca przez co najmniej 30 minut od momentu zakończenia jazdy na rowerze.

Obszar wokół hamulca



**Specyfikacja hamulca wewnętrznego**

- Należy unikać ciągłego używania hamulców podczas długiego zjazdu ze zbrocza, ponieważ spowoduje to znaczne rozgrzanie wewnętrznych części hamulca, co może pogorszyć działanie hamulców. Może to również spowodować zmniejszenie ilości smaru wewnątrz hamulca, co często prowadzi do takich problemów jak niespodziewanie silne hamowanie.
- Obróć kołem i upewnij się, że siła hamowania hamulca wolnego biegu jest poprawna.

**UWAGA**

Należy również upewnić się, że użytkownikom przekazano następujące informacje:

- Przełożenia można zmieniać podczas lekkiego pedalowania, jednak czasami mechanizm zapadkowy wewnątrz piasty może potem hałasować, co jest normalnym zjawiskiem zmiany przełożeń.
- Piasta wewnętrzna nie jest całkowicie wodoszczelna. Należy unikać używania piasty w miejscach, gdzie woda może się przedostać do środka, oraz używania do czyszczenia piasty wody pod wysokim ciśnieniem, w przeciwnym razie mechanizm wewnętrzny może zardzewieć.
- Nie należy demontować piasty. W przypadku konieczności rozmontowania skontaktować się z punktem sprzedaży, w którym rower został kupiony.
- Wszystkie poniższe zjawiska występują z powodu wewnętrznej konstrukcji mechanizmu zmiany przełożeń i nie oznaczają awarii komponentów wewnętrznych.

Możliwe zjawisko	Typ piasty		Przełożenia, przy których zjawisko może występować
	Hamulec wewnętrzny	Hamulec rolkowy/ V-BRAKE	
Podczas obracania pedałami słychać hałas.	x	-	Wszystkie przełożenia oprócz 1.
Podczas pchania roweru do tyłu słychać nietypowe odgłosy.	x	x	Wszystkie przełożenia oprócz 1.
Piasta ma wbudowany mechanizm ułatwiający zmianę przełożeń. Podczas pracy mechanizmu w trakcie zmiany przełożenia może występować hałas i wibracje.	x	x	Wszystkie przełożenia
Zmiana przełożeń może być odczuwalna różnorodnie, w zależności od przełożenia.	x	x	Wszystkie przełożenia
Gdy pedał nie jest obracany podczas jazdy, powstaje hałas.	x	-	Wszystkie przełożenia

- Gwarancja nie obejmuje naturalnego zużycia lub pogorszenia działania wynikającego z normalnego użytkowania.

**Specyfikacja hamulca wewnętrznego**

- Jeśli koła nie obracają się swobodnie, należy wymienić lub nasmarować okładziny hamulcowe. Skontaktować się z punktem sprzedaży, w którym rower został kupiony.

### Montaż na rowerze i konserwacja:

- W INTER-5E zamontowany może być tylko CS-C7000.  
Przełożenie przedniej tarczy mechanizmu korbowego względem tylnej to 1.4.
- W celu zapewnienia optymalnego działania produktu zaleca się zlecenie sklepowi, w którym zakupiono rower, lub najbliższemu profesjonalnemu warsztatowi wykonania konserwacji, np. nasmarowania piasty wewnętrznej, przynajmniej raz na dwa lata, poczynając od pierwszego użycia (lub co około 5000 km, jeśli rower jest bardzo często używany). Ponadto podczas konserwacji zaleca się używanie smaru do piasty wewnętrznej SHIMANO lub oleju. Jeśli nie zostanie użyty odpowiedni smar specjalny lub zestaw do smarowania, mogą wystąpić problemy ze zmianą przełożeń.
- Jeżeli koło stanie się sztywne i będzie obracać się z oporem, należy je nasmarować.
- Tarcze należy okresowo myć neutralnym środkiem czyszczącym. Ponadto czyszczenie łańcucha neutralnym środkiem czyszczącym i smarowanie może być skutecznym sposobem zwiększenia trwałości tarcz i łańcucha.
- Jeżeli łańcuch w czasie użytkowania nadal spada z zębatek, należy wymienić zębatki i łańcuch.

### ■ Specyfikacja hamulca wewnętrznego

- Używać kół o naciągu na 3 lub 4 krzyże. Nie wolno używać kół z naciągiem radialnym, ponieważ szprychy i koło mogą po uruchomieniu hamulców ulec uszkodzeniu, a hamowaniu może towarzyszyć hałas.
- Jeżeli koło stanie się sztywne i będzie się obracać z oporem, należy wymienić okładziny hamulcowe lub nasmarować je smarem.
- Do okładzin hamulcowych należy używać tylko specjalnego smaru. Korzystając z zestawu do smarowania, należy usunąć okładziny hamulcowe w celu uniknięcia kontaktu z olejem.







Rzeczywisty produkt może różnić się od pokazanego na rysunku, ponieważ ten podręcznik służy głównie do wyjaśnienia procedur użytkowania tego produktu.



# WYKAZ POTRZEBNYCH NARZĘDZI

## WYKAZ POTRZEBNYCH NARZĘDZI

Do montażu, regulacji i konserwacji produktu niezbędne są wymienione poniżej narzędzia.

Narzędzie		Narzędzie		Narzędzie	
	Klucz imbusowy 3 mm		Śrubokręt nr 1		TL-S700-B
	Klucz płaski 10 mm		TL-LR10		Klucz nastawny

**MONTAŽ**

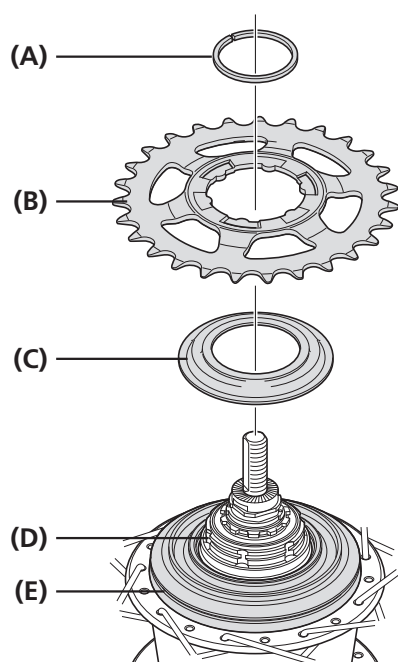
## MONTAŻ

## ■ Montaż zębatki na piaście

Zamontować w elemencie napędzającym prawą osłonę przeciwwkurzową C w pozycji pokazanej na rysunku.

