

Podręcznik sprzedawcy

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

Hydrauliczny hamulec tarczowy/ DUAL CONTROL LEVER

ST-RS505
ST-RS685
BR-RS505
BR-RS785
BR-RS805

Ten podręcznik nie obejmuje montażu ST-R785 z hamulcami.
Montaż ST-R785 z hamulcami jest opisany w „DM-BR0004”.

SPIS TREŚCI

WAŻNA INFORMACJA.....	3
ABY ZAPEWNIĆ BEZPIECZEŃSTWO	4
WYKAZ POTRZEBNYCH NARZĘDZI.....	10
MONTAŻ	12
Montaż przewodu hamulcowego	12
Montaż przewodu hamulcowego (z systemem szybkiego podłączania przewodu)	18
Mocowanie do kierownicy	24
Dodawanie oryginalnego oleju mineralnego Shimano i odpowietrzanie	26
Montaż zacisku hamulca	41
Tymczasowe dokręcanie śrub mocujących do ramy.....	52
Montaż linki przerzutki	53
REGULACJA.....	62
Regulacja skoku i zasięgu	62
KONSERWACJA	67
Wymiana okładzin hamulcowych	67
Wymiana tabliczki znamionowej	69
Wymiana oryginalnego oleju mineralnego Shimano	70
Wymiana osłony przerzutki.....	70
Wymiana głównego wspornika dźwigni	72
Wymiana osłony linki.....	74
Wyciąganie odłączonej końcówki linki (linka przerzutki).....	75
Wymiana prowadnicy linki SL	78

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 (<https://si.shimano.com>).
- Klienci, którzy mają ograniczony dostęp do Internetu mogą skontaktować się z dystrybutorem SHIMANO lub którymkolwiek z biur SHIMANO, aby zdobyć podręcznik użytkownika w wersji drukowanej.
- 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 poważne obrażenia.



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

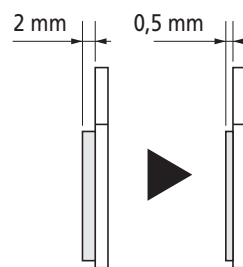
⚠ OSTRZEŻENIE

- **Podczas montażu komponentów należy zawsze postępować zgodnie z instrukcjami podanymi w instrukcji obsługi.**
Zaleca się stosowanie wyłącznie 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 jeśli regulacje nie zostaną wykonane prawidłowo, mogą wystąpić problemy i może dojść do upadku z roweru, co może spowodować poważne obrażenia.
-  Przed wykonaniem czynności konserwacyjnych, np. wymiany części, należy założyć okulary ochronne.
- Po uważnym przeczytaniu niniejszego podręcznika sprzedawcy należy zachować go na przyszłość.

Należy również przekazać użytkownikom następujące informacje:

■ Hamulec

- Każdy rower może mieć inne charakterystyki prowadzenia w zależności od modelu. Z tego względu należy nauczyć się odpowiedniej techniki hamowania (w tym wyczucia siły nacisku dźwigni hamulca i charakterystyki panowania nad rowerem) oraz obsługi roweru. Niewłaściwe zastosowanie układu hamulcowego roweru może spowodować utratę sterowania lub upadek, które mogą prowadzić do poważnych obrażeń. Aby zapewnić prawidłową obsługę, należy zwrócić się do profesjonalnego sprzedawcy rowerów lub zapoznać się z podręcznikiem użytkownika. Duże znaczenie ma także ćwiczenie techniki jazdy oraz hamowania itp.
- Należy 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; nie należy ich dotykać w czasie jazdy ani bezpośrednio po wymontowaniu z roweru. W przeciwnym razie może dojść do oparzenia.
- Należy uważać, aby nie dopuścić do dostania się oleju lub smaru na tarczę hamulca i klocki hamulcowe. Istnieje zagrożenie, że hamulce mogą działać nieprawidłowo.
- Jeśli olej lub smar dostanie się na powierzchnię okładzin hamulcowych, należy skonsultować się z punktem sprzedaży lub przedstawicielem. Istnieje zagrożenie, że hamulce mogą działać nieprawidłowo.
- Jeśli podczas hamowania słychać hałas, okładziny hamulcowe mogły osiągnąć poziom zużycia eksploatacyjnego. Sprawdzić, czy temperatura układu hamulcowego jest dostatecznie niska, a także ocenić grubość okładziny hamulcowej. Wymienić okładziny hamulcowe na nowe, jeśli ich grubość jest mniejsza niż 0,5 mm. Należy 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.
- W przypadku ciągłego użytkowania hamulców może dojść do zablokowania oparami. Aby usunąć ten stan, należy na chwilę puścić dźwignię.

Zablokowanie oparami to zjawisko polegające na nagrzewaniu się oleju w układzie hamulcowym powodującym zwiększenie objętości wody lub pęcherzyków powietrza wewnątrz układu hamulcowego. W rezultacie może dojść do nagłego wydłużenia skoku dźwigni hamulca.

- Ten układ hamulcowy nie jest przystosowany do pracy w sytuacjach, gdy rower jest odwrócony kołami do góry. Jeśli rower zostanie odwrócony kołami do góry lub położony na bok, hamulec może działać nieprawidłowo, prowadząc do poważnego wypadku. Przed jazdą na rowerze należy pamiętać o kilkukrotnym naciśnięciu dźwigni hamulca w celu sprawdzenia, czy hamulce działają prawidłowo. Jeśli hamulce nie działają prawidłowo, należy przerwać użytkowanie hamulców i skontaktować się ze sprzedawcą lub punktem sprzedaży.
- Jeśli opór po naciśnięciu dźwigni hamulca nie jest wyczuwalny, należy natychmiast przerwać użytkowanie hamulców i skontaktować się ze sprzedawcą lub punktem sprzedaży.
- W przypadku wystąpienia wycieków płynu należy natychmiast przerwać użytkowanie hamulców i skontaktować się ze sprzedawcą lub punktem sprzedaży.
- Jeśli przedni hamulec zostanie przyciśnięty za mocno, może dojść do blokady koła, przewrócenia się roweru do przodu i poważnych obrażeń.
- Przed jazdą na rowerze należy zawsze sprawdzać, czy przednie i tylne hamulce działają prawidłowo.
- W deszczowej pogodzie droga hamowania wydłuża się. Należy zwolnić i hamować wcześniej oraz delikatniej.
- Jeśli powierzchnia drogi jest mokra, opony mogą się łatwiej ślizgać. W przypadku poślizgu opony może dojść do przewrócenia roweru, co może spowodować niebezpieczną sytuację. Należy zwolnić i hamować wcześniej oraz delikatniej.
- Dźwignia nigdy nie może być modyfikowana. W przeciwnym razie może dojść do pęknięcia, które może całkowicie uniemożliwić hamowanie.
- Przed jazdą należy sprawdzić, czy nie występują uszkodzenia, np. łuszczenie lub pęknięcia elementów karbonowych. W przypadku wystąpienia uszkodzeń należy natychmiast przerwać użytkowanie roweru i skontaktować się ze sprzedawcą lub punktem sprzedaży. W przeciwnym razie może dojść do pęknięcia, które może całkowicie uniemożliwić hamowanie.

Montaż na rowerze i konserwacja:

- W czasie montażu lub serwisowania koła należy 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.
- Jeśli tarcze hamulców są zużyte, pęknięte lub wypaczone, należy je wymienić.
- Jeśli grubość zużytej tarczy hamulca spadnie do około 1,5 mm lub tak, że widoczna jest aluminiowa powierzchnia, tarczę należy wymienić na nową.
- Przed podjęciem próby regulacji hamulca sprawdzić, czy jego elementy dostatecznie ostygły.
- Używać wyłącznie oryginalnego oleju mineralnego Shimano. Użycie innych typów olejów może spowodować problemy w działaniu hamulców i nieefektywność układu.
- Używać wyłącznie oleju z nowo otwartego pojemnika. Nie używać ponownie oleju spuszczonego z układu. Stary lub zużyty olej może zawierać wodę, która może spowodować zapowietrzenie układu hamulcowego.
- Uważać, aby do układu hamulcowego nie przedostały się woda lub pęcherzyki powietrza. W przeciwnym wypadku może wystąpić zapowietrzenie. Należy zachować szczególną ostrożność podczas zdejmowania pokrywy zbiornika wyrównawczego.
- W razie konieczności ucięcia przewodu hamulcowego w celu dostosowania jego długości albo podczas zmiany przewodu hamulcowego z lewego na prawy i na odwrót należy pamiętać, aby odpowietrzyć przewód, wykonując czynności opisane w części „Dodawanie oryginalnego oleju mineralnego Shimano i odpowietrzanie”.
- Podczas odwracania roweru kołami do góry lub na bok należy pamiętać, że układ hamulcowy może zawierać pęcherzyki powietrza w zbiorniku wyrównawczym, które pozostają tam, jeśli śruby odpowietrzające są zakręcone, lub które gromadzą się w różnych częściach układu hamulcowego, kiedy jest on używany przez długi czas. Ten układ hamulców tarczowych nie jest przystosowany do pracy w sytuacjach, gdy rower jest odwrócony kołami do góry. Jeśli rower zostanie odwrócony kołami do góry lub na bok, pęcherzyki powietrza w zbiorniku wyrównawczym mogą przemieścić się w kierunku zacisków. Jeśli rower został odwrócony kołami do góry lub na bok, przed jazdą na rowerze należy kilkukrotnie użyć dźwigni hamulca, aby sprawdzić, czy hamulce działają prawidłowo. Jeżeli hamulce nie działają prawidłowo, wyregulować je zgodnie z następującą procedurą.

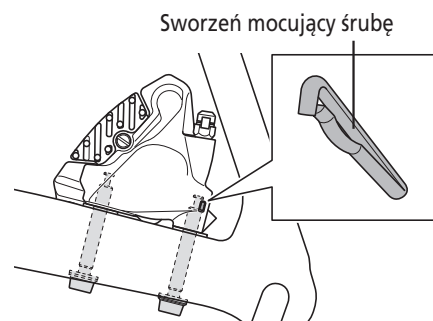


Jeśli hamulec nie działa (działa zbyt wolno) po naciśnięciu dźwigni

Ustawić dźwignię hamulca tak, aby była równoległa do podłoża, a następnie kilkukrotnie lekko nacisnąć dźwignię hamulca i poczekać, aż pęcherzyki wrócą do zbiornika wyrównawczego.

Jeśli skuteczność działania hamulców jest nadal niezadowalająca, odpowietrzyć układ hamulcowy. (Patrz „Dodawanie oryginalnego oleju mineralnego Shimano i odpowietrzanie”).

- Jeżeli dźwignia zacisku piasty znajduje się po tej samej stronie, co tarcza hamulca, istnieje zagrożenie, że mogą one przeszkadzać sobie nawzajem, co jest niebezpieczne, dlatego należy sprawdzić, czy nie ma między nimi kontaktu.
- Układy hamulców tarczowych Shimano nie są kompatybilne z rowerami typu tandem. Ponieważ rowery typu tandem są cięższe, wzrasta obciążenie działające na układ hamulcowy podczas hamowania. Jeżeli w rowerze typu tandem zastosowane zostaną hydrauliczne hamulce tarczowe, temperatura oleju zbyt wrośnie, wskutek czego w przewodach hamulcowych mogą wystąpić blokady albo rozerwania spowodowane przez opary, co z kolei spowoduje awarię hamulców.
- Podczas instalacji zacisku hamulca przy pomocy sworzni mocujących śruby należy użyć śrub mocujących o odpowiedniej długości.
W przeciwnym przypadku sworznie mocujące śruby mogą nie zostać pewnie zamocowane, a śruby mogą wypaść.

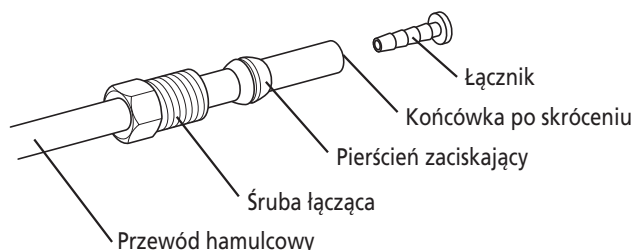


■ Przewód hamulcowy

- Po zamontowaniu przewodu hamulcowego do hamulca, dodaniu oryginalnego oleju mineralnego Shimano i odpowietrzeniu należy kilkakrotnie nacisnąć dźwignię w celu sprawdzenia poprawności pracy hamulców i braku wycieków płynu z przewodu lub układu.
- Łącznik można stosować wyłącznie z tym przewodem hamulcowym. Należy użyć odpowiedniego łącznika zgodnie z poniższą tabelą.
Użycie niezgodnego łącznika może być przyczyną wycieków płynu.

Nr modelu	Długość	Kolor
SM-BH59-JK-SS	13,2 mm	Złoty

- Podczas ponownego montażu nie należy powtórnie używać pierścienia zaciskającego ani łącznika. Uszkodzony lub ponownie użyty pierścień zaciskający lub łącznik mogą nie zapewnić pewnego połączenia przewodu hamulcowego, co może doprowadzić do odłączenia przewodu od zacisków lub dźwigni hamulca.
W przypadku odłączenia przewodu hamulcowego istnieje niebezpieczeństwo nagłej utraty możliwości hamowania.



- Obciąć przewód hamulcowy tak, aby odcięty koniec był prostopadły do długości przewodu. Jeśli przewód hamulcowy zostanie obcięty pod kątem, mogą powstać wycieki płynu.



 PRZESTROGA

Należy również przekazać użytkownikom następujące informacje:

■ **Uwagi dotyczące oryginalnego oleju mineralnego Shimano**

- Kontakt oleju z oczami może spowodować podrażnienie. W przypadku kontaktu z oczami przepłukać oczy wodą i niezwłocznie skorzystać z pomocy medycznej.
- Kontakt oleju ze skórą może spowodować wysypkę i podrażnienie. W przypadku kontaktu ze skórą dokładnie przemyć skórę mydłem i wodą.
- Wdychanie mgły lub oparów oryginalnego oleju mineralnego Shimano może wywołać nudności. Zasłonić nos i usta maską oddechową. Używać oleju w dobrze wentylowanym miejscu. W przypadku dostania się oparów oleju do dróg oddechowych należy jak najszybciej wyjść na świeże powietrze i okryć się kocem. Położyć się i ogrzać się, a w razie potrzeby zwrócić się o pomoc medyczną.

■ **Okres wypalenia**

- Tarcze hamulcowe wymagają dotarcia, dlatego siła hamowania rośnie wraz z upływem okresu docierania. Należy o tym pamiętać podczas używania hamulców w okresie docierania.

Montaż na rowerze i konserwacja:

■ **Stosowanie oryginalnego oleju mineralnego Shimano**

- Kontakt oleju z oczami może spowodować podrażnienie. Na czas pracy zakładać okulary ochronne. Unikać kontaktu oleju z oczami. W przypadku kontaktu z oczami przepłukać oczy wodą i niezwłocznie skorzystać z pomocy medycznej.
- Kontakt oleju ze skórą może spowodować wysypkę i podrażnienie. Przed użyciem oleju założyć rękawice. W przypadku kontaktu ze skórą dokładnie przemyć skórę mydłem i wodą.
- Nie pić. Może to spowodować wymioty lub biegunkę.
- Przechowywać w miejscu niedostępnym dla dzieci.
- Nie przecinać, nie podgrzewać, nie spawać ani nie zwiększać ciśnienia w zbiorniku z olejem, ponieważ może to prowadzić do wybuchu lub pożaru.
- Utylizacja zużytego oleju: Postępować zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi utylizacji.
- Wskazówki: Pojemnik powinien być zamknięty, aby nie przedostały się do niego ciała obce i woda. Należy go przechowywać w chłodnym ciemnym miejscu z dala od bezpośredniego działania światła słonecznego i ciepła.
Przechowywać z dala od źródeł ciepła i ognia. Klasa oleju III, poziom zagrożeń III

■ **Czyszczenie z użyciem kompresora**

- W przypadku demontażu zacisków hamulcowych w celu wyczyszczenia wewnętrznych części przy użyciu kompresora należy mieć na uwadze fakt, że wilgoć ze sprężonego powietrza może pozostać na elementach zacisków. Przed ponownym zamontowaniem zacisków hamulcowych należy poczekać, aż ich elementy wyschną.

■ **Przewód hamulcowy**

- Podczas cięcia przewodu hamulcowego należy ostrożnie obchodzić się z nożem, aby nie spowodować obrażeń.
- Należy unikać obrażeń powodowanych przez pierścień zaciskający.

