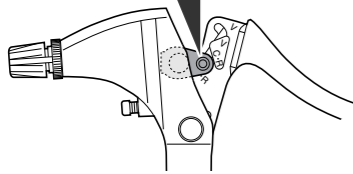


## AVVERTENZA

- 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 pressioni 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-7S45/BL-IM45 sono dotate di un meccanismo di cambio di modo. Non mancare di utilizzare il modello BR-IM41-F 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.

## ATTENZIONE

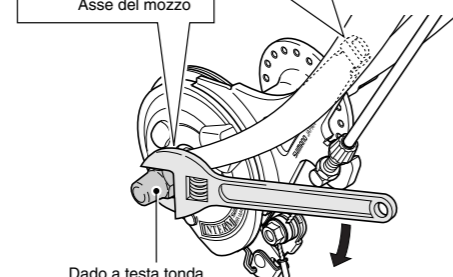
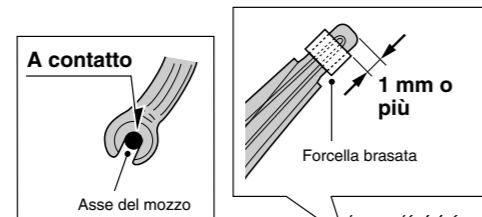
- Il sistema freno Inter-M Shimano non può essere utilizzato con biciclette mountain bike. Inoltre, se lo si utilizza su biciclette di altro tipo, si raccomanda di non usare i freni in modo continuo quando si va in discesa, per evitare che le parti interne al sistema si surriscaldino e il rendimento di frenata diminuisca. Inoltre potrebbe causare la riduzione della quantità di grasso all'interno del sistema frenante e questo potrebbe essere causa di imprevise 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 frenatura 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 Nm {150 – 200 kgfcm}

- 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 a testa tonda. Se non viene installata correttamente, andando in bicicletta la ruota potrebbe staccarsi dal telaio, col rischio di un serio incidente.



Coppia di bloccaggio:  
30 – 45 Nm {300 – 450 kgfcm}

- 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 freni a rulli.

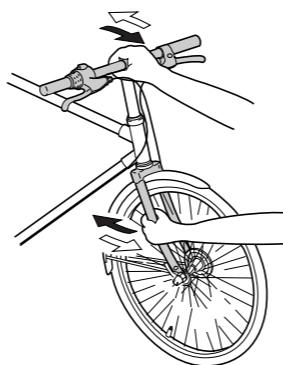
- Se i freni vengono usati frequentemente, il tamburo del freno potrebbe surriscaldarsi. Non toccare il tamburo del freno per almeno 30 minuti dopo aver smesso di andare in bicicletta.



- 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 BR-IM41-F e l'unità mozzo anteriore HB-NX50-NT/BL-IM40 non devono essere mai smontate. Se venissero smontate potrebbero verificarsi malfunzionamenti e danni all'unità freno anteriore e all'unità mozzo anteriore.
- Per i dettagli su come rimuovere e come installare l'unità del freno anteriore, rivolgersi al punto di vendita.

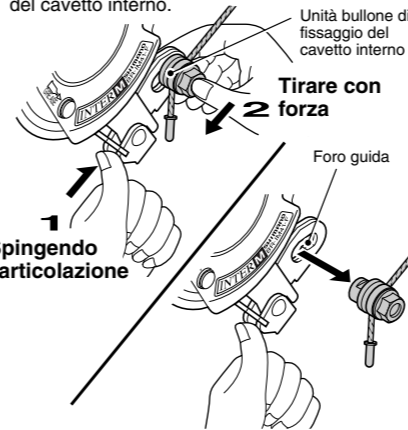
### NOTA:

- 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.