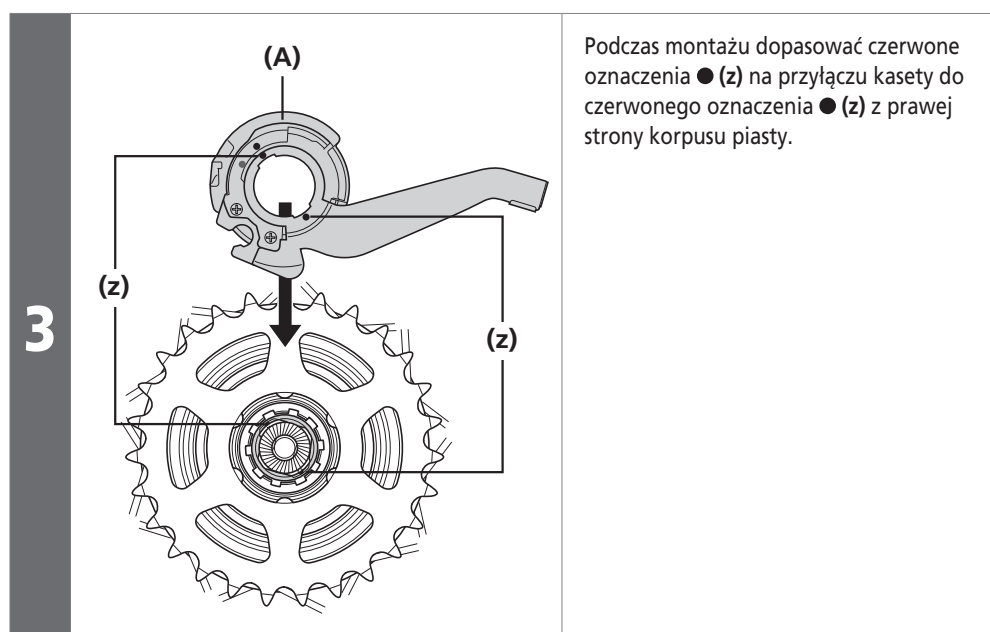
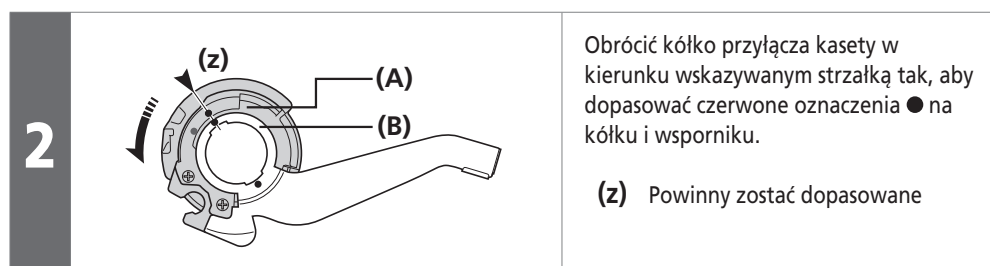
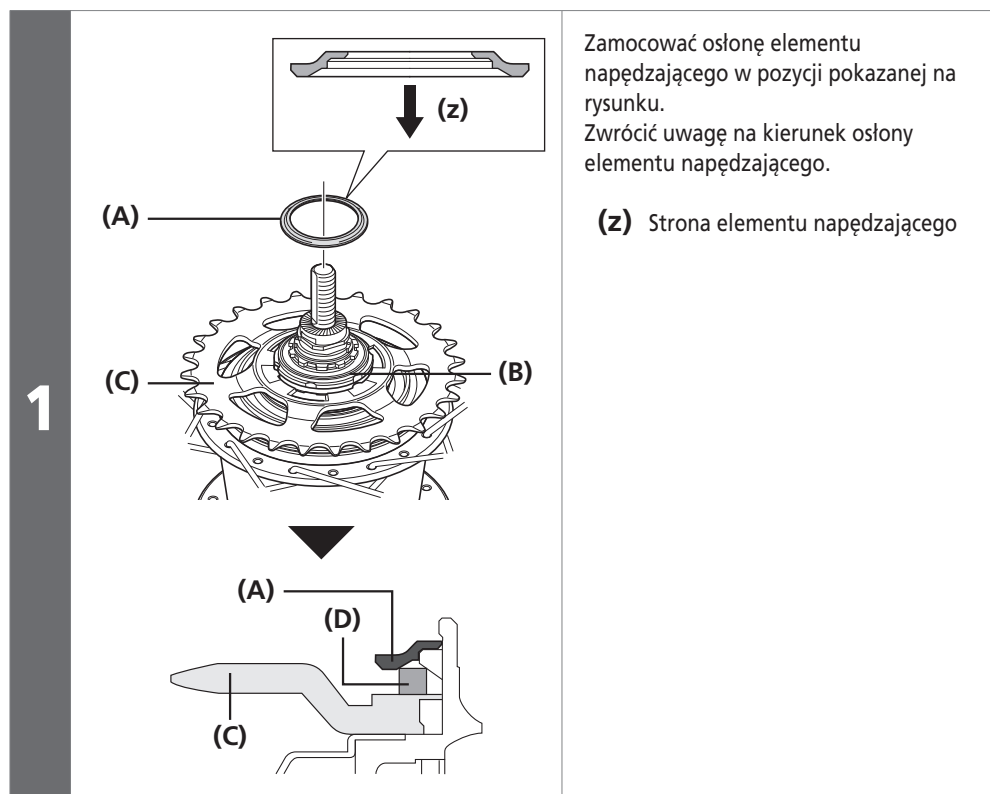
Następnie zamontuj zębatkę i unieruchom ją na miejscu za pomocą pierścienia sprężynującego.

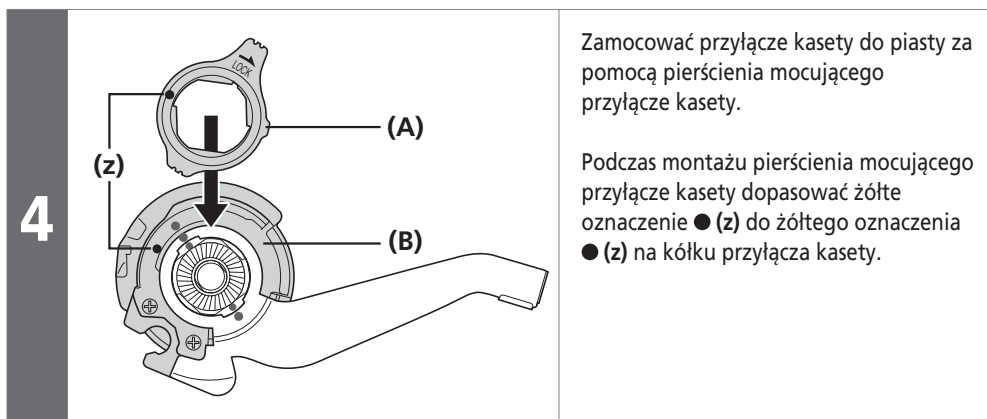
Dane techniczne	Stosowane zębatki	
	Montaż na zewnątrz	Montaż do wewnątrz
INTER-5E	27T	27T



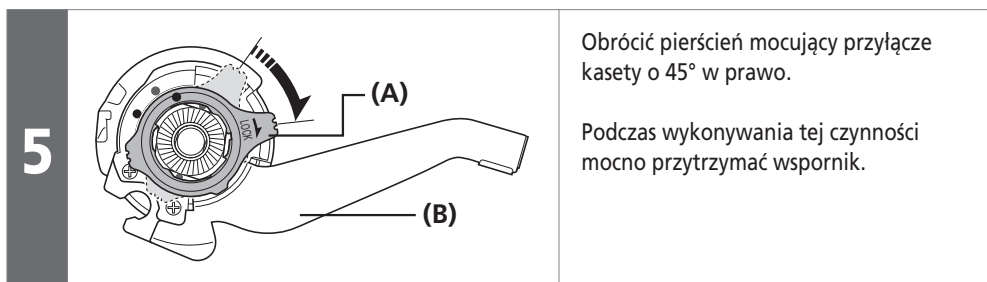
- (A) Pierścień sprężynujący
- (B) Zębatka
- (C) Prawa kapa ochronna C
- (D) Element napędzający
- (E) Prawa kapa ochronna A