UWAGA

Należy również przekazać użytkownikom następujące informacje:

- Podczas zmiany przełożeń należy kręcić ramionami mechanizmu korbowego.
- Należy ostrożnie obchodzić się z produktami i unikać narażania ich na silne wstrząsy.
- Nie należy używać rozpuszczalników lub podobnych substancji do czyszczenia produktów. Substancje tego typu mogą uszkodzić ich powierzchnię.
- Dźwignie karbonowe należy czyścić za pomocą miękkiej szmatki i neutralnych środków czyszczących. W przeciwnym razie może dojść do uszkodzenia materiału, które może mieć negatywny wpływ na jego wytrzymałość.
- Unikaj pozostawiania dźwigni karbonowych w miejscach, w których mogą być narażone na działanie wysokich temperatur. Należy również przechowywać je z dala od ognia.
- Jeżeli zmiana przełożenia nie wydaje się być płynna, należy umyć przerzutkę i nasmarować wszystkie części ruchome.
- Po zdjęciu koła roweru zaleca się montaż podkładek dystansowych okładzin. Nie należy naciskać dźwigni hamulca po wyjęciu koła. Jeśli dźwignia hamulca zostanie naciśnięta bez zamontowanych podkładek dystansowych okładzin, tłoczki wysuną się bardziej niż zwykle. W takim przypadku należy skontaktować się ze sprzedawcą.
- Podczas czyszczenia i konserwacji układu hamulcowego należy używać wody z mydłem lub suchej szmatki. Nie używać powszechnie dostępnych środków czyszczących do hamulców ani środków wyciszających, ponieważ mogą one spowodować uszkodzenie części takich, jak uszczelki.
- Gwarancja nie obejmuje naturalnego zużycia lub pogorszenia działania wynikającego z normalnego użytkowania.

Montaż na rowerze i konserwacja:

- Należy zastosować nieco dłuższy przewód hamulcowy/pancerz nawet w przypadku, gdy kierownica jest skrzycona maksymalnie. Ponadto należy sprawdzić, czy dźwignia przerzutki nie dotyka ramy, gdy kierownica jest maksymalnie skrzycona.
- W celu zapewnienia płynnej pracy mechanizmu należy stosować linki i prowadnice OT-SP.
- Przed użyciem nasmarować linkę oraz wnętrze pancerza, aby zapewnić swobodne ślizganie się linki. Do linki nie mogą przylegać żadne zanieczyszczenia. Jeśli z linki zostanie wytarty smar, zalecamy użycie smaru SIS SP41 (Y04180000).
- Do smarowania linki przerzutki stosuje się smar specjalny. Nie należy stosować smaru wysokiej jakości ani innych środków smarnych. W przeciwnym razie może dojść do pogorszenia wydajności zmiany przełożeń.
- Jeśli nie daje się wyregulować przerzutki, sprawdzić, czy haki są ustawione w linii. Sprawdzić również, czy nasmarowana jest linka oraz czy pancerz nie jest zbyt długi lub zbyt krótki.
- Nie należy rozbierać zespołu dźwigni.

■ Hamulec tarczowy

- Jeżeli uchwyt montażowy zacisku hamulca i haki tylnego trójkąta nie mają standardowych wymiarów, może dochodzić do zetknięcia tarczy hamulcowej i zacisku.
- Po zdjęciu koła roweru zaleca się montaż podkładek dystansowych okładzin. Podkładki dystansowe okładzin zapobiegają ruchowi tłoczka po naciśnięciu dźwigni hamulca w sytuacji, gdy zdjęto koło.
- Jeśli dźwignia hamulca zostanie naciśnięta bez zamontowanych podkładek dystansowych okładzin, tłoczki wysuną się bardziej niż zwykle. Za pomocą śrubokręta płaskiego lub podobnego narzędzia wepchnąć okładziny z powrotem na miejsce, uważając, aby nie uszkodzić ich powierzchni. (Jeśli okładziny hamulcowe nie są montowane, wepchnąć przy użyciu płaskiego narzędzia tłoczki z powrotem, uważając, aby ich nie uszkodzić). Jeśli wypychanie z powrotem okładzin hamulcowych lub tłoczków jest utrudnione, usunąć śruby odpowietrzające i ponowić próbę. (W tym czasie ze zbiornika wyrównawczego może wypłynąć nieco oleju).
- Podczas czyszczenia i konserwacji układu hamulcowego używać alkoholu izopropylowego, wody z mydłem lub suchej szmatki. Nie należy używać dostępnych w handlu środków czyszczących do hamulców ani środków wyciszających. Mogą one spowodować uszkodzenie części takich jak uszczelki.
- Nie wyciągać tłoczków podczas demontażu zacisków hamulca.
- Jeśli tarcze hamulców są zużyte, pęknięte lub wypaczone, należy je wymienić.

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 zamontowania produktu wymagane są następujące narzędzia.

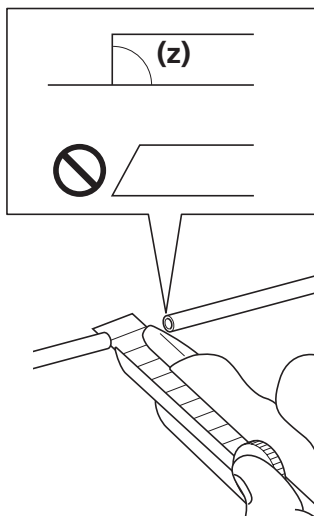
Narzędzie		Narzędzie		Narzędzie	
	Klucz imbusowy 2 mm		Klucz płaski 8 mm		TL-BH61
	Klucz imbusowy 2,5 mm		Klucz oczkowy 7 mm		TL-CT12
	Klucz imbusowy 3 mm		Śrubokręt [nr 1]		SM-DISC (Lejek do oleju i korek oleju)
	Klucz imbusowy 4 mm		Śrubokręt płaski (nominalna śred. 0,8 x 4)		TL-BT03/TL-BT03-S
	Klucz imbusowy 5 mm		Nóż uniwersalny		

MONTAŽ

MONTAŻ

■ Montaż przewodu hamulcowego

1



Do przycięcia przewodu hamulcowego należy użyć noża uniwersalnego lub podobnego narzędzia tnącego.

(z) 90°

UWAGA

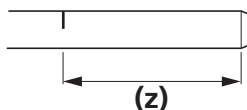
Noża uniwersalnego należy używać w bezpieczny i właściwy sposób, zgodnie z jego instrukcją obsługi.



WSKAZÓWKI

W przypadku użycia produktu TL-BH62 należy zapoznać się z dołączoną do niego instrukcją obsługi.

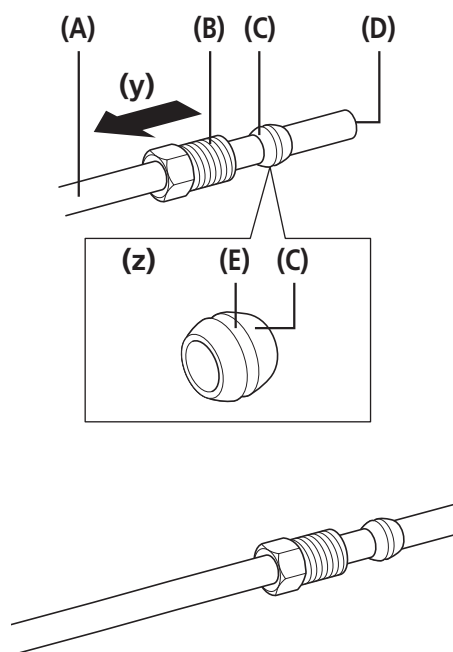
2



Najpierw zaznaczyć miejsce na przewodzie hamulcowym w sposób pokazany na rysunku tak, aby można było sprawdzić, czy końce przewodu hamulcowego są zamocowane w uchwytych przewodów zacisku hamulca oraz dźwigni Dual Control.
(Wskazówka: długość przewodu hamulcowego wewnątrz mocowań powinna wynosić około 11 mm).

(z) 11 mm

3



Przeciągnąć przewód hamulcowy przez śrubę łączącą oraz pierścień zaciskający w sposób przedstawiony na rysunku.

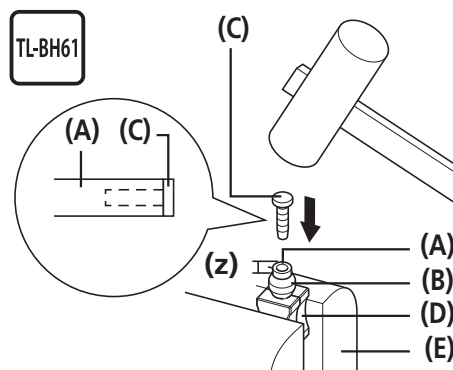
- (y) Kierunek wkładania
(z) Smar poza pierścieniem zaciskającym.

- (A) Przewód hamulcowy
(B) Śruba łącząca
(C) Pierścień zaciskający
(D) Końcówka po skróceniu
(E) Smar

UWAGA

W przypadku montażu do ramy typu wbudowanego do zacisku ramy należy najpierw podłączyć koniec przewodu hamulcowego, do którego nie jest podłączona obejma.

4



Za pomocą stożkowego narzędzia wygładzić wewnętrzną część przyciętej końcówki przewodu hamulcowego i zamocować łącznik.

Podłączyć przewód hamulcowy do bloku TL-BH61 i zamocować blok TL-BH61 w imadle, jak pokazano na rysunku.

Następnie uderzyć młotkiem łącznik tak, aby zetknął się z końcówką przewodu hamulcowego.

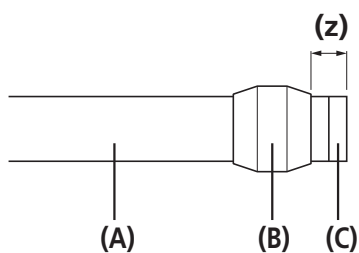
- (z) SM-BH59-JK-SS: 1 mm

- (A) Przewód hamulcowy
(B) Pierścień zaciskający
(C) Łącznik
(D) TL-BH61
(E) Imadło

UWAGA

Jeśli koniec przewodu hamulcowego nie będzie stykał się z łącznikiem, przewód hamulcowy może zostać odłączony lub może nastąpić wyciek płynu.

5



Po sprawdzeniu, czy pierścień zaciskający jest w położeniu przedstawionym na rysunku, należy nasmarować gwinty śruby łączącej.

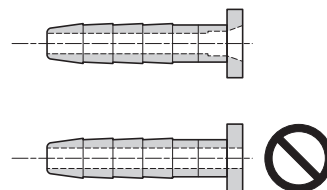
(z) 2 mm

Nr modelu	Długość	Kolor
SM-BH59-JK-SS	13,2 mm	Złoty

- (A) Przewód hamulcowy
(B) Pierścień zaciskający
(C) Łącznik

UWAGA

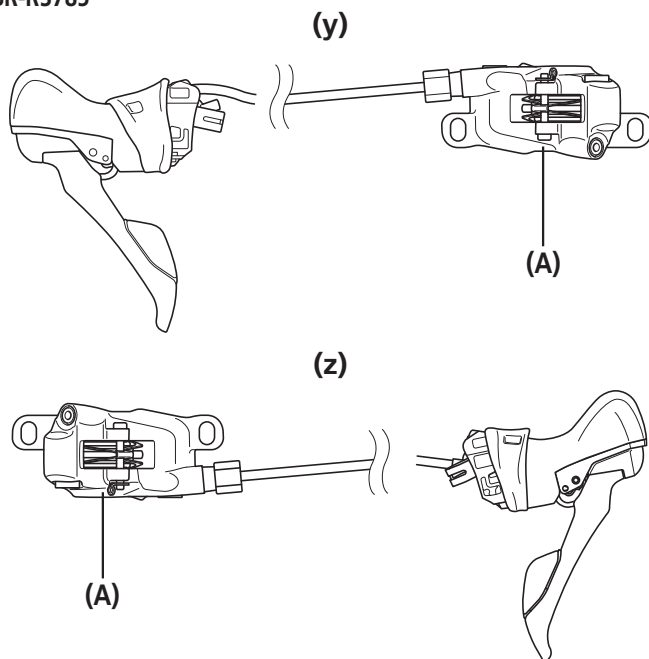
Należy użyć specjalnego łącznika dostarczonego razem z linką SM-BH59-JK-SS. Użycie innego łącznika niż dostarczony może spowodować poluzowanie elementów i doprowadzić do wycieku oleju lub innych problemów.



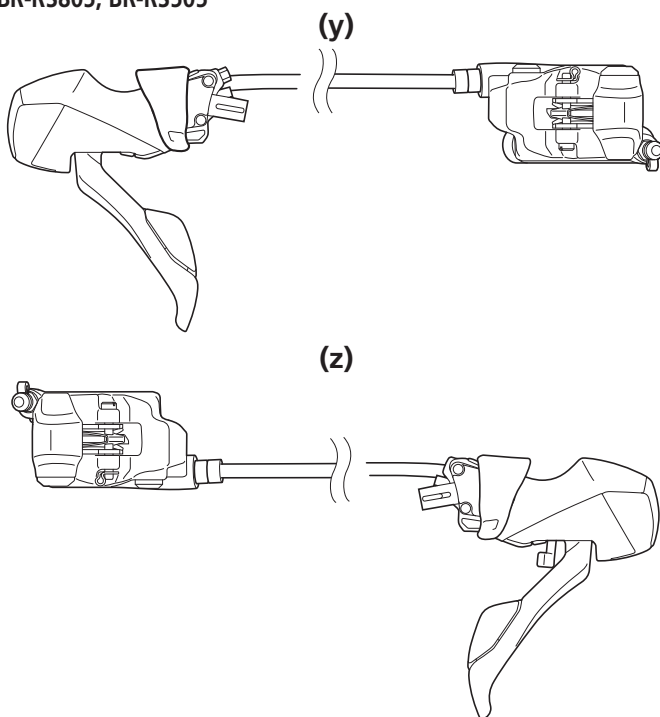
Upewnić się, że przewód hamulcowy nie jest skrzywiony.

Upewnić się, że zaciski hamulca i dźwignie Dual Control znajdują się w położeniach, które pokazano na rysunku.

ST-RS685/BR-RS785



ST-RS505/BR-RS805, BR-RS505



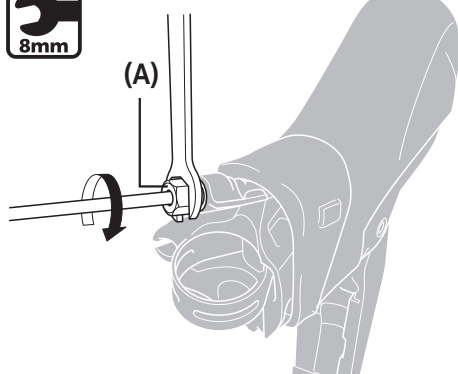
(y) Lewa dźwignia

(z) Prawa dźwignia

(A) Zacisk hamulca

6

7



Zamocować dźwignię Dual Control do kierownicy lub w imadle, a następnie wsunąć prosto przewód hamulcowy.

Dokręcić śrubę łączącą za pomocą klucza, wsuwając jednocześnie przewód hamulcowy.

(A) Śruba łącząca

Moment dokręcania

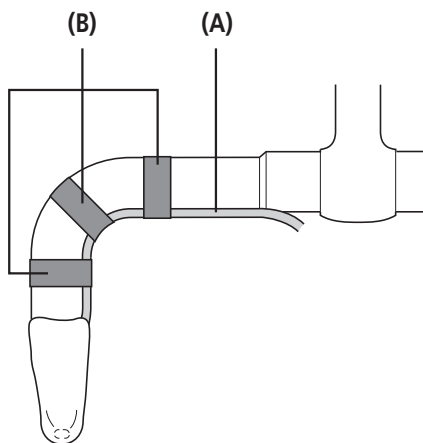


5-7 Nm

UWAGA

- W tym momencie upewnić się, że przewód hamulcowy jest wsuwany prosto.
- Podczas montażu przewodu hamulcowego z dźwignią przerzutki i hamulca zamocowaną na kierownicy, wyregulować kąt wspornika, aby ułatwić operowanie kluczem.
Należy wtedy uważać, aby nie uszkodzić kierownicy ani innych części.

8



Tymczasowo zamocować przewód hamulcowy do kierownicy np. za pomocą taśmy.