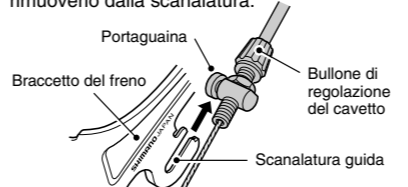


## Distacco del cavetto del freno dall'unità freno anteriore

- Spingere indietro l'articolazione fino a che si arresta. Quindi far scivolare l'unità bullone di fissaggio del cavetto interno lungo il foro guida e rimuoverlo dal foro. Se è difficile rimuovere l'unità bullone di fissaggio del cavetto interno, ruotare in senso orario il bullone di regolazione del cavetto per allentare la tensione del cavetto, dopodiché rimuovere l'unità bullone di fissaggio del cavetto interno.



- Far scivolare il portaguaina lungo la scanalatura guida nel braccetto del freno per rimuoverlo dalla scanalatura.



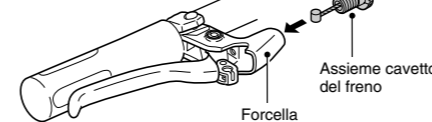
Per installare di nuovo il cavetto del freno, eseguire all'incontrario la procedura sopra.

### Nota:

- Guardando dal retro dell'articolazione, controllare che l'unità bullone di fissaggio del cavetto interno sia saldamente alloggiata nella posizione mostrata nell'illustrazione sopra.
- Premere la leva del freno per controllare l'esecuzione della frenatura. Se l'esecuzione della frenatura è scadente, regolare ancora una volta il cavetto del freno facendo riferimento al paragrafo "Regolazione del cavetto del freno".

## Installazione del cavetto del freno

- Tenendo premuta la leva del freno, passare l'assieme cavetto del freno attraverso il foro nella forcella.



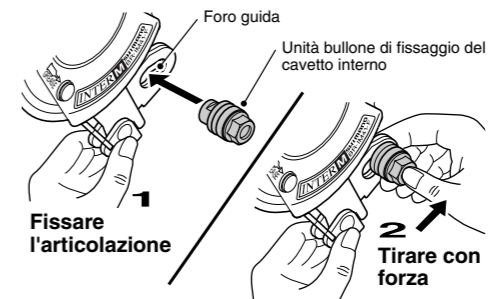
- Allineare l'estremità del cavetto interno col foro nel gancio del cavetto, quindi girare il gancio del cavetto come mostrato nell'illustrazione e inserire l'estremità del cavetto interno nel foro.



- Far scorrere il portaguaina lungo la scanalatura guida nel braccetto del freno per fissarlo nella scanalatura.



- Mantenendo l'articolazione per fissarla in modo che non si muova, far scivolare l'unità bullone di fissaggio del cavetto interno lungo il foro guida per installarla.

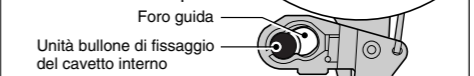


Fissare l'articolazione

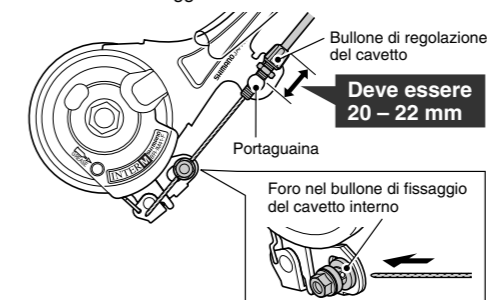
Tirare con forza

### Nota:

Guardando dal retro dell'articolazione, controllare che l'unità bullone di fissaggio del cavetto interno sia saldamente alloggiata nella posizione mostrata nell'illustrazione sopra.

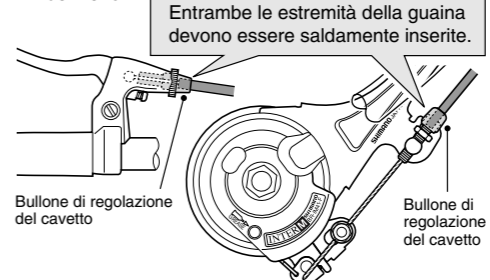


- Mettere il bullone di regolazione del cavetto in modo che sia 20 – 22 mm dall'estremità del portaguaina, quindi passare il cavetto interno attraverso il bullone di regolazione del cavetto e poi attraverso il foro nel bullone di fissaggio del cavetto interno.