## ■ Montaż przyłącza kasety na piaście



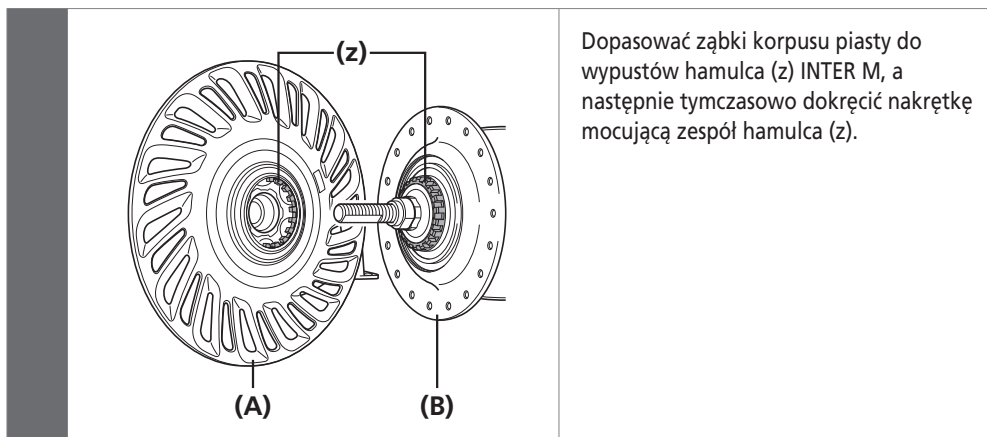


- (A)** Pierścień mocujący przyłącza kasety
- (B)** Kółko



- (A)** Pierścień mocujący przyłącza kasety
- (B)** Wspornik

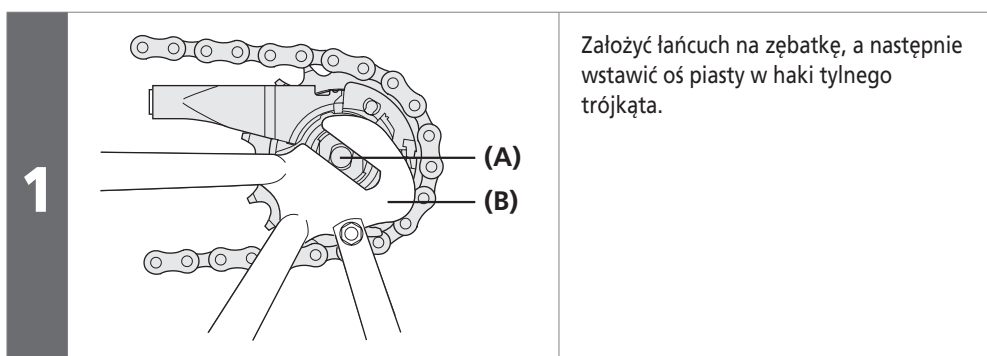
## ■ Montaż hamulca INTER M do korpusu piasty



Dopasować zębki korpusu piasty do wypustów hamulca (z) INTER M, a następnie tymczasowo dokręcić nakrętkę mocującą zespół hamulca (z).

- (A) Hamulec INTER M  
(B) Korpus piasty

## ■ Montaż piasty do ramy

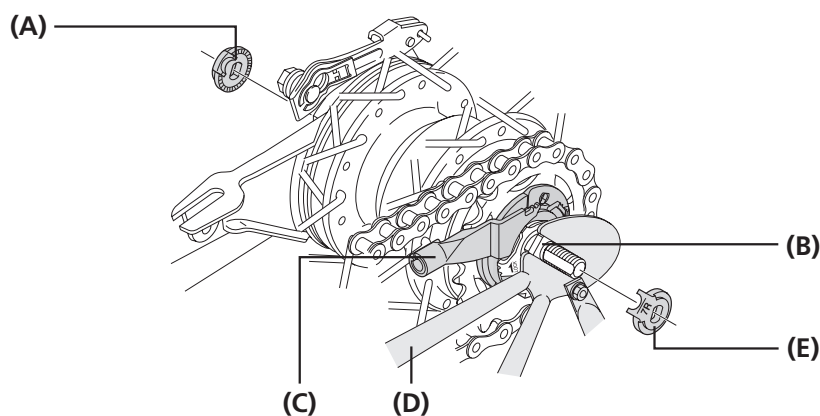


Założyć łańcuch na zębatkę, a następnie wstawić oś piasty w haki tylnego trójkąta.

- (A) Oś piasty  
(B) Haki tylnego trójkąta

Należy umieścić nieruchome podkładki z prawej i lewej strony osi piasty.

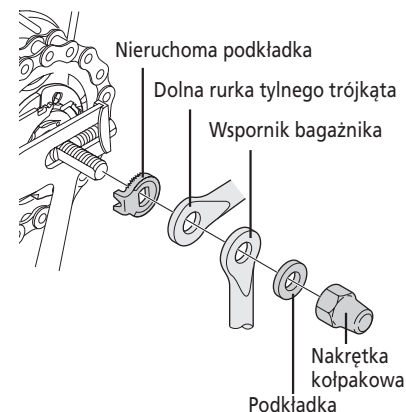
Jednocześnie obrócić przyłącze kasety tak, aby występy podkładek blokujących były dopasowane do rowków w hakach tylnego trójkąta. Po zakończeniu tej czynności można zamocować przyłącze kasety tak, aby było ustawione prawie równoległe do dolnej rury tylnego trójkąta.



- (A) Nieruchoma podkładka (dla lewej strony)
- (B) Rowek w hakach tylnego trójkąta
- (C) Przyłącze kasety
- (D) Dolna rurka tylnego trójkąta ramy
- (E) Nieruchoma podkładka (dla prawej strony)

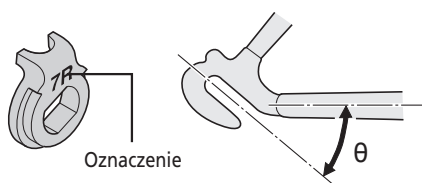
### UWAGA

Podczas montowania do osi piasty części, takich jak wspornik błotnika, montaż należy przeprowadzić w kolejności pokazanej na poniższej ilustracji.



### WSKAZÓWKI

- Występ powinien znajdować się po stronie haków tylnego trójkąta.
- Założyć podkładki blokujące tak, aby występ wszedł w rowek haków tylnego trójkąta z każdej strony osi piasty.
- Należy użyć dowolnych podkładek blokujących odpowiadających kształtowi haków tylnego trójkąta. Dla prawej i lewej strony są stosowane różne podkładki blokujące.



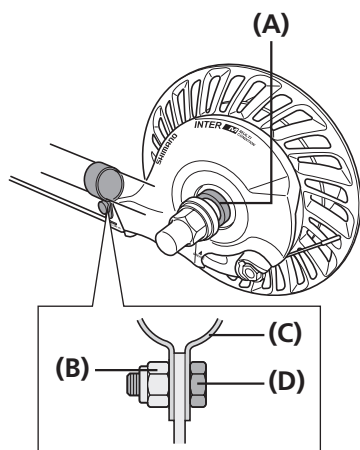
Haki tylnego trójkąta	Nieruchoma podkładka		Rozmiar
	Oznaczenie/kolor		
	Prawa strona	Lewa strona	
Standard	5R/złota	5L/brązowa	$\theta \leq 20^\circ$
	7R/czarna	7L/szara	$20^\circ \leq \theta \leq 38^\circ$
Odwrócone	6R/srebrna	6L/biała	$\theta = 0^\circ$
Odwrócone (pełna obudowa łańcucha)	5R/złota	5L/brązowa	$\theta = 0^\circ$
Pionowe	8R/niebieska	8L/zielona	$\theta = 60^\circ - 90^\circ$

**Uwaga:** Pionowe: oprócz specyfikacji z hamulcem wewnętrznym



## Specyfikacja z hamulcem INTER M

2



Ramię hamulca INTER M należy zamocować do dolnej rurki tylnego trójkąta za pomocą obejmy ramienia hamulca.

Następnie tymczasowo lekko dokręcić śrubę i nakrętkę obejmy.

- (A)** Podkładka mocująca zespołu hamulca (wkładana ręcznie)
- (B)** Nakrętka obejmy
- (C)** Obejma ramienia hamulca
- (D)** Śruba obejmy (M6 x 16 mm)

## UWAGA

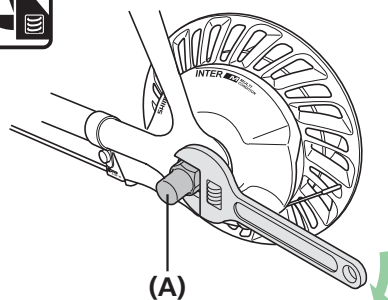
Sprawdzić, czy zespół hamulca jest pewnie zamocowany do piasty za pomocą podkładki mocującej zespołu hamulca.



## WSKAZÓWKI

Jeśli nakrętki piasty są nakrętkami kołpakowymi, należy używać ramy z hakami tylnego trójkąta o grubości przynajmniej 7 mm.

3



Zlikwidować luz łańcucha i zamocować koło do ramy za pomocą nakrętki kołpakowej.