(A) Przewód hamulcowy

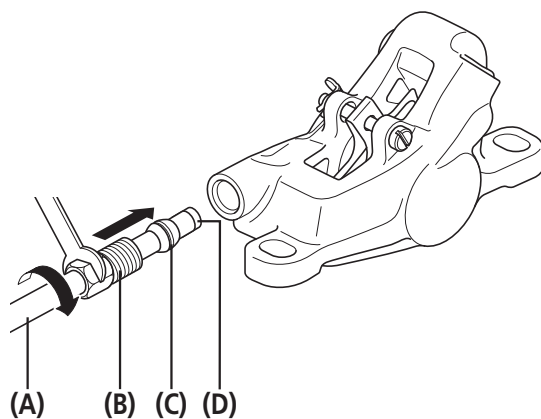
(B) Taśma

Koniec przewodu hamulcowego po stronie zacisku hamulca

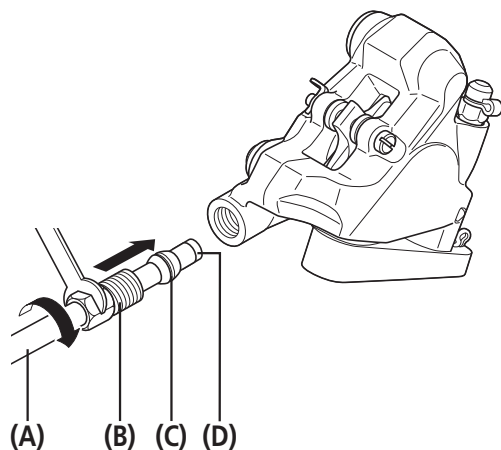
Przymocować łącznik do przewodu hamulcowego.

Wciskając przewód hamulcowy, należy dokręcać śrubę łączącą.

BR-RS785



BR-RS805/BR-RS505



(A) Przewód hamulcowy

(B) Śruba łącząca

(C) Pierścień zaciskający

(D) Łącznik

Moment dokręcania

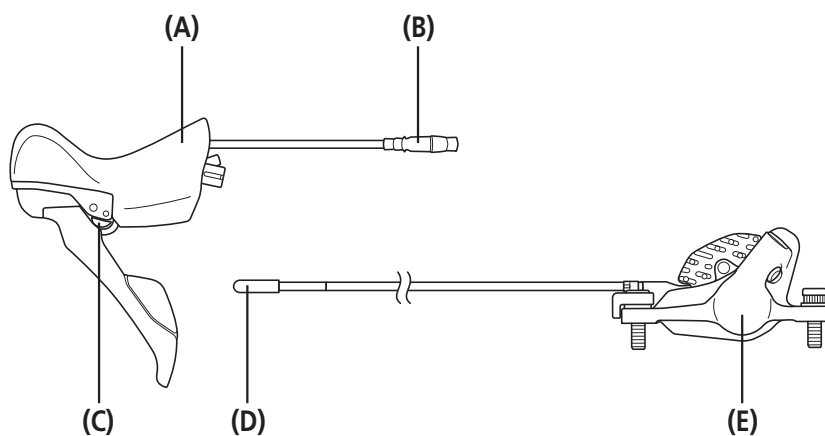


5-7 Nm

■ Montaż przewodu hamulcowego (z systemem szybkiego podłączania przewodu)

Widok systemu szybkiego podłączania przewodu

ST-RS685/BR-RS785



(A) Dźwignia Dual Control

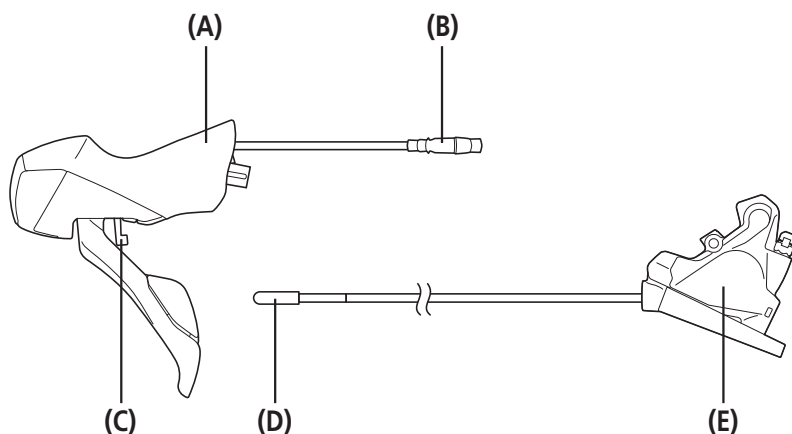
(B) Rękaw złączki

(C) Ogranicznik dźwigni

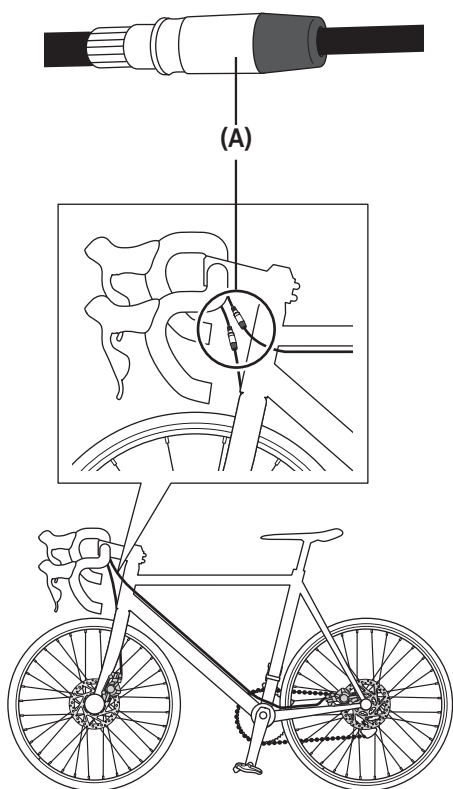
(D) Nakładka przewodu

(E) Zacisk hamulca

ST-RS505/BR-RS805, BR-RS505



Informacje o systemie szybkiego podłączania przewodu

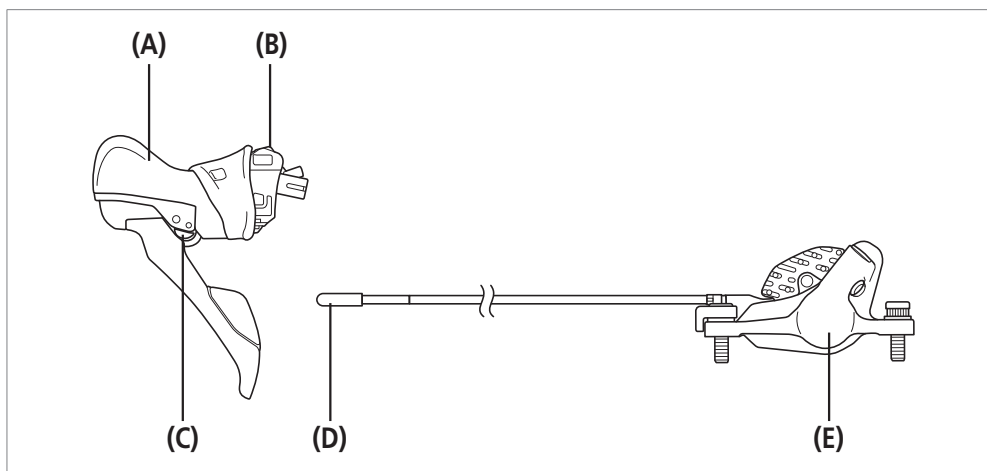


To jest komponent systemu szybkiego podłączania przewodu.

Informacje na temat montażu i wymiany przewodu hamulcowego znajdują się w rozdziale dotyczącym hamulców w Procedurach ogólnych.

(A) Rękaw złączki

Informacje o systemie szybkiego podłączania przewodu (bezpośrednio) (ST-RS685/BR-RS785)

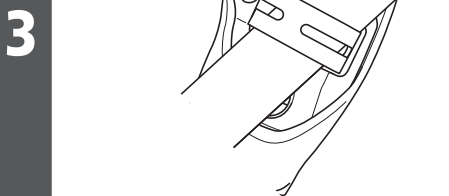


- (A) Dźwignia Dual Control
 (B) Rękaw złączki
 (C) Ogranicznik dźwigni
 (D) Nakładka przewodu
 (E) Zacisk hamulca

1 Przeciągnąć przewód hamulcowy przez każdy otwór w ramie wbudowanej.



Zdjąć nakładkę przewodu.

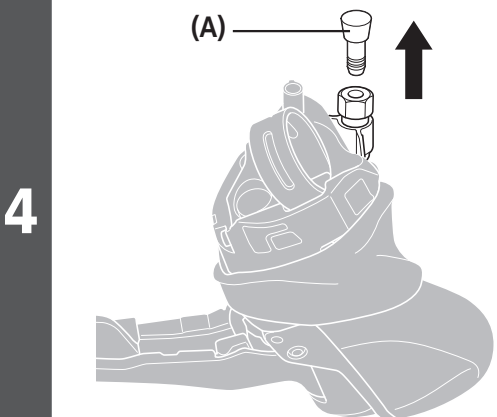


Zamocować dźwignię Dual Control do kierownicy lub w imadle.

Teraz należy skierować przyłącze przewodu dźwigni Dual Control w górę i zamocować je.

UWAGA

Podczas montażu przewodu hamulcowego z dźwignią przerzutki i hamulca zamocowaną na kierownicy, wyregulować kąt wspornika, aby ułatwić operowanie kluczem. Należy wtedy uważać, aby nie uszkodzić kierownicy ani innych części.



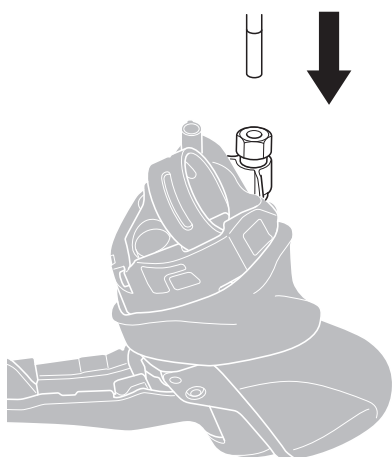
Zdjąć korek uszczelniający.

(A) Korek uszczelniający

UWAGA

Przykryć korek uszczelniający szmatką, ponieważ może wystąpić wyciek oleju nałożonego na korek.

5



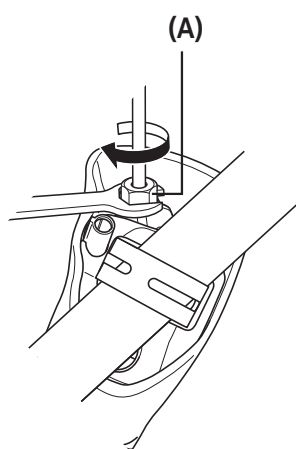
Umieścić przewód hamulcowy w złączce.



WSKAZÓWKI

Złączka jest wyposażona we wbudowany pierścień zaciskający. Umieścić go w taki sposób, aby nie zaczepił się o pierścień zaciskający.
Sprawdzić, czy przewód hamulcowy został umieszczony do linii oznaczonej na przewodzie.
Podczas montażu przewodu hamulcowego należy użyć szmatki, ponieważ może wystąpić wyciek oleju.

6



Dokręcić śrubę łączącą kluczem 8 mm.

Następnie wytrzeć pozostałości oleju.

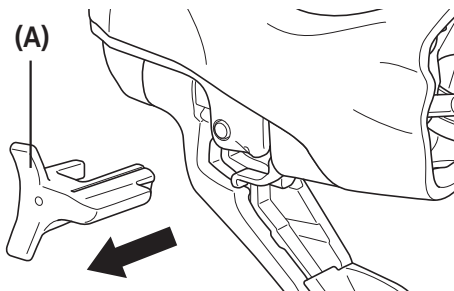
(A) Śruba łącząca

Moment dokręcania



5-7 Nm

7



Usunąć ogranicznik dźwigni hamulca.

(A) Ogranicznik dźwigni

UWAGA

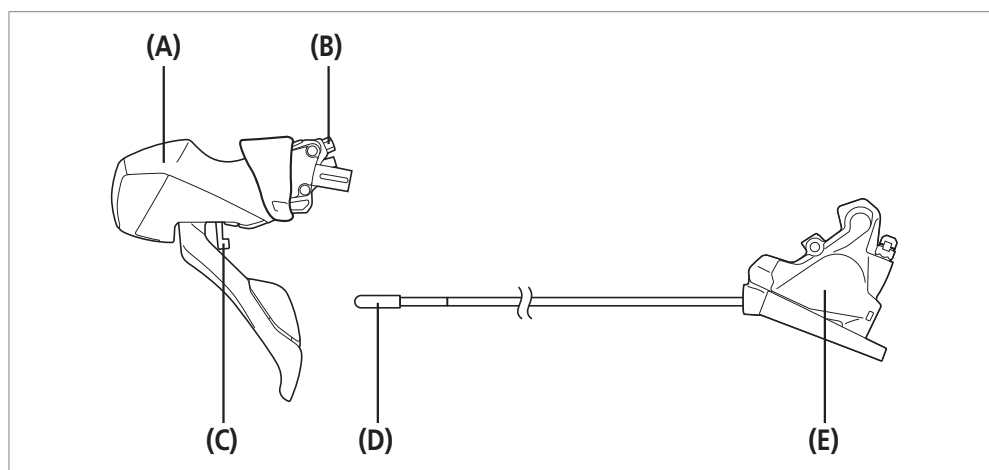
Po demontażu ogranicznika, a przed naciśnięciem dźwigni sprawdzić, czy podkładka dystansowa okładzin została zamocowana po stronie zacisku lub czy zacisk został zamocowany w rowerze, a tarcza hamulcowa znajduje się między zaciskami. Po zamocowaniu w rowerze upewnić się, że ogranicznik dźwigni został zdemontowany.



WSKAZÓWKI

Zwracając uwagę, aby nie naciskać dźwigni, przesunąć i pociągnąć końcówka, aby go zdemontować.

Informacje o systemie szybkiego podłączania przewodu (bezpośrednio) (ST-RS505/BR-RS805, BR-RS505)



- (A) Dźwignia Dual Control
 (B) Rękaw złączki
 (C) Ogranicznik dźwigni
 (D) Nakładka przewodu
 (E) Zacisk hamulca

1 Przeciągnąć przewód hamulcowy przez każdy otwór w ramie wbudowanej.

2 Zdjąć nakładkę przewodu.

3 Zamocować dźwignię Dual Control do kierownicy lub w imadle.
 Teraz należy skierować przyłącze przewodu dźwigni Dual Control w górę i zamocować je.

UWAGA

Podczas montażu przewodu hamulcowego z dźwignią przerzutki i hamulca zamocowaną na kierownicy, wyregulować kąt wspornika, aby ułatwić operowanie kluczem. Należy wtedy uważać, aby nie uszkodzić kierownicy ani innych części.

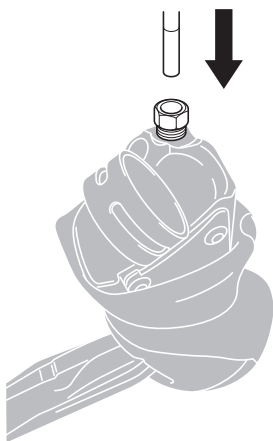
4 Zdjąć korek uszczelniający.

(A) Korek uszczelniający

UWAGA

Przykryć korek uszczelniający szmatką, ponieważ może wystąpić wyciek oleju nałożonego na korek.

5



Umieścić przewód hamulcowy w złączce.



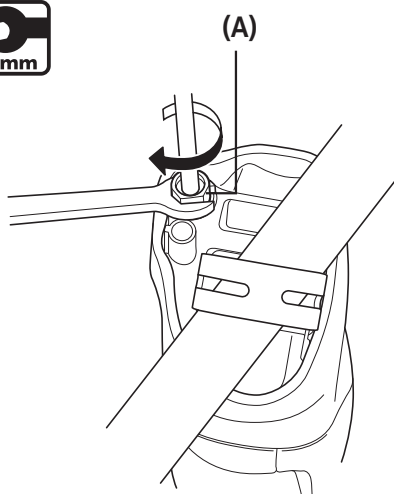
WSKAZÓWKI

Złączka jest wyposażona we wbudowany pierścień zaciskający. Umieścić go w taki sposób, aby nie zaczepił się o pierścień zaciskający.

Sprawdzić, czy przewód hamulcowy został umieszczony do linii oznaczonej na przewodzie.

Podczas montażu przewodu hamulcowego należy użyć szmatki, ponieważ może wystąpić wyciek oleju.

6



Dokręcić śrubę łączącą kluczem 8 mm.

Następnie wytrzeć pozostałości oleju.