Deve essere 20 – 22 mm

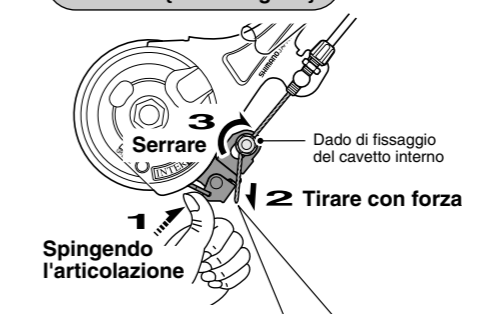
- Controllare che entrambe le estremità della guaina siano saldamente inserite nei bulloni di regolazione del cavetto sia della leva del freno che del braccetto del freno.



Entrambe le estremità della guaina devono essere saldamente inserite.

- Spingere indietro l'articolazione fino a che si fermi. Quindi, continuando a tirare il cavetto interno per applicare la massima tensione al cavetto, serrare il dado di fissaggio del cavetto interno.

Coppia di bloccaggio:  
6 – 8 Nm {60 – 80 kgfcm}

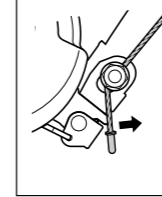


Spingendo l'articolazione

Tirare con forza

### Nota:

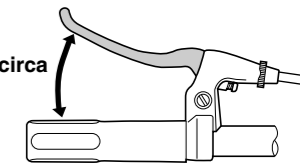
Dopo aver serrato il dado di fissaggio del cavetto interno, attaccare il cappuccetto interno terminale all'estremità del cavetto interno. Dopodiché fissare il cappuccetto interno terminale in modo che non tocchi l'articolazione e i raggi.



## 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

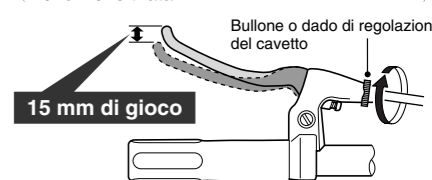


### Nota:

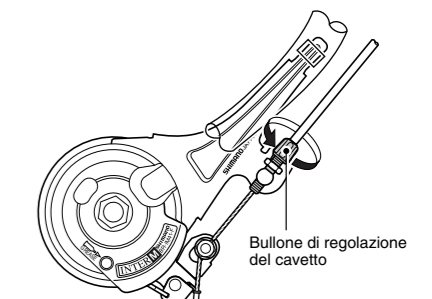
Se non si esegue il rodaggio del cavetto del freno, questi dovrà nuovamente essere regolato dopo un breve periodo di uso.

- Ruotare il bullone o il dado 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.

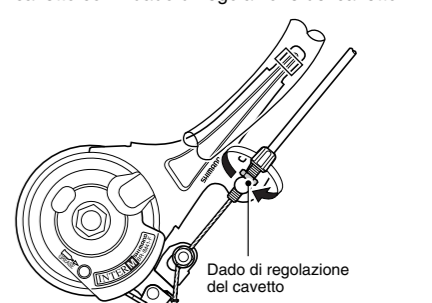
Il gioco della leva del freno è la distanza dalla posizione in cui la leva del freno non viene azionata a quella in cui si avverte improvvisamente la forza quando la leva del freno viene tirata.



15 mm di gioco



- 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 Nm {10 – 20 kgfcm}

## ISTRUZIONI per l'ASSISTENZA SI-22V0G

# Sistema Frenante Anteriore Inter-M

Prima dell'uso, leggere con attenzione queste istruzioni, e attenersi ad esse per un uso corretto.

SHIMANO  
NEXUS

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

Freno	Mozzo	Leva	Cavetto del freno
BR-IM41-F	HB-NX50-NT BL-IM40	SB-7S45 BL-IM45	
		SB-4S35 BL-IM33	
		SB-3S30 BL-IM32	
		SB-4S30 BL-IM30	
		BL-IM36	

\* Usare l'unità frenante anteriore BR-IM41-F in combinazione con il mozzo di tipo a dado.

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