- (A)** Nakrętka piasty

## Moment dokręcania



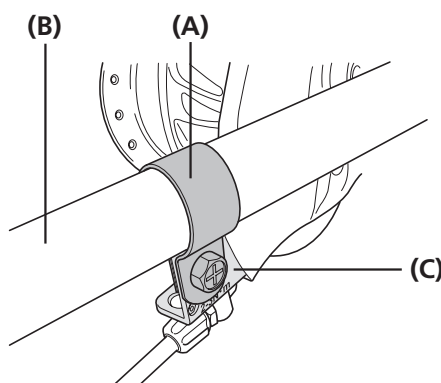
30–45 Nm

## UWAGA

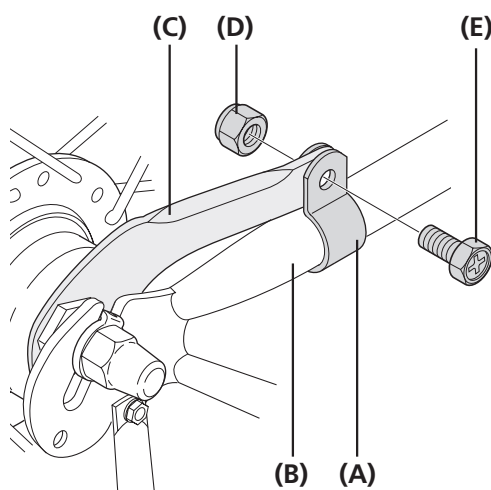
Sprawdzić również, czy koło jest pewnie zamocowane do ramy za pomocą nakrętek piasty.

Ramię hamulca należy poprawnie zamocować do dolnej rurki tylnego trójkąta ramy za pomocą obejmy ramienia hamulca.

Sprawdzić, czy ramię hamulca jest pewnie zamocowane do dolnej rurki tylnego trójkąta ramy za pomocą obejmy ramienia hamulca.



#### Specyfikacja z hamulcem wewnętrznym



- (A) Obejma ramienia hamulca
- (B) Dolna rurka tylnego trójkąta ramy
- (C) Ramię hamulca
- (D) Nakrętka obejmy
- (E) Śruba obejmy (M6 × 16 mm)

#### Moment dokręcania



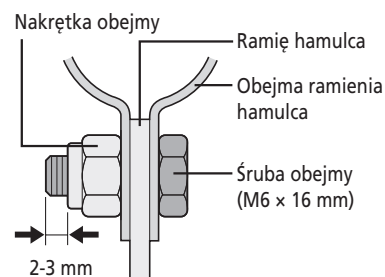
2–3 Nm

#### ⚠ OSTRZEŻENIE

- Podczas mocowania ramienia hamulca do ramy należy pamiętać o zastosowaniu obejmy ramienia hamulca odpowiedniego do wielkości dolnej rurki tylnego trójkąta ramy i poprawnie połączyć je za pomocą śruby i nakrętki obejmy, stosując określony moment dokręcania.
- Jako nakrętka obejmy należy użyć nakrętki blokującej z wkładką nylonową (nakrętka samoblokująca).
- Zaleca się użycie śrub obejmy, nakrętek obejmy i obejm ramienia hamulca wyprodukowanych przez SHIMANO.
- Jeśli nakrętka obejmy zejdzie z ramienia hamulca lub jeśli śruba obejmy albo obejma ramienia hamulca ulegną uszkodzeniu, ramię hamulca może się obracać na dolnej rurce tylnego trójkąta ramy i powodować nagłe szarpnięcia kierownicy lub też koło roweru może się zablokować, powodując upadek roweru i poważne obrażenia.

#### UWAGA

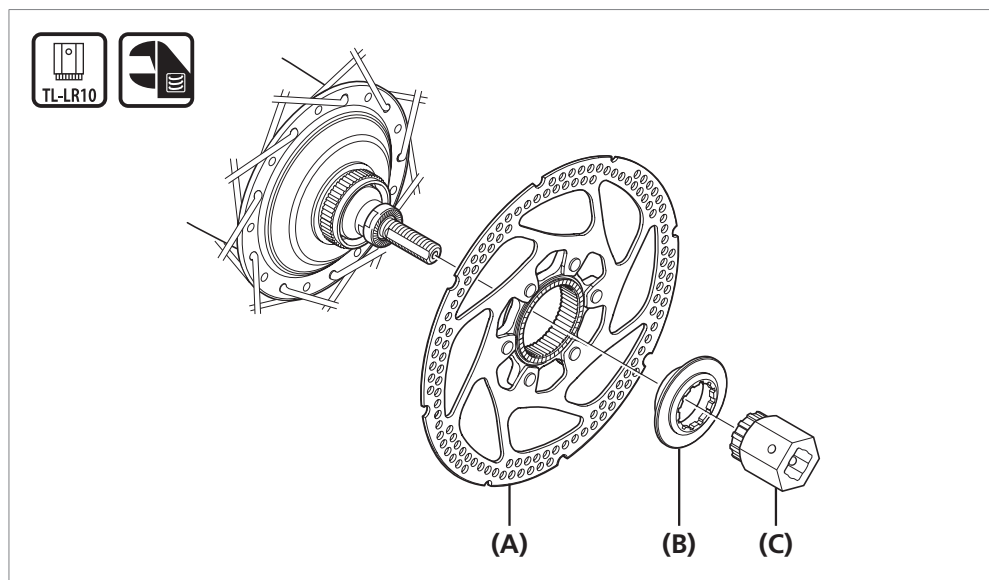
- Jeśli nie zostanie ono poprawnie zamocowane, może się pogorszyć skuteczność hamulców. Należy pamiętać, aby podczas montażu nie przykładać zbyt dużej siły.
- W przypadku przyłożenia nadmiernej siły do ramienia hamulca podczas mocowania koło będzie hałasować i trudno będzie je obrócić.
- Po zamontowaniu obejm ramienia hamulca należy sprawdzić, czy śruba obejmy wystaje na około 2-3 mm poza powierzchnię nakrętki obejmy.



- Przed użyciem hamulca wolnego biegu należy sprawdzić, czy hamulec działa poprawnie i czy koło obraca się równomiernie.

## ■ Montaż tarczy hamulca

### System Center Lock



- (A) Tarcza hamulca
- (B) Pierścień blokujący mocowania tarczy hamulcowej
- (C) TL-LR10

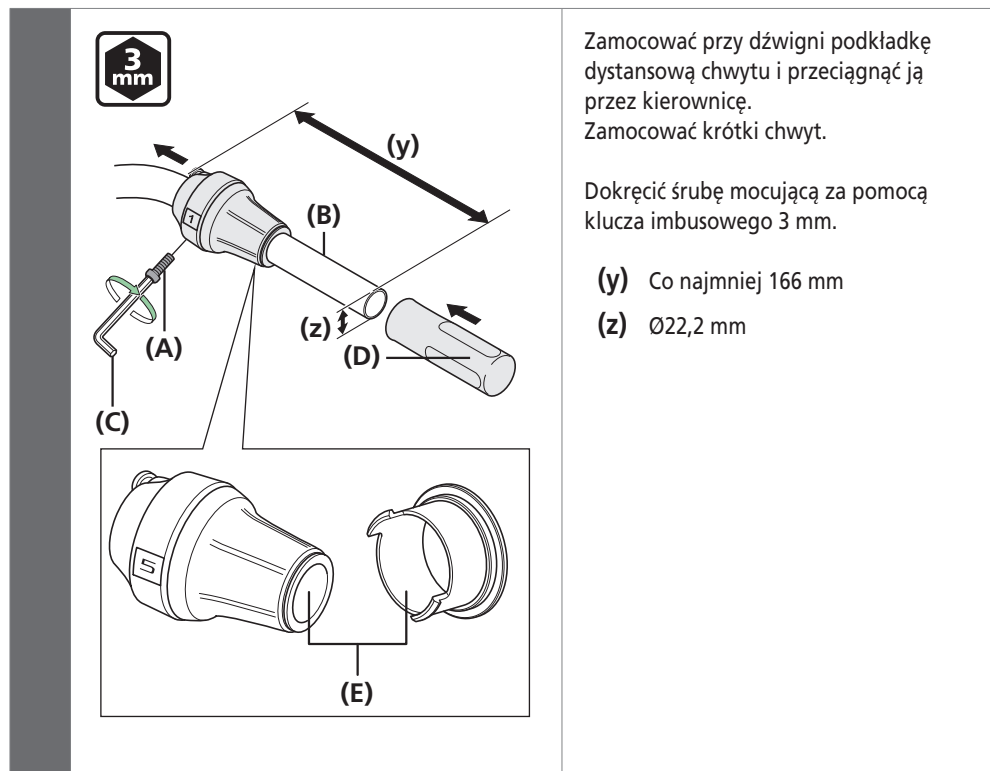
#### Moment dokręcania



40 Nm

## Montaż dźwigni

Zamontować dźwignię w sposób pokazany na ilustracji.