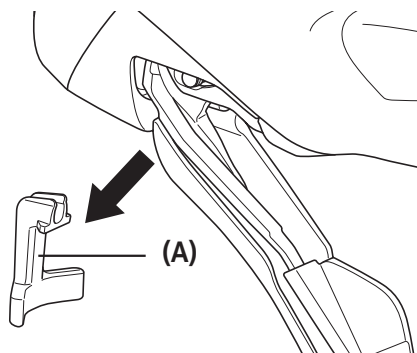
(A) Śruba łącząca

Moment dokręcania



5-7 Nm

7



Usunąć ogranicznik dźwigni hamulca.

(A) Ogranicznik dźwigni

UWAGA

Po demontażu ogranicznika, a przed naciśnięciem dźwigni sprawdzić, czy podkładka dystansowa okładzin została zamocowana po stronie zacisku lub czy zacisk został zamocowany w rowerze, a tarcza hamulcowa znajduje się między zaciskami. Po zamocowaniu w rowerze upewnić się, że ogranicznik dźwigni został zdemontowany.



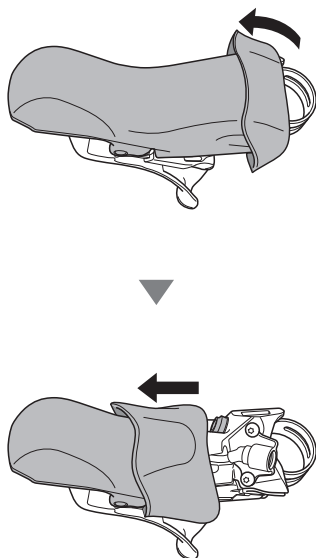
WSKAZÓWKI

Zwracając uwagę, aby nie naciskać dźwigni, przesunąć i pociągnąć końcówka, aby go zdemontować.

■ Mocowanie do kierownicy

ST-RS685

1



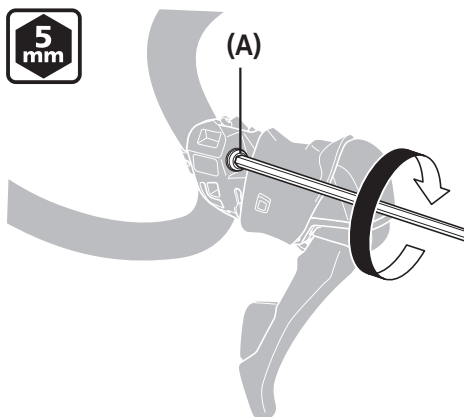
Oslonę przerzutki należy przesunąć do przodu.

Lekko obrócić końce osłony przerzutki dwiema rękami i powoli je docisnąć.

UWAGA

Ciągnięcie z użyciem zbyt dużej siły może uszkodzić osłonę przerzutki z powodu właściwości materiału, z którego została wykonana.

2



Użyć klucz imbusowego 5 mm, aby poluzować śrubę obejmę w górnej części osłony, a następnie dokręcić ją po ustawieniu na kierownicy.

(A) Śruba obejmę

Moment dokręcania

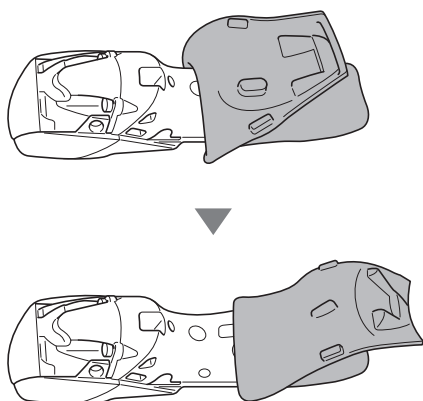
6-8 Nm

UWAGA

Podczas montażu dźwigni przerzutki na kierownicy szosowej należy odpowiednio poluzować śrubę obejmę. W przeciwnym razie może dojść do uszkodzenia kierownicy.

ST-RS505

1



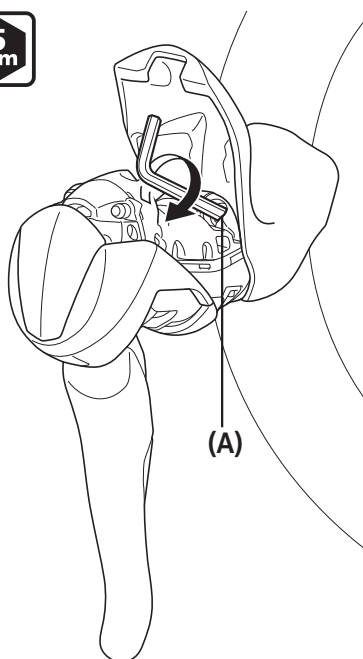
Oslonę przerzutki należy przesunąć do tyłu.

Lekko obrócić końce osłony przerzutki dwiema rękami i powoli je docisnąć.

UWAGA

Ciągnięcie z użyciem zbyt dużej siły może uszkodzić osłonę przerzutki z powodu właściwości materiału, z którego została wykonana.

2



Użyć klucz imbusowego 5 mm, aby poluzować śrubę obejmę w górnej części osłony, a następnie dokręcić ją po ustawieniu na kierownicy.

(A) Śruba obejmę

Moment dokręcania



6-8 Nm

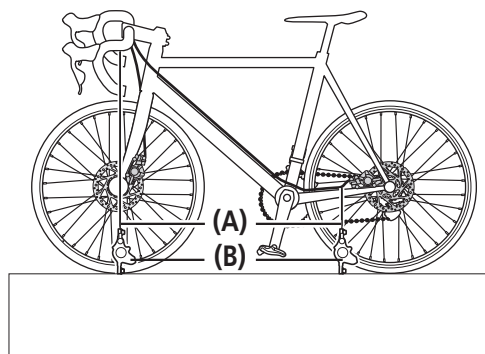
UWAGA

Podczas montażu dźwigni przerzutki na kierownicy szosowej należy odpowiednio poluzować śrubę obejmę. W przeciwnym razie może dojść do uszkodzenia kierownicy.

■ Dodawanie oryginalnego oleju mineralnego Shimano i odpowietrzanie

ST-RS685/BR-RS785

Stosując podkładkę dystansową odpowietrznika (żółtą) zamocowaną do zacisku hamulca, umieścić rower na stojaku w sposób pokazany na rysunku.

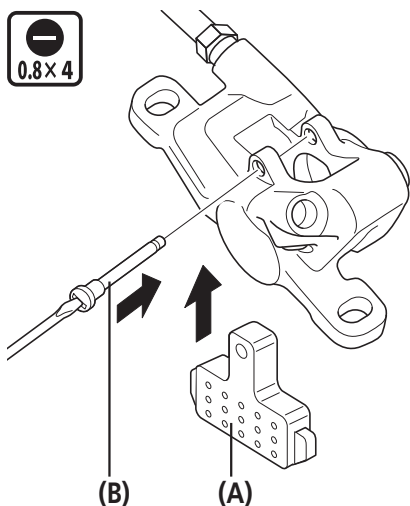


- (A) Przewód hamulcowy
(B) Zacisk hamulca

UWAGA

Podczas odpowietrzania zacisku hamulca należy zastosować zestaw SM-DISC (lejek z zamocowanym korkiem oleju).

1



Zamontować podkładkę dystansową odpowietrznika (żółtą).

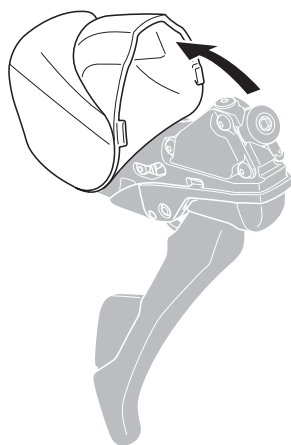
- (A) Podkładka dystansowa odpowietrznika
(B) Oś okładzin

Moment dokręcania

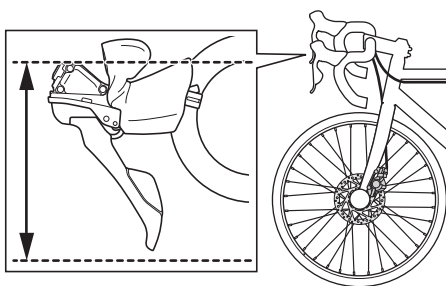


0,1-0,3 Nm

2



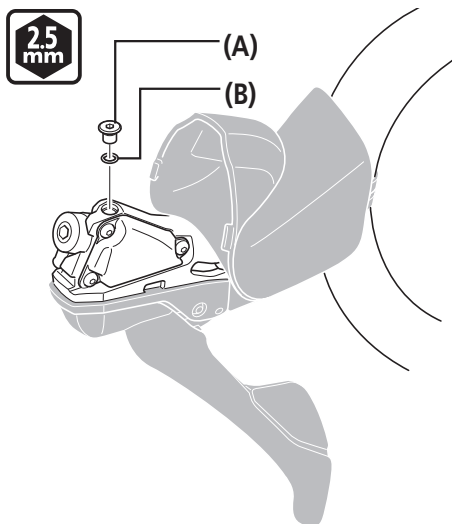
Osłonę przerzutki należy przesunąć do tyłu.

3


Wyregulować położenie śruby odpowietrzającej tak, aby jej powierzchnia znajdowała się równolegle do podłoża.

UWAGA

Podczas ustawiania pod kątem należy uważać, aby nie ciągnąć przewodu hamulcowego lub linki przerzutki z użyciem zbyt dużej siły.

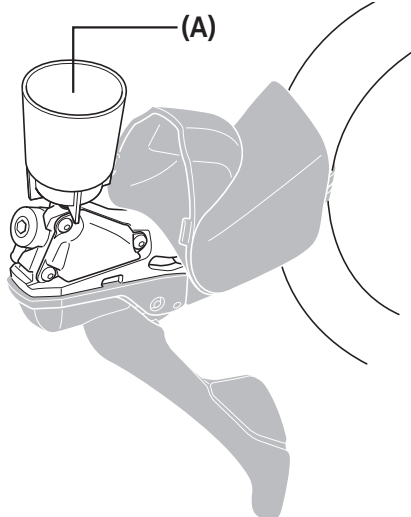
4


Odkręcić śrubę odpowietrzającą i zdjąć pierścień O-ring.

- (A) Śruba odpowietrzająca
(B) O-ring

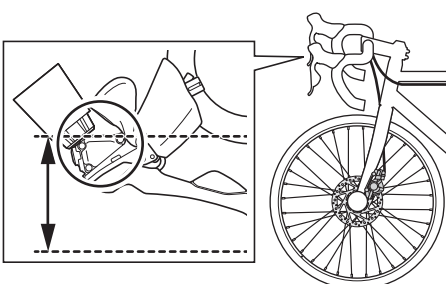
UWAGA

Należy uważać, aby nie upuścić śruby odpowietrzającej i pierścienia O-ring.

5


Założyć lejek do oleju.

- (A) Lejek do oleju

6


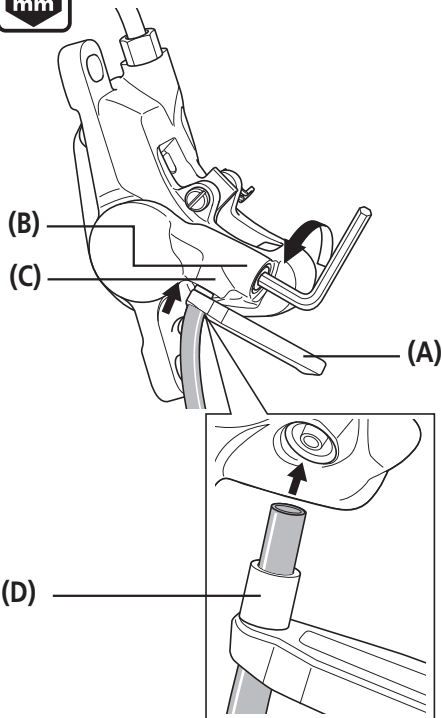
Jak pokazano na rysunku, ustawić kierownicę pod kątem w taki sposób, aby strona osłony przedstawiona na rysunku była równoległa do podłoża.

UWAGA

Podczas ustawiania pod kątem należy uważać, aby nie ciągnąć przewodu hamulcowego lub linki przerzutki z użyciem zbyt dużej siły.

7

Podczas odpowietrzania zablokować zacisk hamulca za pomocą imadła.



8

Napełnić strzykawkę wystarczającą ilością oleju.

Podłączyć adapter dostarczony z tym produktem lub narzędzie specjalne Shimano do końca rurki, podłączyć rurkę do zaworu odpowietrzającego i przymocować ją za pomocą uchwytu rurki, aby rurka nie została odłączona.

Odkręcić śrubę odpowietrzającą o 1/8 obrotu w celu otwarcia zbiornika.

Wcisnąć tłoczek strzykawki i dodać olej.

Olej zacznie wypływać z lejka.

Kontynuować dodawanie oleju, dopóki w wypływającym oleju będą widoczne bąbelki powietrza.

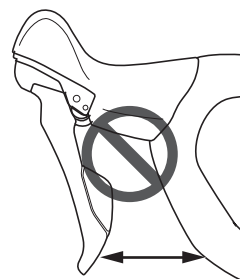
- (A) Uchwyt rurki
- (B) Śruba odpowietrzająca
- (C) Zawór odpowietrzający
- (D) Adapter

UWAGA

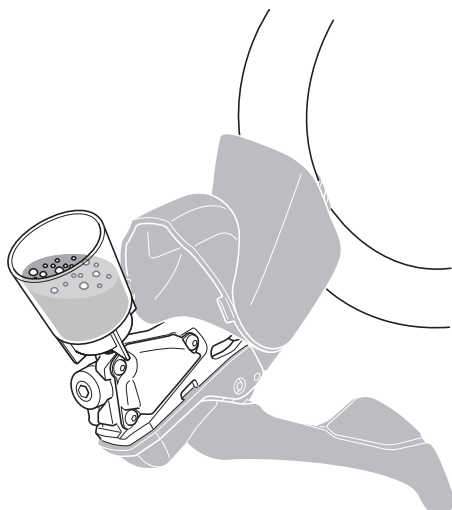
Zablokować zacisk hamulca za pomocą imadła, aby uniknąć przypadkowego odłączenia rurki.

Nie należy wielokrotnie naciskać i zwalniać dźwigni.

W wyniku takiej czynności może wypływać olej bez pęcherzyków powietrza, które mogą pozostać w oleju wewnątrz zacisku hamulca. Spowoduje to wydłużenie czasu odpowietrzania. (Jeżeli dźwignia jest wielokrotnie naciskana i zwalniana, należy spuścić cały olej i ponownie dodać nieco oleju).



9



Gdy z oleju w lejku znikną pęcherzyki powietrza, zakręcić tymczasowo śrubę odpowietrzającą.

Wyjąć strzykawkę, zasłaniając końcówkę rurki strzykawki zużytą ściereczką w celu uniknięcia rozpryskiwania się oleju.

10

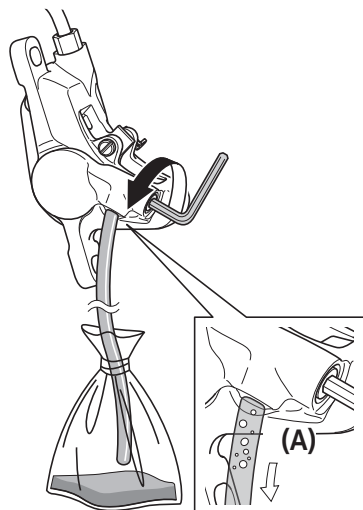


(A)

Obwiązać dostarczoną rurkę i torebkę gumowymi opaskami. Następnie ustawić klucz imbusowy 3 mm, jak pokazano na rysunku, i połączyć rurkę z zaworem odpowietrzającym.

(A) Torba

11



(A)

Poluzować śrubę odpowietrzającą.

W tym momencie upewnić się, że rurka jest właściwie przymocowana do zaworu odpowietrzającego.

Po krótkim czasie olej wraz z pęcherzykami powietrza przedostaną się w sposób naturalny z zaworu odpowietrzającego do rurki.

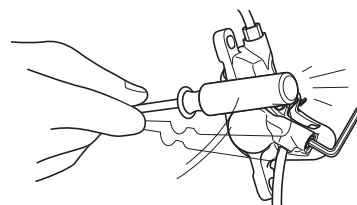
W ten sposób możliwe będzie usunięcie większej części bąbelków powietrza pozostających w układzie hamulcowym.

(A) Pęcherzyki powietrza



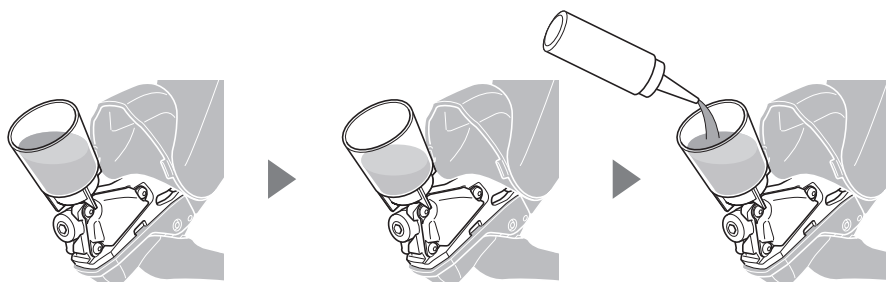
WSKAZÓWKI

Aby zwiększyć wydajność, pomocne może być delikatne potrząsanie przewodem hamulcowym lub delikatne stukanie śrubokrętem we wspornik dźwigni lub zaciski hamulca, albo przemieszczanie zacisku hamulca.

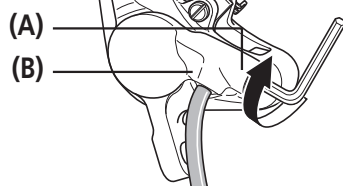


12

Poziom płynu w lejku spadnie. Dlatego należy kontynuować uzupełnianie lejka olejem, aby zachować poziom płynu i zapobiec dostaniu się powietrza do środka.



13

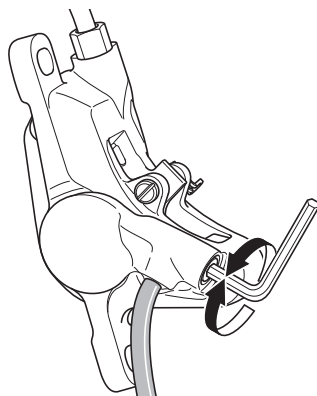
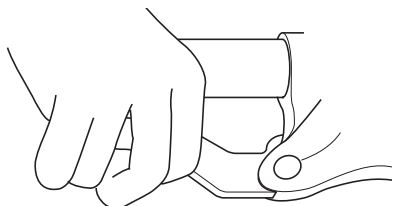


Gdy z zaworu odpowietrzającego nie wydostają się już pęcherzyki powietrza, tymczasowo dokręcić śrubę odpowietrzającą.

(A) Śruba odpowietrzająca

(B) Zawór odpowietrzający

14



Przy wciśniętej dźwigni hamulca należy szybko odkręcać i zakręcać śrubę odpowietrzającą (na około 0,5 sekundy za każdym razem) w celu uwolnienia wszelkich pęcherzyków powietrza, które mogą znajdować się w zacisku hamulca.

Powtórzyć tę czynność 2-3 razy.

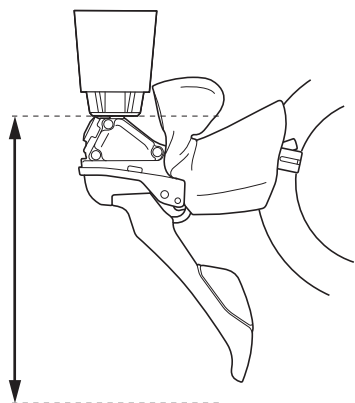
Następnie ponownie dokręcić śrubę odpowietrzającą.

Moment dokręcania



4-7 Nm

15



Podczas podnoszenia kierownicy dostosować położenie śruby odpowietrzającej, aby jej powierzchnia była ustawiona równoległe do podłoża, a następnie sprawdzić, czy w układzie nie zostały pęcherzyki powietrza.

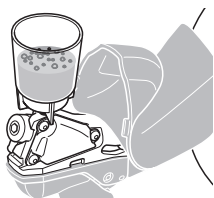
UWAGA

Zabezpieczyć kierownicę podczas wykonywania kontroli.

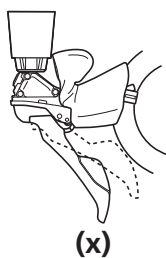
16

Jeżeli następnie zostanie naciśnięta dźwignia hamulca, pęcherzyki powietrza w układzie przedostaną się przez wylot do lejka. Kiedy pęcherzyki przestaną się wydostawać, należy wcisnąć dźwignię hamulca tak mocno, jak to możliwe.

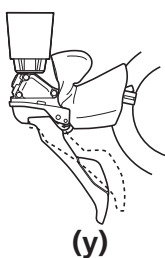
W normalnych warunkach użytkowania dźwignia powinna się w tym miejscu usztywniać.



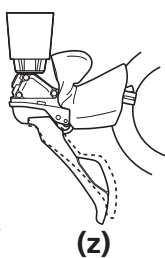
Działanie dźwigni



(x)



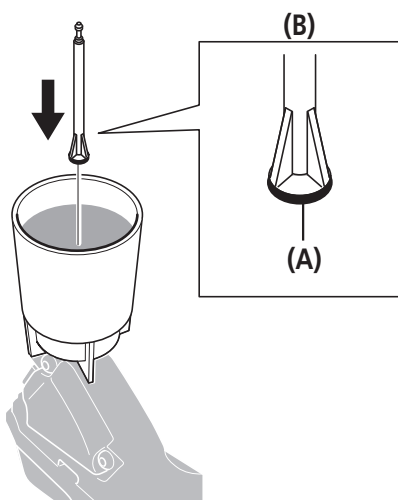
(y)



(z)

(x) Luźna**(y)** Nieco sztywna**(z)** Sztywna

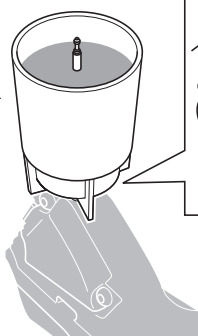
17



Zablokować lejek do oleju korkiem tak, aby strona z przymocowanym pierścieniem O-ring była skierowana do dołu.

(A) O-ring**(B)** Korek oleju

18



Wyjąć lejek z zamocowanym korkiem oleju, a następnie przymocować pierścień O-ring do śruby odpowietrzającej i dokręcić śrubę odpowietrzającą aż olej wycieknie, aby upewnić się, że w zbiorniku wyrównawczym nie ma już pęcherzyków powietrza.

W tym momencie użyć zużytej ściereczki w celu uniknięcia rozpryskiwania się oleju.

Moment dokręcania

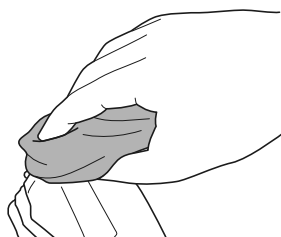


0,5-1 Nm

UWAGA

Nie należy naciskać dźwigni hamulca. W przeciwnym wypadku do siłownika mogą dostać się pęcherzyki powietrza.

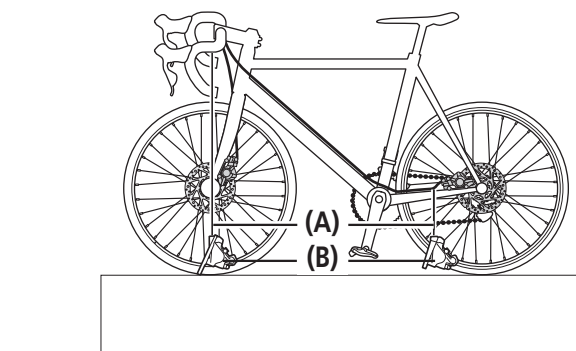
19



Wyrzeć olej, który wydostał się na zewnątrz.

ST-RS505/BR-RS805, BR-RS505

Stosując podkładkę dystansową odpowietrznika (żółtą) zamocowaną do zacisku hamulca, umieścić rower na stojaku w sposób pokazany na rysunku.



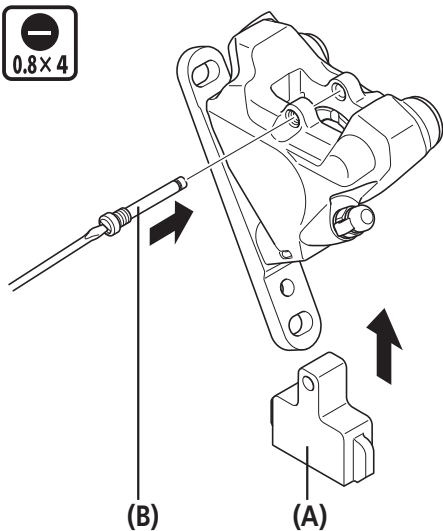
- (A) Przewód hamulcowy
(B) Zacisk hamulca

UWAGA

Podczas odpowietrzania zacisku hamulca należy zastosować zestaw SM-DISC (lejek z zamocowanym korkiem oleju).



1



Zamontować podkładkę dystansową odpowietrznika (żółtą).

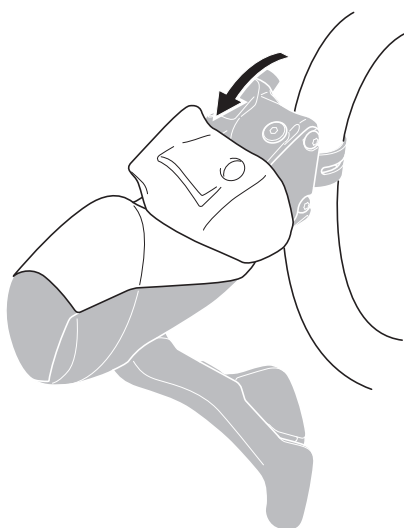
- (A) Podkładka dystansowa odpowietrznika
(B) Oś okładzin

Moment dokręcania

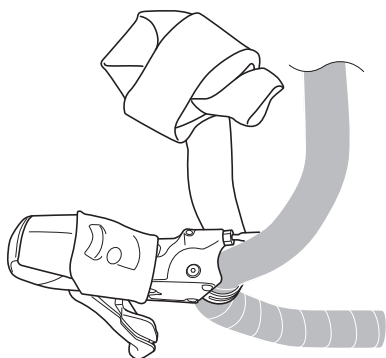


0,1-0,3 Nm

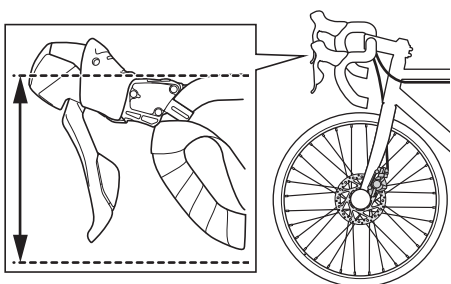
2



Oslonę przerzutki należy przesunąć do przodu.

3


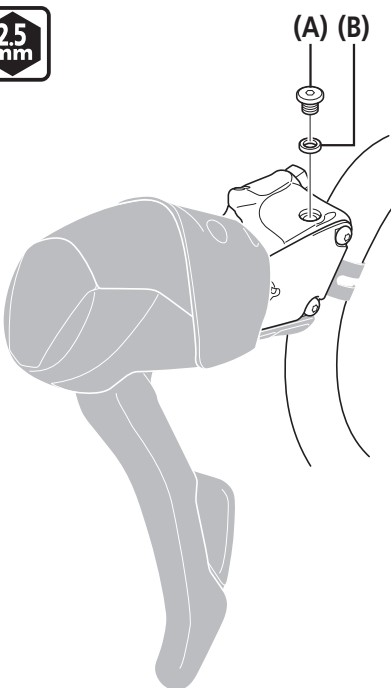
Zdjąć owijkę kierownicy.

4


Wyregulować położenie śruby odpowietrzającej tak, aby jej powierzchnia znajdowała się równolegle do podłoża.

UWAGA

Podczas ustawiania pod kątem należy uważać, aby nie ciągnąć przewodu hamulcowego lub linki przerzutki z użyciem zbyt dużej siły.

5


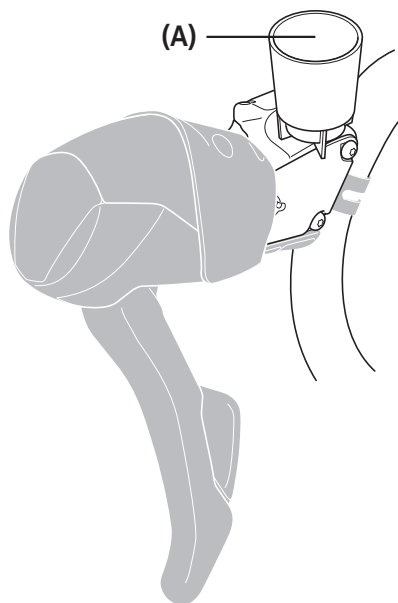
Odkręcić śrubę odpowietrzającą i zdjąć pierścień O-ring.

(A) Śruba odpowietrzająca
(B) O-ring

UWAGA

Należy uważać, aby nie upuścić śruby odpowietrzającej i pierścienia O-ring.

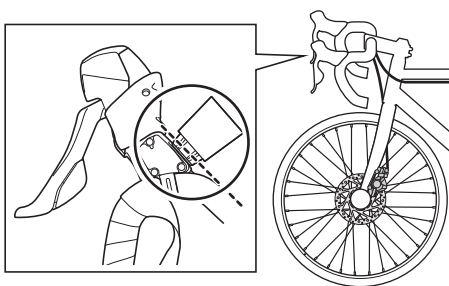
6



Włożyć lejek do oleju.

(A) Lejek do oleju

7



Jak pokazano na rysunku, ustawić kierownicę pod kątem w taki sposób, aby górna część śruby odpowietrzającej osłony znajdowała się pod kątem 45° do podłoża.

UWAGA

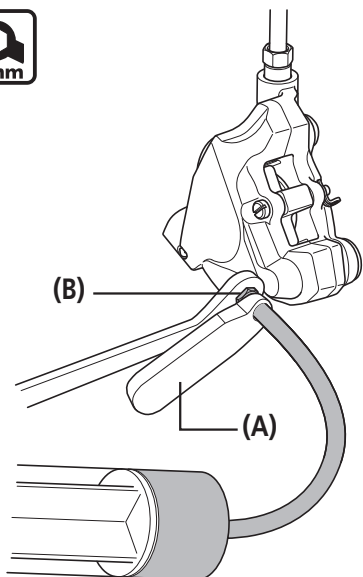
Podczas ustawiania pod kątem należy uważać, aby nie ciągnąć przewodu hamulcowego lub linki przerzutki z użyciem zbyt dużej siły.

8

Podczas odpowietrzania zablokować zacisk hamulca za pomocą imadła.



9



Przygotować klucz oczkowy 7 mm.

Napełnić strzykawkę wystarczającą ilością oleju, podłączyć rurkę strzykawki do śruby odpowietrzającej i przymocować ją za pomocą uchwyty rurki, aby rurka nie została odłączona.

Następnie odkręcić śrubę odpowietrzającą o 1/8 obrotu w celu otwarcia zbiornika.

(A) Uchwyt rurki

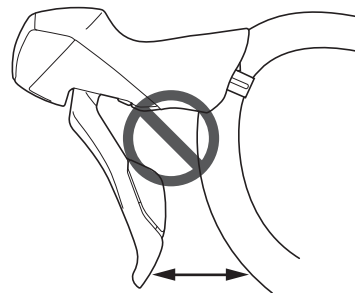
(B) Śruba odpowietrzająca

UWAGA

Zablokować zacisk hamulca za pomocą imadła, aby uniknąć przypadkowego odłączenia rurki.

Nie należy wielokrotnie naciskać i zwalniać dźwigni.

W wyniku takiej czynności może wypływać olej bez pęcherzyków powietrza, które mogą pozostać w oleju wewnątrz zacisku hamulca. Spowoduje to wydłużenie czasu odpowietrzania. (Jeżeli dźwignia jest wielokrotnie naciskana i zwalniana, należy spuścić cały olej i ponownie dodać nieco oleju).



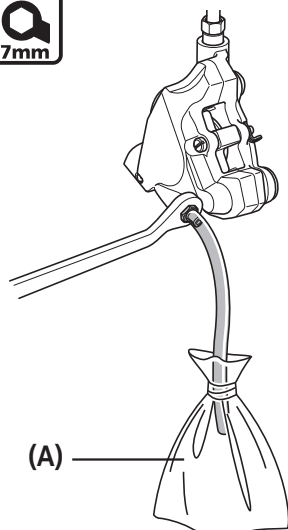
10



Gdy z oleju w lejeku znikną pęcherzyki powietrza, zakręcić tymczasowo śrubę odpowietrzającą.

Wyjąć strzykawkę, zasłaniając końcówkę rurki strzykawki zużytą ściereczką w celu uniknięcia rozpryskiwania się oleju.