Zamocować przy dźwigni podkładkę dystansową chwytu i przeciągnąć ją przez kierownicę. Zamocować krótki chwyt.

Dokręcić śrubę mocującą za pomocą klucza imbusowego 3 mm.

(y) Co najmniej 166 mm

(z)  $\varnothing 22,2$  mm

- (A) Śruba mocująca
- (B) Kierownica
- (C) Klucz imbusowy 3 mm
- (D) Krótki chwyt
- (E) Element dystansowy chwytu

### Moment dokręcania



2–2,5 Nm

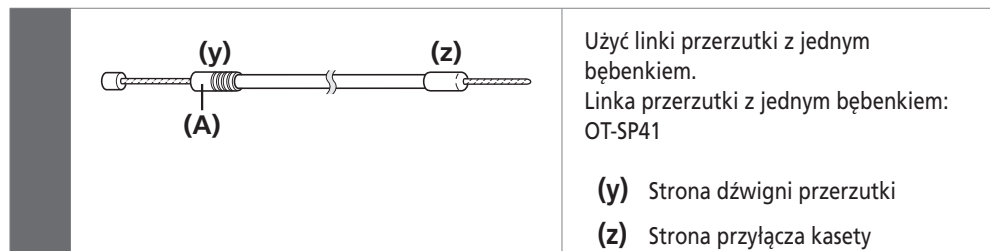


### WSKAZÓWKI

- W przypadku korzystania z krótkiego chwytu SHIMANO prosty odcinek kierownicy powinien mieć długość przynajmniej 166 mm. Dźwignię REVOSHIFT należy przymocować do tego prostego odcinka.
- Pozostawić otwór 0,5 mm między dźwignią REVOSHIFT a krótkim chwytem.

## Montaż linki przerzutki

Informacje dotyczące wymiany linki znajdują się w rozdziale dotyczącym konserwacji.



Użyć linki przerzutki z jednym bębenkiem.

Linka przerzutki z jednym bębenkiem: OT-SP41

(y) Strona dźwigni przerzutki

(z) Strona przyłącza kasety

- (A) Uszczelniona końcówka pancerza

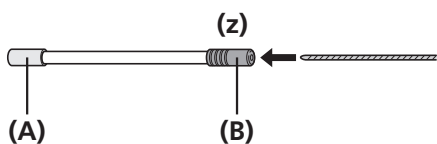
### UWAGA

Należy się upewnić, że uszczelniona końcówka pancerza znajduje się na końcu dźwigni przerzutki.

**Zamontowanie do przyłącza kasy**

Dla CJ-C7000-5

**1**



Przeciagnąć linkę przez pancerz OT-SP41 (przez koniec z końcówką plastikową).

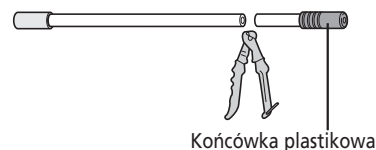
(z) Strona dźwigni

- (A) Końcówka aluminiowa
- (B) Końcówka plastikowa

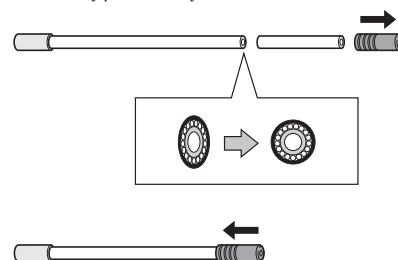
**WSKAZÓWKI**

**Skracanie pancerza**

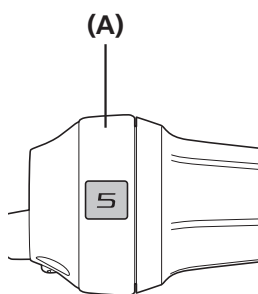
Jeśli konieczne jest skracanie pancerza, należy to zrobić w pobliżu końcówki plastikowej, gdy jest ona nadal zamocowana.



Następnie należy nadać skróconej końcówce idealnie okrągły kształt, po czym założyć końcówkę plastikową.



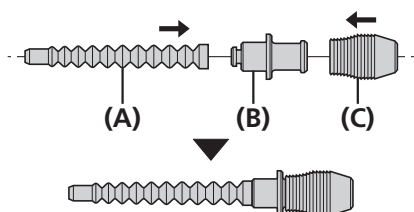
**2**



Ustawić SL-C7000-5 na 5.

- (A) Dźwignia REVOSHIFT

**3**



Jeśli dołączono worek gumowy i osłonę gumową, zamontować je do uchwytu pancerza.

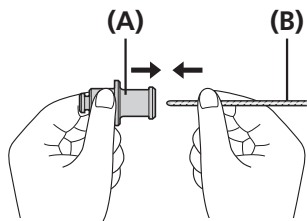
- (A) Worek gumowy
- (B) Oparcie pancerza
- (C) Osłona gumowa

**4**

Zetrzeć wszelki smar, jaki mógł się znaleźć na linkce.

**UWAGA**

Użyć nowej linki. Nie używać linki z obciętym końcem.

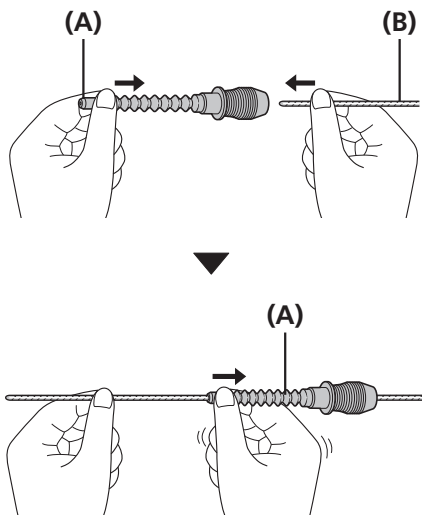


Przeciągnąć linkę przez uchwyt pancerza i ustawić ją.

- (A) Uchwyt pancerza
- (B) Linka

**5**

Mieszek gumowy i osłona gumowa są dołączone



Jeśli dołączono mieszek gumowy i osłonę gumową, przytrzymać koniec mieszka gumowego i włożyć linkę. Przesunąć i ustawić mieszek gumowy.

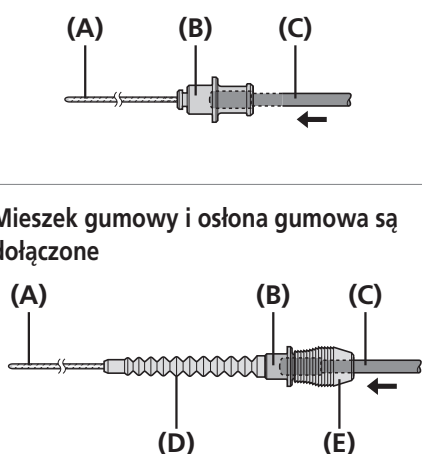
- (A) Mieszek gumowy
- (B) Linka

**UWAGA**

Należy uważać, aby nie przebić mieszka gumowego końcem linki.