11



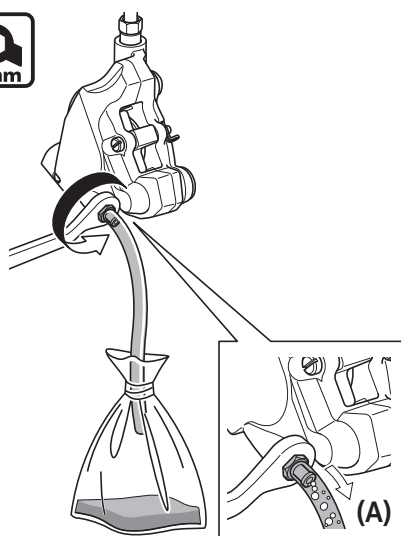
(A)

Obwiązać dostarczoną rurkę i torebkę gumowymi opaskami.

Ustawić klucz oczkowy 7 mm, jak pokazano na rysunku, i połączyć rurkę ze śrubą odpowietrzającą.

(A) Torba

12



(A)

Poluzować złączkę odpowietrzającą.

W tym momencie upewnić się, czy rurka jest właściwie przymocowana do złączki odpowietrzającej.

Po krótkim czasie olej wraz z pęcherzykami powietrza przedostaną się w sposób naturalny ze złączki odpowietrzającej do rurki.

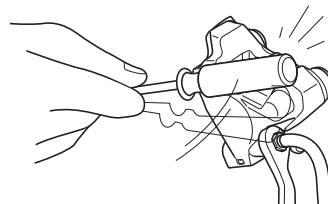
W ten sposób możliwe będzie usunięcie większej części bąbelków powietrza pozostających w układzie hamulcowym.

(A) Pęcherzyki powietrza



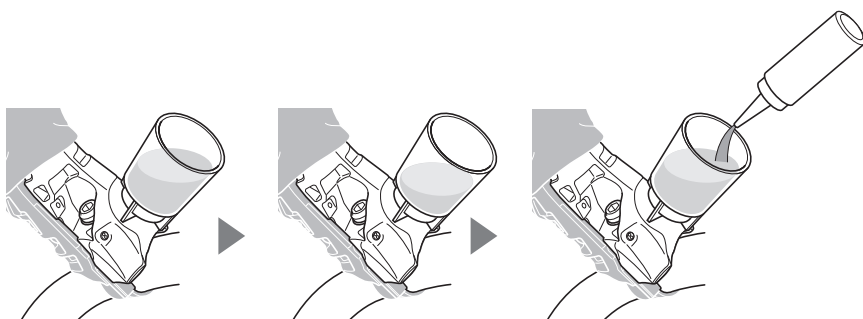
WSKAZÓWKI

Aby zwiększyć wydajność, pomocne może być delikatne potrząsanie przewodem hamulcowym lub delikatne stukanie śrubokrętem we wspornik dźwigni lub zaciski hamulca, albo przemieszczanie zacisku hamulca.

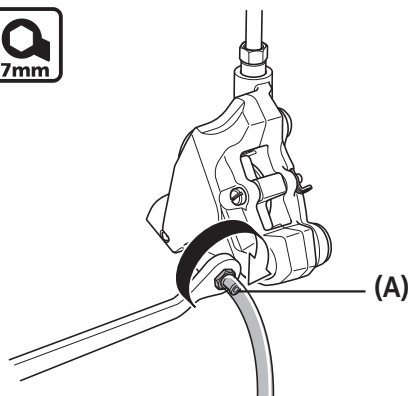


13

Poziom płynu w lejku spadnie. Dlatego należy kontynuować uzupełnianie lejka olejem, aby zachować poziom płynu i zapobiec dostaniu się powietrza do środka.



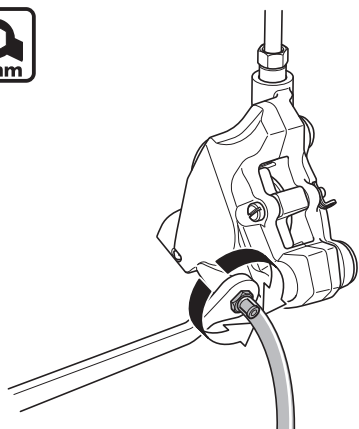
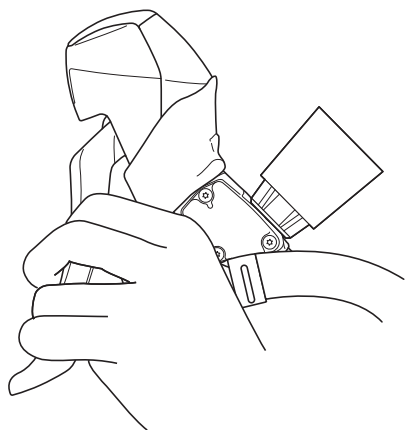
14



Gdy ze złączki odpowietrzającej nie wydostają się już pęcherzyki powietrza, tymczasowo dokręcić zawór odpowietrzający.

(A) Śruba odpowietrzająca

15



Przy wciśniętej dźwigni hamulca należy szybko otworzyć i zamknąć śrubę odpowietrzającą (na około 0,5 sekundy za każdym razem) w celu uwolnienia wszelkich pęcherzyków powietrza, które mogą znajdować się w zacisku hamulca.

Powtórzyć tę czynność 2-3 razy.

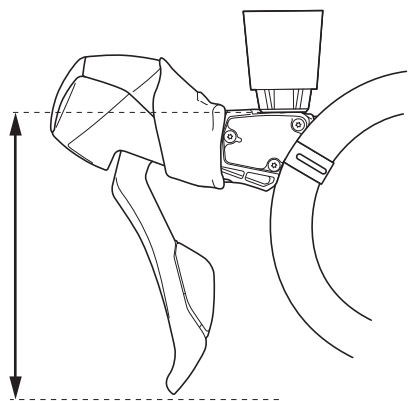
Następnie dokręcić złączkę odpowietrzającą.

Moment dokręcania



4-7 Nm

16



Podczas podnoszenia kierownicy dostosować położenie śruby odpowietrzającej, aby jej powierzchnia była ustawiona równoległe do podłoża, a następnie sprawdzić, czy w układzie nie zostały pęcherzyki powietrza.

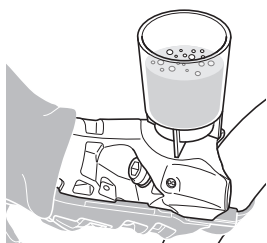
UWAGA

Zabezpieczyć kierownicę podczas wykonywania kontroli.

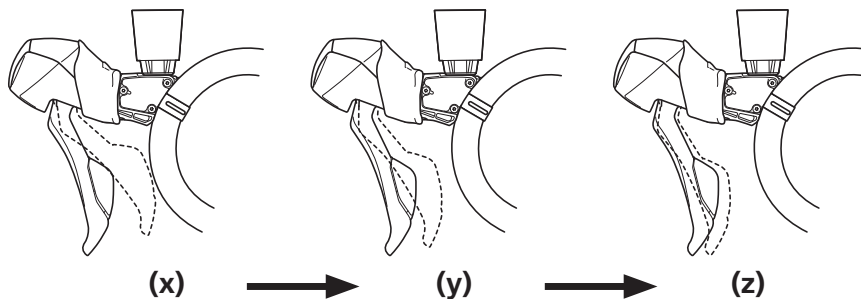
Jeżeli następnie zostanie naciśnięta dźwignia hamulca, pęcherzyki powietrza w układzie przedostaną się przez wylot do lejka. Kiedy pęcherzyki przestaną się wydostawać, należy wcisnąć dźwignię hamulca tak mocno, jak to możliwe.

W normalnych warunkach użytkowania dźwignia powinna się w tym miejscu usztywniać.

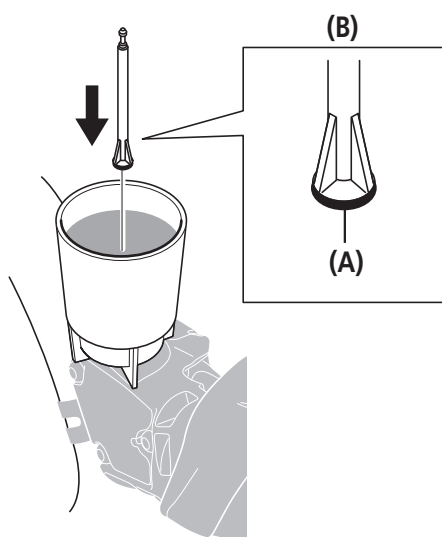
17



Działanie dźwigni

**(x)** Luźna**(y)** Nieco sztywna**(z)** Sztywna

18



Zablokować lejek do oleju korkiem tak, aby strona z przymocowanym pierścieniem O-ring była skierowana do dołu.

(A) O-ring

(B) Korek oleju

19



Wyjąć lejek z zamocowanym korkiem oleju, a następnie przymocować pierścień O-ring do śruby odpowietrzającej i dokręcić śrubę odpowietrzającą aż olej wycieknie, aby upewnić się, że w zbiorniku wyrównawczym nie ma już pęcherzyków powietrza.

W tym momencie użyć zużytej ściereczki w celu uniknięcia rozpryskiwania się oleju.

Moment dokręcania

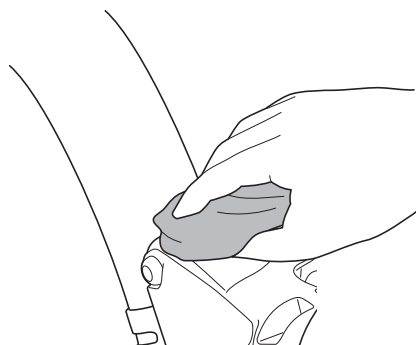


0,5-1 Nm

UWAGA

Nie należy naciskać dźwigni hamulca. W przeciwnym wypadku do siłownika mogą dostać się pęcherzyki powietrza.

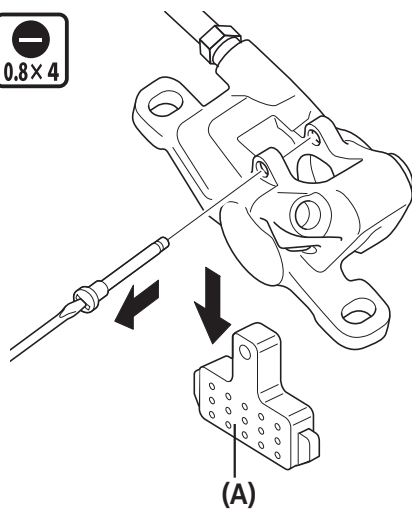
20



Wytrzeć olej, który wydostał się na zewnątrz.

■ Montaż zacisku hamulca

BR-RS785

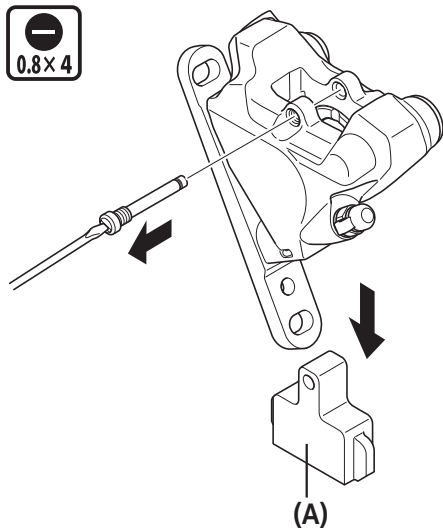


Zdjąć podkładkę dystansową odpowietrznika (żółtą).

(A) Podkładka dystansowa odpowietrznika

1

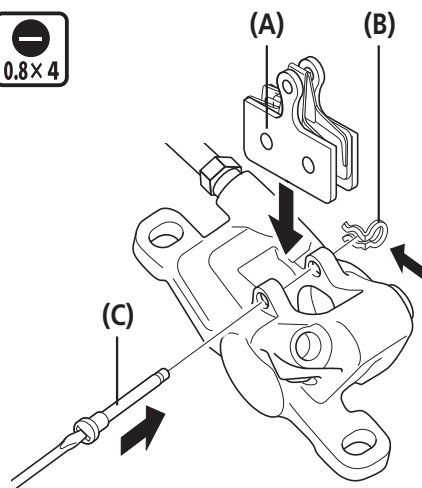
BR-RS805/RS505



Zdjąć podkładkę dystansową odpowietrznika (żółtą).

2

BR-RS785



Zamontować nowe okładziny hamulcowe i śruby.

W tym momencie należy także założyć nakładkę ustalającą.

Zamontować okładziny w sposób pokazany na rysunku.

(A) Okładziny hamulcowe

(B) Nakładka ustalająca

(C) Oś okładzin

Moment dokręcania



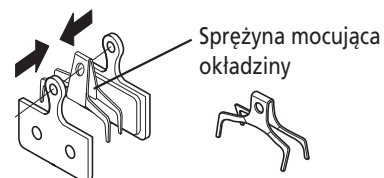
0,1-0,3 Nm

UWAGA

Podczas używania okładziny z żeberkami, należy zwrócić uwagę na oznaczenia lewej (L) i prawej (R) strony w trakcie jej ustawiania.



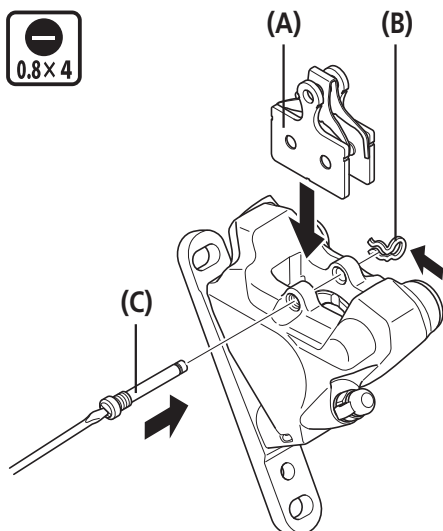
WSKAZÓWKI



Sprężyna mocująca okładziny

Założyć sprężynę mocującą okładziny w sposób pokazany na rysunku. (Sprężyna BR-RS785 posiada oznaczenia lewej (L) i prawej (R) strony).

BR-RS805/RS505



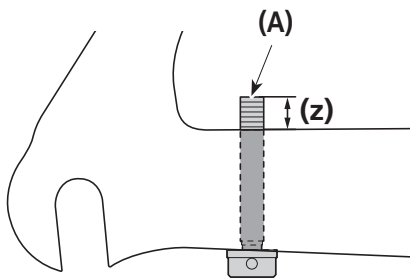
Zamontować nowe okładziny hamulcowe i śruby.

W tym momencie należy także założyć nakładkę ustalającą.

Zamontować okładziny w sposób pokazany na rysunku.

Sprawdzenie długości śruby mocującej konwertera (BR-RS785)

Tak samo dla 140 mm i 160 mm

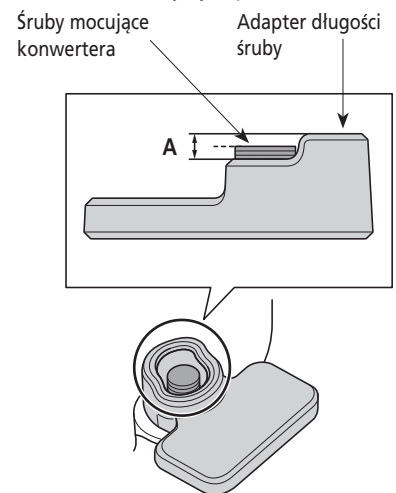


Umieścić śruby mocujące konwertera w obszarze mocowania ramy i upewnić się, że długość wystającej części wynosi 6,8 mm.

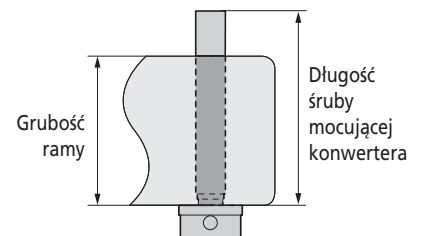
(z) 6,8 mm

(A) Śruby mocujące konwertera**UWAGA**

- Używając adaptera długości śruby, upewnić się, że końcówka śruby mocującej konwertera znajduje się w obszarze **A**.



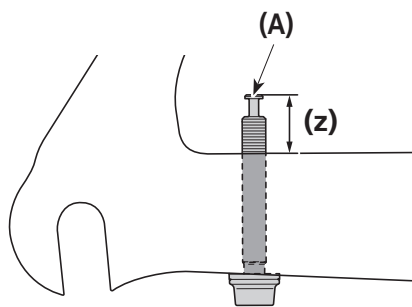
- Nie używać podkładki podczas sprawdzania długości śruby mocującej konwertera.
- Długość użytych śrub mocujących konwertera zależy od grubości ramy. Używać śrub mocujących konwertera, które są odpowiednie dla danej grubości ramy.