**6**

Mieszek gumowy i osłona gumowa są dołączone



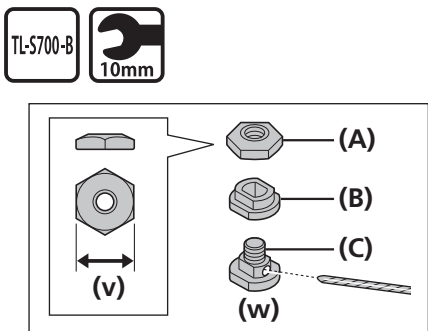
Ustawić pancerz w uchwycie pancerza. Wcisnąć pancerz tak, aby dotknął oparcia pancerza.

- (A) Linka
- (B) Uchwyt pancerza
- (C) Pancerz

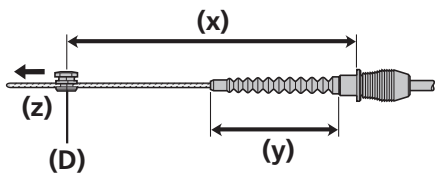
Jeśli dołączono mieszek gumowy i osłonę gumową, włożyć pancerz do osłony gumowej i ustawić go w uchwycie pancerza. Wcisnąć pancerz tak, aby dotknął oparcia pancerza.

- (A) Linka
- (B) Uchwyt pancerza
- (C) Pancerz
- (D) Mieszek gumowy
- (E) Osłona gumowa

**7**



Mieszek gumowy i osłona gumowa są dołączone



Po upewnieniu się, że koniec pancerza jest prawidłowo osadzony w pokrętle regulacyjnym linki dźwigni przerzutki, należy przymocować śrubę mocującą do linki.

- (v) 10 mm
- (w) Przeciągnąć linkę przez otwór
- (x) 145 mm
- (y) 63 mm lub mniej
- (z) Podczas przykręcania śruby mocującej linkę naciągnąć linkę

- (A) Nakrętka mocująca linkę (czarna)
- (B) Podkładka mocująca linkę (czarna)
- (C) Śruba mocująca linkę (czarna)
- (D) Śruba mocująca linkę

**Moment dokręcania**



**3,5 – 5,5 Nm**

**UWAGA**

Użyć tej śruby mocującej jak pokazano poniżej.

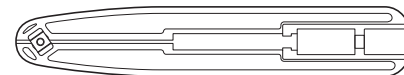
Można użyć: CJ-5700/CJ-C7000-8/  
CJ-C7000-5

Nie można użyć: CJ-NX10/CJ-NX40/CJ-8S20/  
CJ-8S40

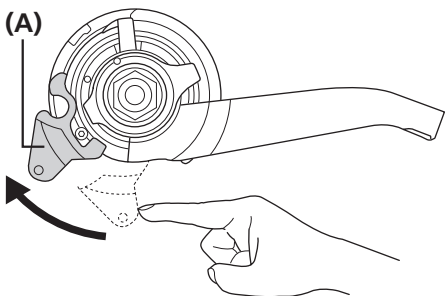


**WSKAZÓWKI**

Do montażu śruby mocującej linkę należy używać narzędzia TL-5700-B.



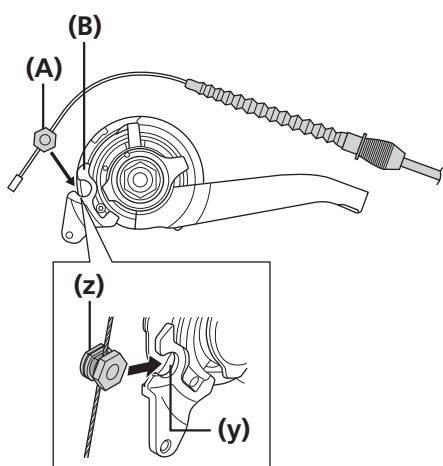
**8**



Obrócić dźwignię kółka w prawo. Wykonać kroki 9 i 11 przy takiej pozycji dźwigni.

- (A) Dźwignia kółka

9

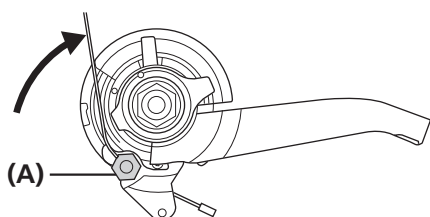


Owinąć linkę wokół kółka przyłącza kasety i przytrzymać tak, aby nakrętka mocująca linkę była skierowana na zewnątrz (w stronę haków tylnego trójkąta), a następnie przesunąć płaską część (y) podkładki mocującej linkę przez odstęp (z) w kółku.

**(A)** Nakrętka mocująca linkę

**(B)** Kółko

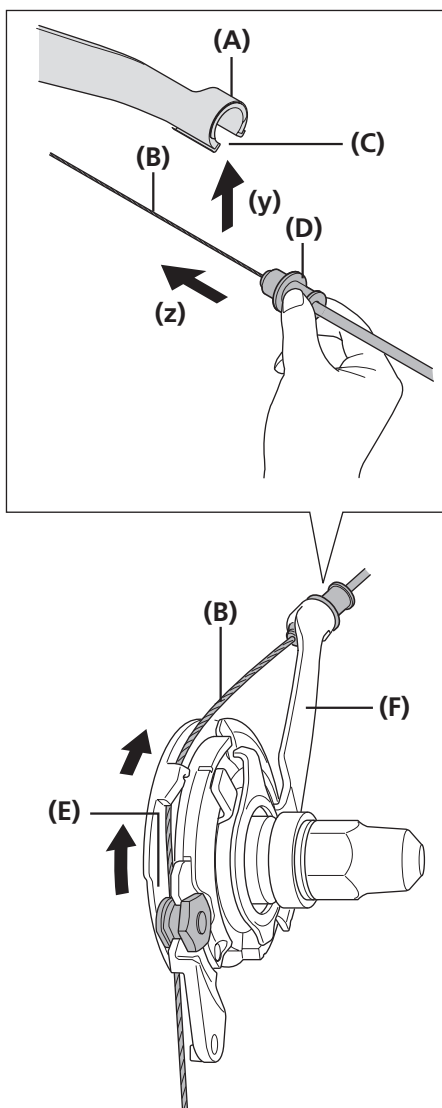
10



Obrócić linkę o 60° w lewo i zamocować ją w uchwycie.

**(A)** Uchwyt





Umieścić linkę w kółku w pokazany sposób, włożyć linkę w szczelinę wspornika przyłącza kasety (y), a następnie poprawnie osadzić zespół uchwytu pancerza w uchwycie pancerza przyłącza kasety (z).

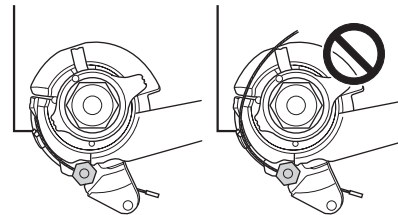
- (A) Uchwyt pancerza
- (B) Linka
- (C) Szczelina
- (D) Zespół uchwytu pancerza
- (E) Kółko
- (F) Wspornik

### UWAGA

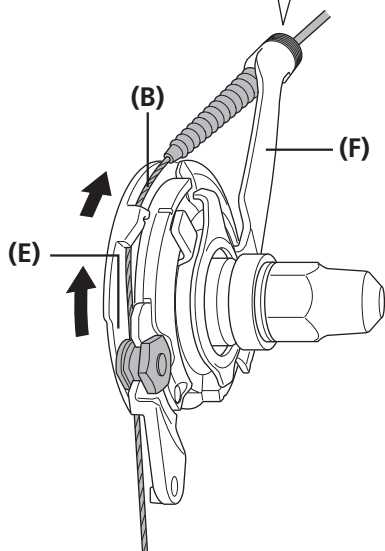
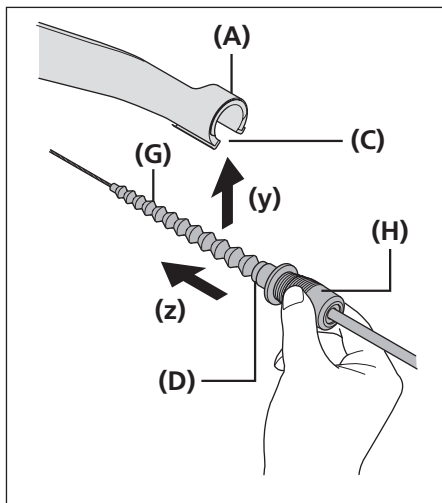
Sprawdzić, czy linka jest poprawnie osadzona w przewodnicy kółka.

Przewodnica

Przewodnica



Mieszek gumowy i osłona gumowa są dołączone

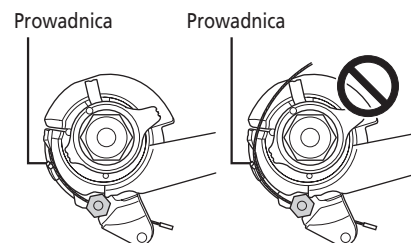


Umieścić linkę w kółku w pokazany sposób i, przytrzymując osłonę gumową, wsunąć mieszek gumowy linki w szczelinę wspornika przyłącza kasety (y), a następnie poprawnie osadzić zespół uchwytu pancerza w uchwycie pancerza przyłącza kasety (z). Uważać, aby nie uszkodzić przy tym mieszka gumowego.

- (A) Uchwyt pancerza
- (B) Linka
- (C) Szczelina
- (D) Zespół uchwytu pancerza
- (E) Kółko
- (F) Wspornik
- (G) Mieszek gumowy
- (H) Osłona gumowa

### UWAGA

Sprawdzić, czy linka jest poprawnie osadzona w prowadnicy kółka.

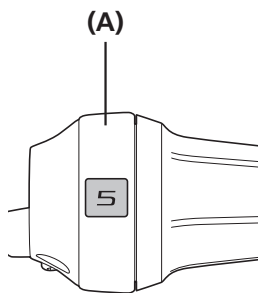


**REGULACJA**

## REGULACJA

## Regulacja przyłącza kasety

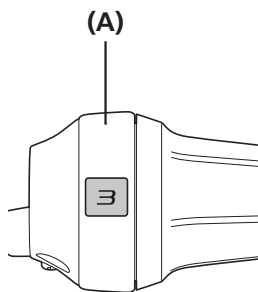
1



Ustawić SL-C7000-5 na 5.

(A) Dźwignia REVOSHIFT

2

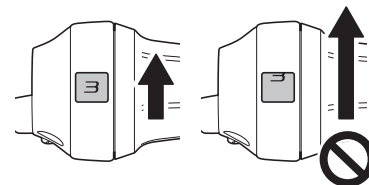


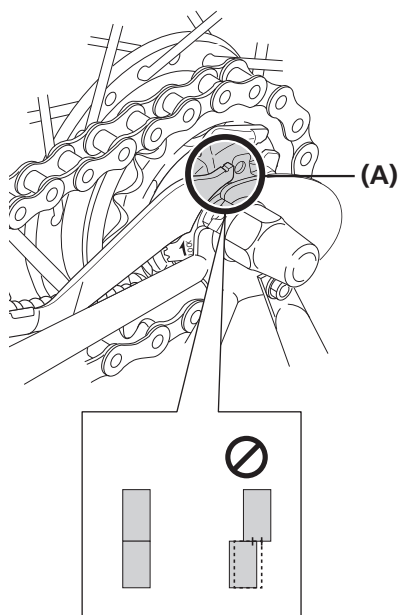
Ustawić SL-C7000-5 na 3.

(A) Dźwignia REVOSHIFT

**UWAGA**

Podczas ustawiania dźwigni należy wykonywać tę czynność stopniowo i z minimalną siłą, aby uniknąć nieprawidłowej zmiany przełożenia. W razie nieprawidłowej zmiany przełożenia, linia regulacji nie wróci do prawidłowej pozycji, a linie regulacji mogą nie być prawidłowo dopasowane. (Patrz procedura 3)



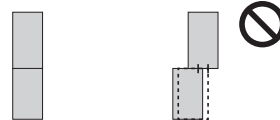


Sprawdzić, czy żółte linie regulacji na wsporniku przylącza kasety i kółku są ustawione ze sobą w linii.

### (A) Żółte linie regulacji

#### UWAGA

Jeśli linie regulacji są oddalone od punktu nakładania się o  $\frac{2}{3}$  ich długości, może to spowodować nieprawidłowe załączenie przełożeń podczas pedałowania i wywołać nietypowy hałas lub swobodne obracanie pedałów.

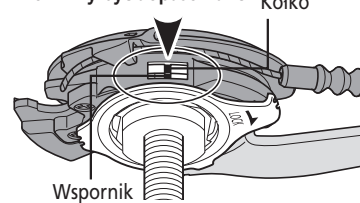


#### WSKAZÓWKI

Żółte linie regulacji na przylączu kasety znajdują się w dwóch miejscach. Należy użyć linii, które są najlepiej widoczne.

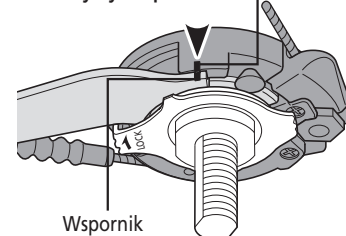
#### Gdy rower jest postawiony

Powinny być dopasowane



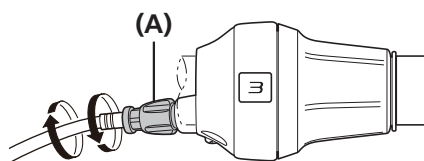
#### Gdy rower jest odwrócony

Powinny być dopasowane



Jeśli żółte linie regulacji nie są dopasowane

4

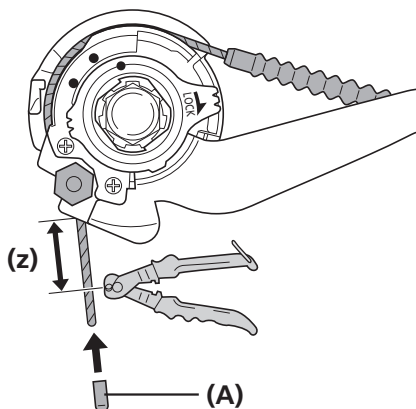


Obrócić pokrętkę regulacyjną linki dźwigni REVOSHIFT i dopasować linie regulacji.

Przesunąć dźwignię REVOSHIFT jeszcze raz z położenia 3 w położenie 5 i z powrotem w położenie 3, a potem sprawdzić ponownie, czy żółte linie regulacji są dopasowane.

**(A)** Pokrętko regulacyjne linki

5



Po wyregulowaniu przyłącza kasety odciąć nadmiar linki.

Następnie założyć końcówkę wewnętrzną.