Grubość ramy	Długość śruby mocującej konwertera	Element Y
10 mm	16,8 mm	Y81743100
15 mm	21,8 mm	Y81743150
20 mm	26,8 mm	Y81743200
25 mm	31,8 mm	Y81743250
30 mm	36,8 mm	Y81743300
35 mm	41,8 mm	Y81743350

Sprawdzić długość śruby mocującej zacisk hamulca C (BR-RS805/RS505)

Tak samo dla 140 mm i 160 mm



Umieścić śruby mocujące zacisk hamulca C w obszarze mocowania ramy i upewnić się, że długość wystającej części wynosi 13 mm.

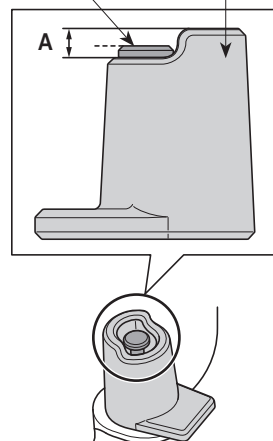
(z) 13 mm

(A) Śruba mocująca zacisk hamulca C

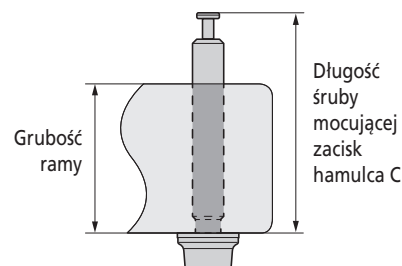
UWAGA

- Używając adaptera długości śruby, upewnić się, że końcówka śruby mocującej zacisk hamulca C znajduje się w obszarze A.

Śruba mocująca zacisk hamulca C Adapter długości śruby



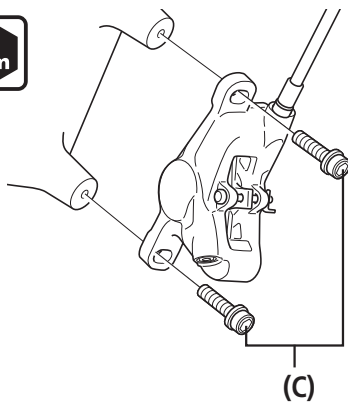
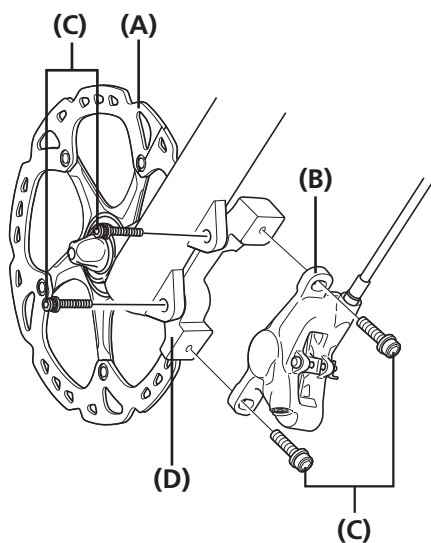
- Nie używać podkładki podczas sprawdzania długości śruby mocującej zacisk hamulca C.
- Długość użytej śruby mocującej zacisk hamulca C zależy od grubości ramy. Używać śruby mocującej zacisk hamulca C, która jest odpowiednia dla danej grubości ramy.



Grubość ramy	Długość śruby mocującej zacisk hamulca C	Element Y
10 mm	23 mm	Y8N208000
15 mm	28 mm	Y8N208050
20 mm	33 mm	Y8N208010
25 mm	38 mm	Y8N208020
30 mm	43 mm	Y8N208030
35 mm	48 mm	Y8N208040

BR-RS785

Przód / Tył



Tymczasowo zamocować zacisk hamulca do ramy.

Nacisnąć dźwignię hamulca i dokręcić śruby mocujące zacisk hamulca, dociskając jednocześnie okładziny hamulcowe do tarczy hamulca.

- (A) Tarcza hamulcowa
- (B) Zacisk hamulca
- (C) Śruby mocujące zacisk hamulca
- (D) Uchwyt mocujący

Moment dokręcania



6-8 Nm

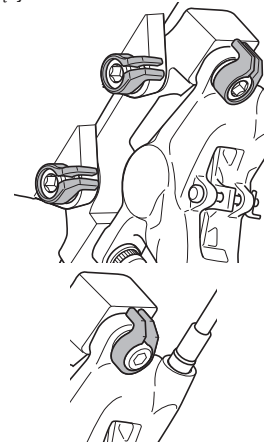


WSKAZÓWKI

Przed zamontowaniem zacisku hamulca należy upewnić się, czy może on poruszać się na boki.

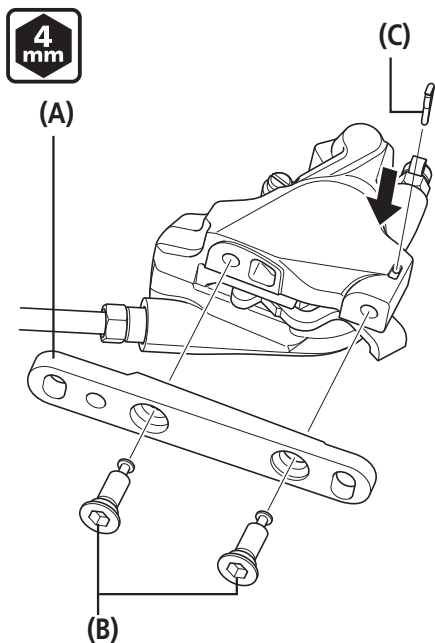
UWAGA

Należy pamiętać o zamocowaniu pierścieni sprężynujących podczas wkręcania śrub mocujących zacisk hamulca.



BR-RS805/RS505

Podczas używania wspornika mocującego (tarcza hamulcowa 140 mm)



Zamocować uchwyt mocujący na zacisku hamulca.

- (A) Uchwyt mocujący
 (B) Śruba mocująca zacisk hamulca B
 (C) Sworzeń mocujący śrubę

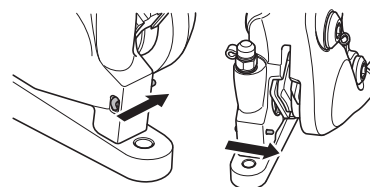
Moment dokręcania



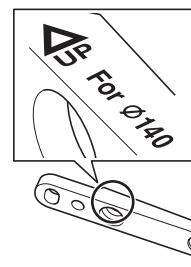
6-8 Nm

UWAGA

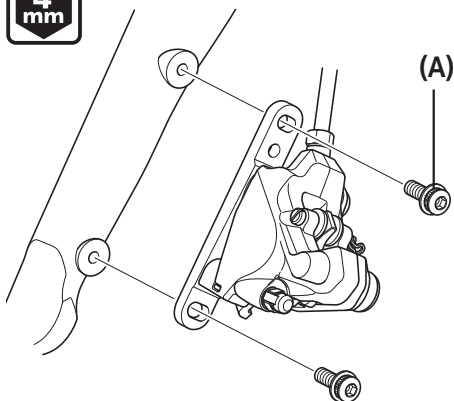
- Należy pamiętać o zamocowaniu sworznia mocującego śrubę. Upewnić się, że sworzeń mocujący śrubę jest włożony do końca.



- Podczas montażu przestrzegać kierunku wskazanego na uchwycie mocującym.



2



Tymczasowo zamocować uchwyt mocujący do ramy.

Nacisnąć dźwignię hamulca i dokręcić śruby mocujące zacisk hamulca A, dociskając jednocześnie okładziny hamulcowe do tarczy hamulca.

(A) Śruba mocująca zacisk hamulca A

Moment dokręcania

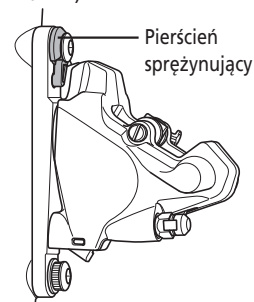


6-8 Nm

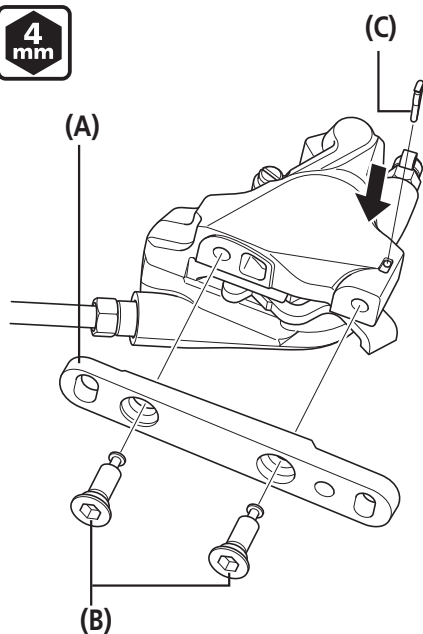
UWAGA

Należy koniecznie zamocować pierścień sprężynujący po zainstalowaniu śrub mocujących zacisk hamulca A.

* Pozycja mocowania pierścienia sprężynującego jest różna dla 140 mm i 160 mm. (Na rysunku przedstawiono tarczę 140 mm).



Podczas używania wspornika mocującego (tarcza hamulcowa 160 mm)



Zamocować uchwyt mocujący na zacisku hamulca.

- (A) Uchwyt mocujący
(B) Śruba mocująca zacisk hamulca B
(C) Sworzeń mocujący śrubę

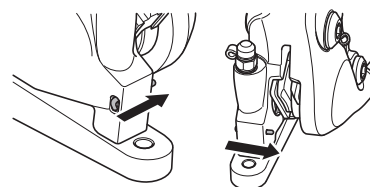
Moment dokręcania



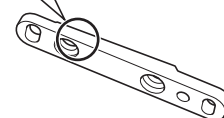
6-8 Nm

UWAGA

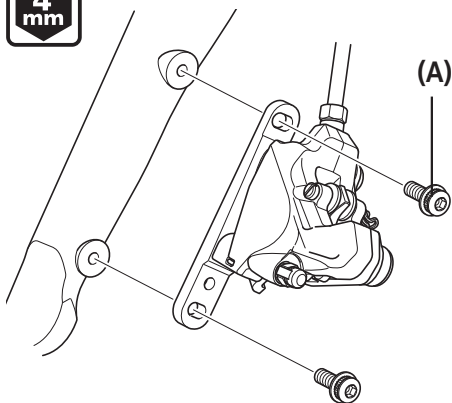
- Należy pamiętać o zamocowaniu sworznia mocującego śrubę. Upewnić się, że sworzeń mocujący śrubę jest włożony do końca.



- Podczas montażu przestrzegać kierunku wskazanego na uchwycie mocującym.



2



Tymczasowo zamocować uchwyt mocujący do ramy.

Nacisnąć dźwignię hamulca i dokręcić śruby mocujące zacisk hamulca A, dociskając jednocześnie okładziny hamulcowe do tarczy hamulca.

(A) Śruba mocująca zacisk hamulca A

Moment dokręcania

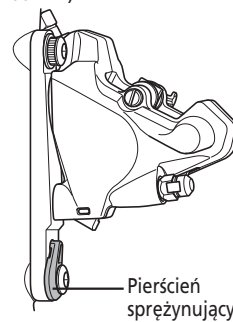


6-8 Nm

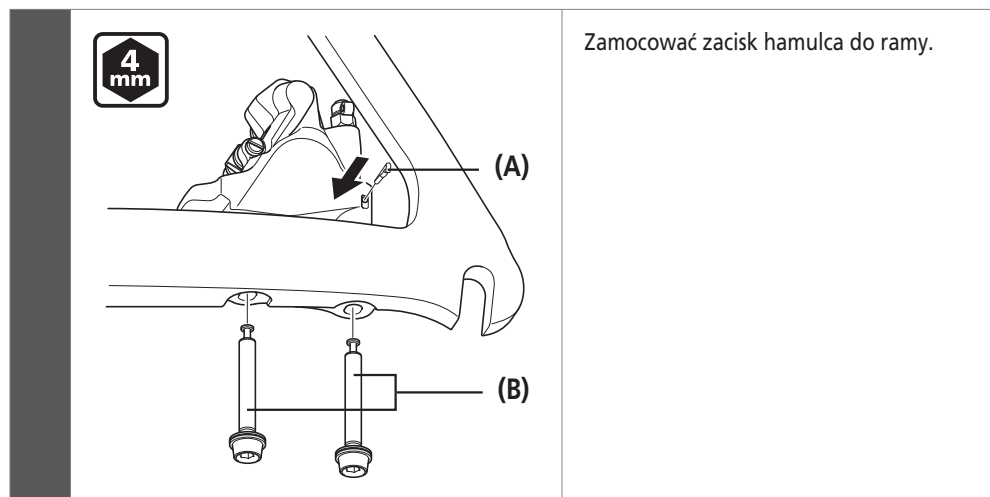
UWAGA

Należy koniecznie zamocować pierścień sprężynujący po zainstalowaniu śrub mocujących zacisk hamulca A.

* Pozycja mocowania pierścienia sprężynującego jest różna dla 140 mm i 160 mm. (Na rysunku przedstawiono tarczę 160 mm).



Podczas używania śruby mocującej zacisk hamulca C (tarcza hamulcowa 140 mm)



- (A) Sworzeń mocujący śrubę
(B) Śruba mocująca zacisk hamulca C

Moment dokręcania

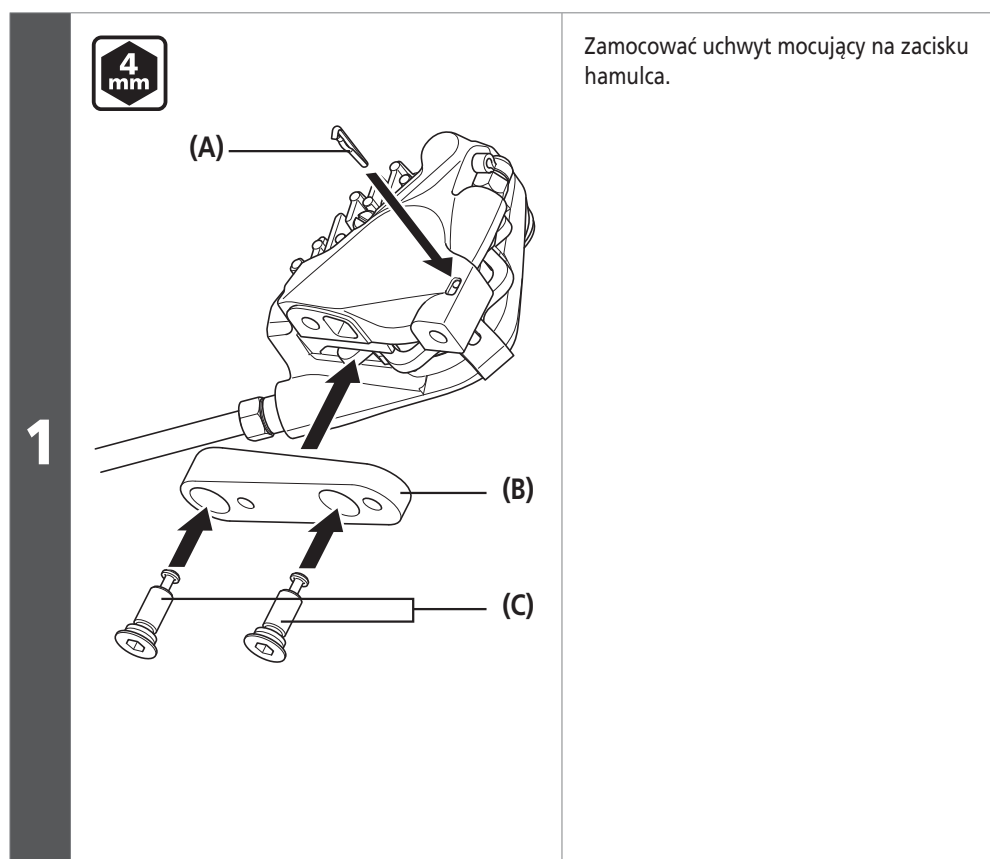


6-8 Nm

UWAGA

Należy pamiętać o zamocowaniu sworznia mocującego śrubę.