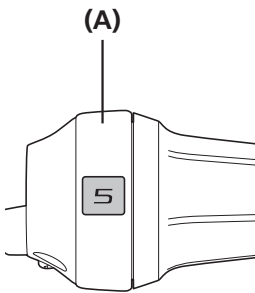
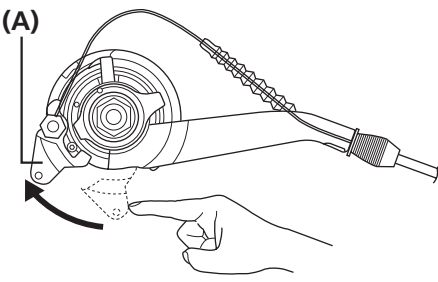
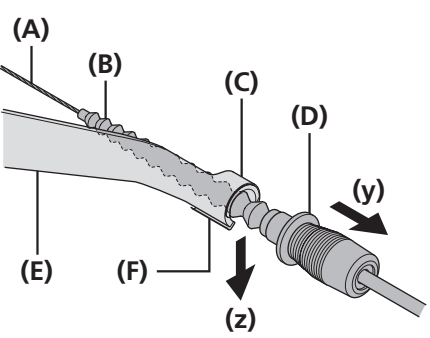
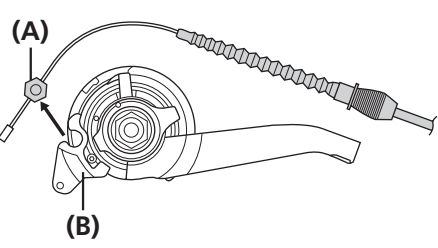
**(z)** 15-20 mm

**(A)** Końcówka wewnętrzna

# KONSERWACJA

## KONSERWACJA

## ■ Odlączenie linki przerzutki podczas wyjmowania tylnego koła z ramy

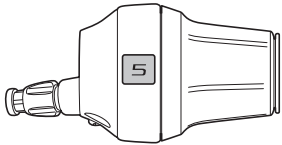
1		Ustawić SL-C7000-5 na 5.	(A) Dźwignia REVOSHIFT
2		Pociągnąć dźwignię kółka w prawo, aby poluzować linkę. Kroki 3 i 4 wykonać przy takiej pozycji dźwigni.	(A) Dźwignia kółka
3		Wyjąć zespół uchwyty pancerza z uchwytu pancerza w przyłączy kasety (y). Wyjąć linkę ze szczeliny we wsporniku (z). Uważać, aby nie uszkodzić przy tym mieszka gumowego (jeśli jest dołączony).	(A) Linka (B) Mieszek gumowy (C) Oparcie pancerza (D) Zespół uchwyty pancerza (E) Wspornik (F) Szczelina
4		Wykręcić śrubę mocującą linkę z kółka przyłącza kasety.	(A) Śruba mocująca linkę (B) Kółko przyłącza kasety
5	Zdjąć koło.		

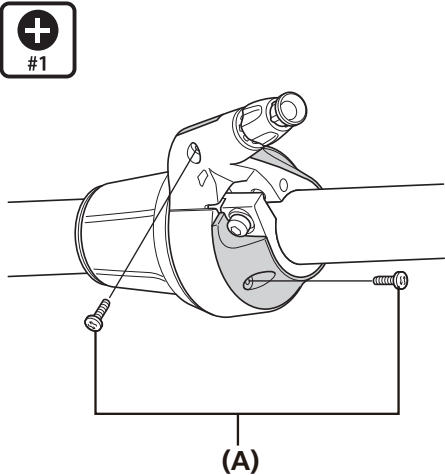
**UWAGA**

W przypadku ponownego montażu linki należy zapoznać się z punktami od 9 do 12 w sekcji „Końcówka przyłącza kasety”.

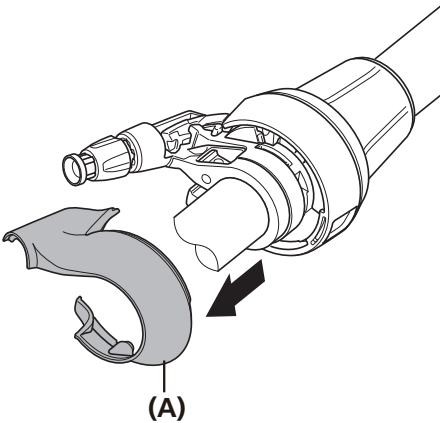


## ■ Wymiana linki

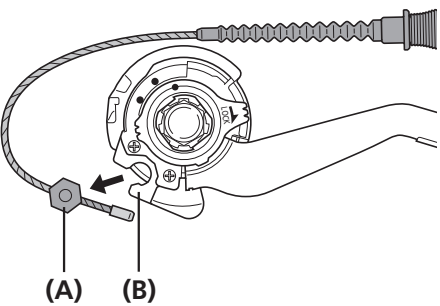
<b>1</b>		Ustawić SL-C7000-5 na 5.
----------	---	--------------------------

<b>2</b>		Odkręcić śrubę mocującą osłonę.
----------	---	---------------------------------

**(A)** Śruba mocująca osłonę

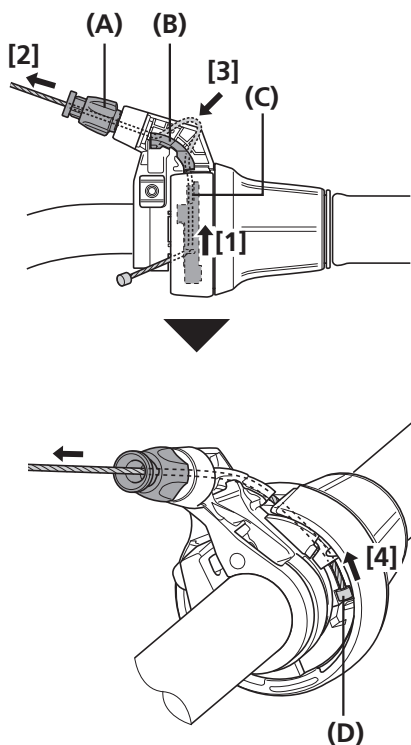
<b>3</b>		Zdjąć osłonę.
----------	---	---------------

**(A)** Osłona

<b>4</b>		Odkręcić śrubę mocującą linki z kółka przyłącza kasety.
----------	---	---

**(A)** Śruba mocująca linki  
**(B)** Kółko przyłącza kasety

5



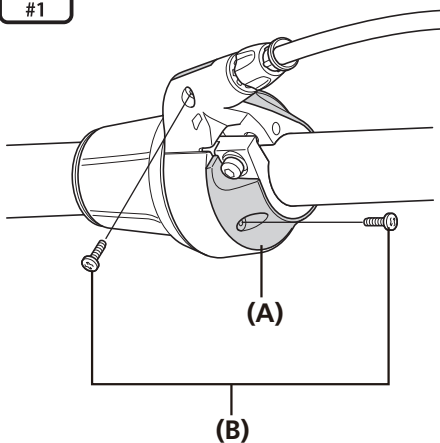
Przeciagnąć linkę przez otwór zespołu nawijarki i otwór w pokrętle regulacyjnym linki.

Następnie włożyć linkę w wyżłobienie prowadnicy linki.

Przeciagnąć linkę tak, aby bębenek linki wszedł w rowek w zespole nawijarki.

- (A) Otwór w pokrętle regulacyjnym linki
- (B) Wyżłobienie prowadnicy linki
- (C) Otwór w zespole nawijarki
- (D) Rowek w zespole nawijarki

6



Założyć osłonę i dokręcić śruby mocujące osłonę.

- (A) Osłona
- (B) Śruba mocująca osłonę

Moment dokręcania



0,1–0,25 Nm

## Zestaw konserwacyjny zespołu przekładni wewnętrznej

W celu zapewnienia optymalnego działania produktu zaleca się zlecenie sprzedawcy roweru lub najbliższemu punktowi sprzedaży wykonania konserwacji, np. nasmarowania piasty wewnętrznej, przynajmniej raz na dwa lata, począwszy od pierwszego użycia (lub co około 5000 km, jeśli rower jest bardzo często używany). Ponadto, podczas konserwacji zaleca się używanie smaru do piasty z wewnętrznymi przełożeniami SHIMANO lub oleju. Jeśli nie zostanie użyty odpowiedni smar specjalny lub zestaw do smarowania SHIMANO, mogą wystąpić problemy ze zmianą przełożeń.

**(A)** Olej WB do konserwacji  
(Y00298010)



**(A)**

**1**



Napełnić butelkę olejem WB do poziomu 95 mm.

**(z)** 95 mm

**2**



Zanurzyć mechanizm wewnętrzny w oleju, rozpoczynając od lewej strony. Zanurzyć, aż olej osiągnie koło pierścieniowe 1. przełożenia, jak pokazano na ilustracji.

**(z)** Koło pierścieniowe 1. biegu

**3**



Pozostawić mechanizm wewnętrzny zanurzony przez ok. 90 s.

4



Wyjąć mechanizm wewnętrzny z oleju.

5



Pozostawić do ocieknięcia na ok. 60 s.

6



Ponownie zmontować piastę.