Podczas używania śruby mocującej zacisk hamulca C (tarcza hamulcowa 160 mm)



- (A) Sworzeń mocujący śrubę
(B) Uchwyt mocujący
(C) Śruba mocująca zacisk hamulca B

Moment dokręcania



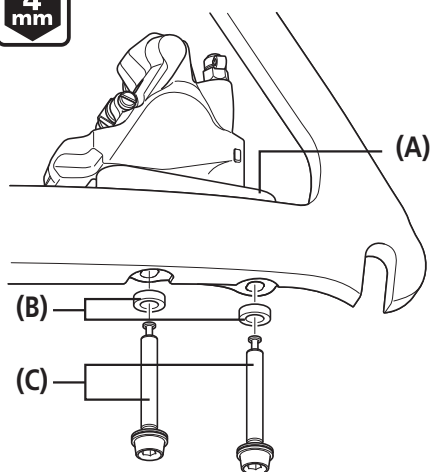
6-8 Nm

UWAGA

- Należy pamiętać o zamocowaniu sworznia mocującego śrubę.
- Podczas montażu przestrzegać kierunku wskazanego na uchwycie mocującym.



2



Zamocować uchwyt mocujący do ramy.

- (A) Uchwyt mocujący
(B) Podkładki
(C) Śruba mocująca zacisk hamulca C

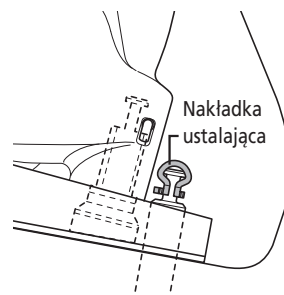
Moment dokręcania



6-8 Nm

UWAGA

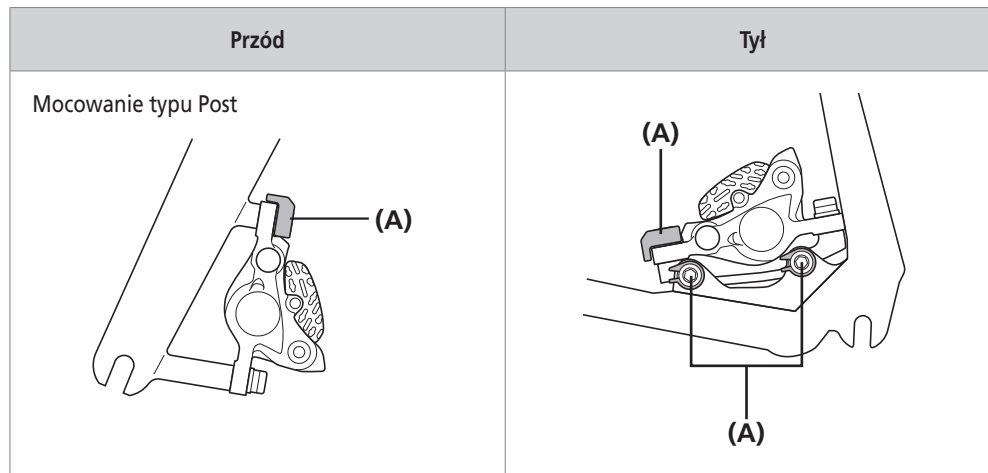
- Podczas montażu uchwyty mocującego pamiętać, aby użyć podkładek.
- Podczas wkręcania śrub mocujących zacisk hamulca C należy bezwzględnie zamocować nakładkę ustalającą.



■ Tymczasowe dokręcanie śrub mocujących do ramy

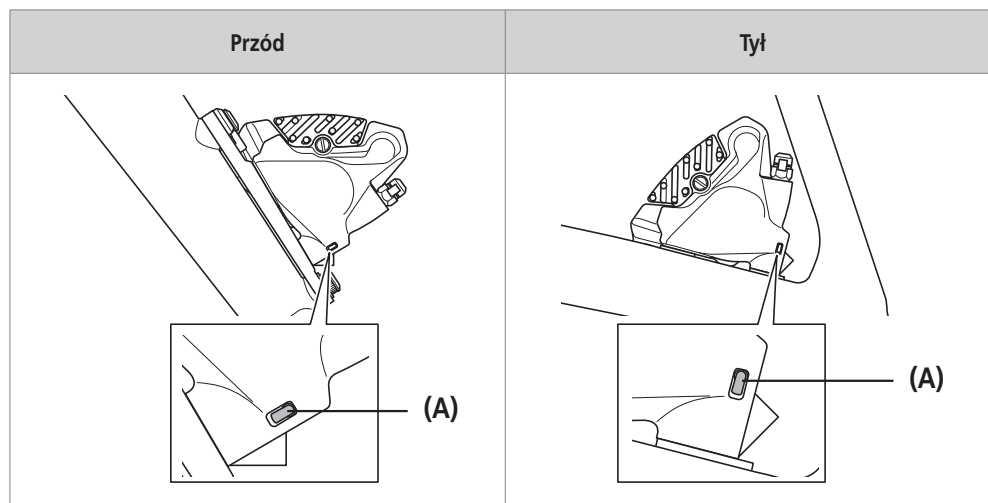
Można użyć pierścieni sprężynujących, zawlecжки mocującej lub drutu, aby zapobiec odkręcaniu się śrub. Należy wybrać metodę, która lepiej sprawdzi się w przypadku danego typu widelca przedniego i ramy.

Metoda z użyciem pierścienia sprężynującego



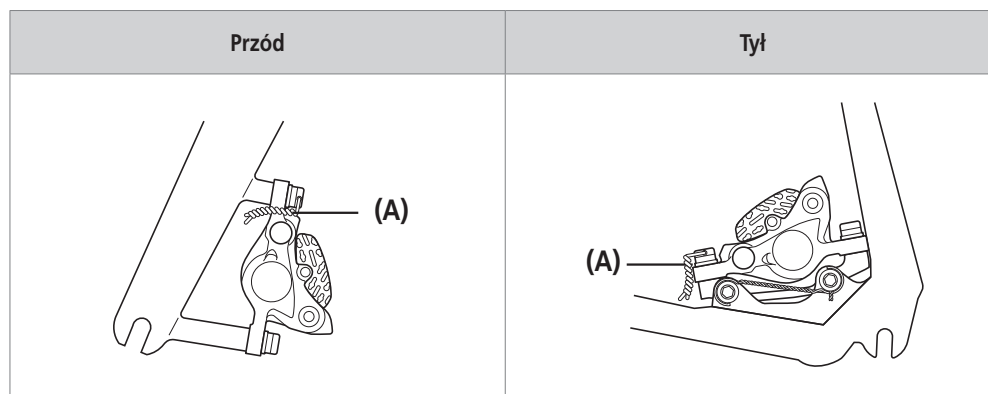
(A) Pierścień sprężynujący

Metoda wprowadzania sworznia mocującego



(A) Sworzeń mocujący śrubę

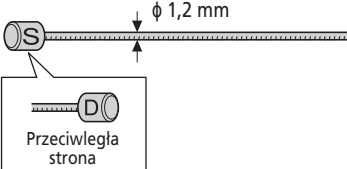
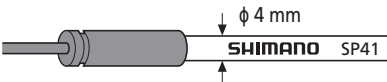
Metoda z użyciem drutu



(A) Kabel

■ Montaż linki przerzutki

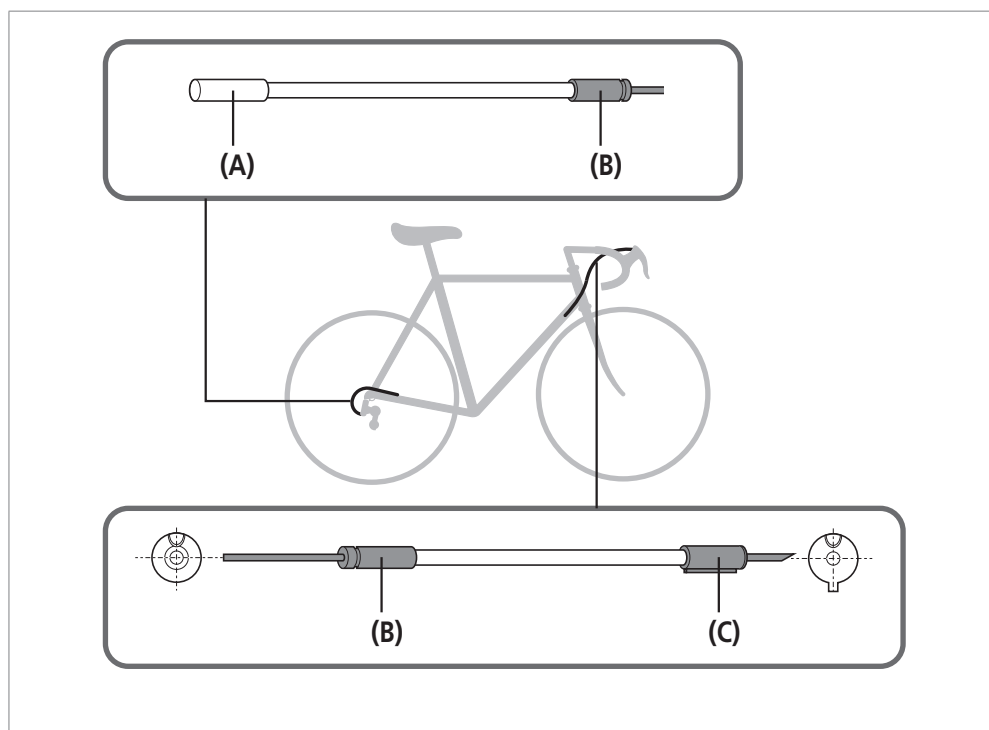
Zastosowana linka

Oznaczona linka wewnętrzna	Zewnętrzna osłona z noskiem/pancerz SP41
 $\phi 1,2 \text{ mm}$ Przeciwna strona	 $\phi 4 \text{ mm}$ SHIMANO SP41

UWAGA

Do linki nie mogą przylegać żadne zanieczyszczenia. Jeśli z linki zostanie wytarty smar, zalecamy użycie smaru SIS SP41 (Y04180000).

Pozycja montażowa końcówki pancerza z noskiem

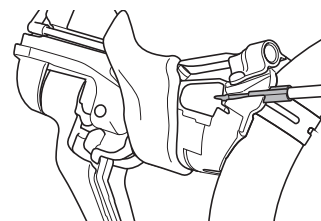


- (A) Końcówka aluminiowa (strona przerzutki)
- (B) Końcówka z długim noskiem uszczelniającym
- (C) Końcówka z krótkim noskiem (strona dźwigni przerzutki)



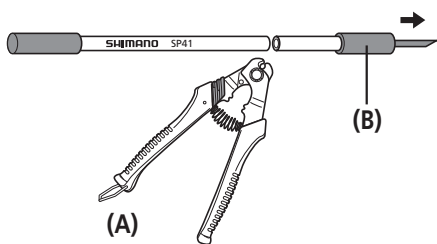
WSKAZÓWKI

Należy upewnić się, że zakrzywiona część końcówki z krótkim noskiem została umieszczona w rowku uchwyty.



Skracanie pancerza

1



Należy użyć obcinaczki do linek (TL-CT12) lub odpowiednika, aby przeciąć stronę przeciwną od napisu.

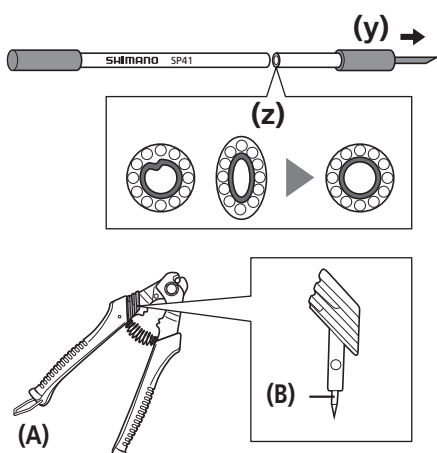
(A) TL-CT12

(B) Zewnętrzna osłona z noskiem

UWAGA

- Należy zastosować nieco dłuższy pancerz, nawet w przypadku, gdy kierownica jest skrzywiona maksymalnie.
- Należy również zachować ostrożność, aby nie doznać obrażeń ręki spowodowanych igłą TL-CT12.

2



Po przecięciu linki należy rozszerzyć końcówkę osłony (co najmniej $\phi 2,2$) za pomocą narzędzia TL-CT12 lub innego wąskiego narzędzia.

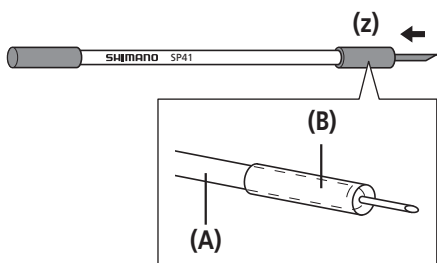
(y) Usuwanie zewnętrznej osłony z noskiem

(z) Ułożyć powierzchnię cięcia w kształcie idealnego okręgu

(A) TL-CT12

(B) Igła TL-CT12

3



Należy wsunąć pancerz do momentu, aż zetknie się z końcem zewnętrznej osłony z noskiem.

(z) Mocowanie zewnętrznej osłony z noskiem

(A) Pancerz

(B) Zewnętrzna osłona z noskiem

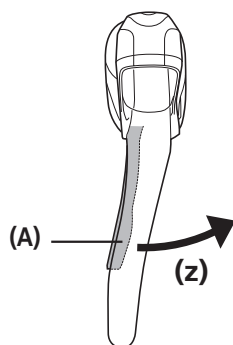
UWAGA

Podczas wsuwania pancerza należy uważać, aby nie zmiażdżyć zakrzywionej końcówki zewnętrznej osłony z noskiem.

Przewlekanie linki przerzutki (ST-RS685)

Na rysunku pokazano dźwignię tylnej przerzutki.

1

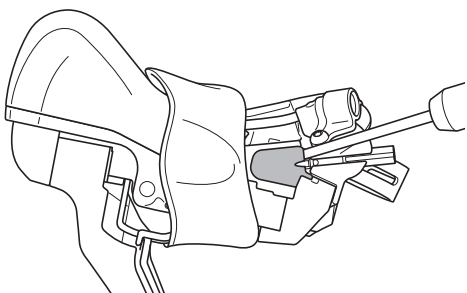


Nacisnąć dźwignię co najmniej 10 razy i ustawić dźwignię w górnym położeniu.

(Z) Nacisnąć co najmniej 10 razy.

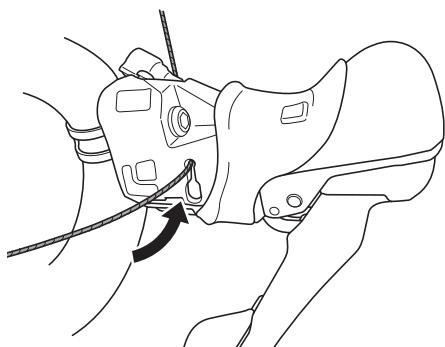
(A) Dźwignia zwalniająca

2



Zdjąć osłonę linki z przerzutki za pomocą śrubokręta.

3

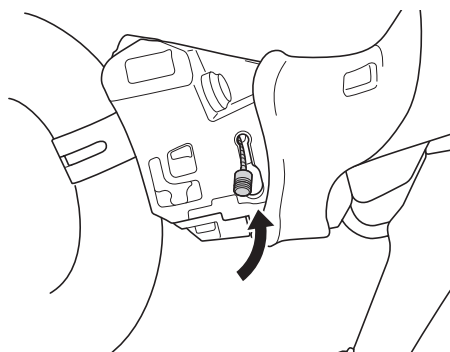


Linkę należy przeprowadzić w sposób pokazany na rysunku.

UWAGA

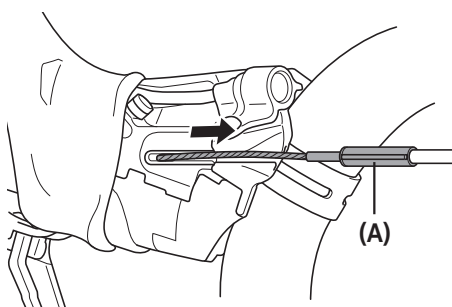
Linkę należy przewlekać z zachowaniem szczególnej ostrożności, aby nie uszkodzić powłoki zewnętrznej.

4



Umieścić linkę w taki sposób, aby jej końcówka została umieszczona w obudowie.

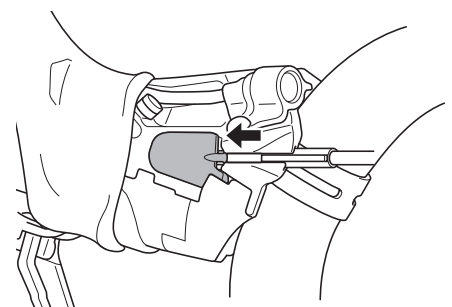
5



Linkę należy przeprowadzić w sposób pokazany na rysunku.

(A) Końcówka z krótkim noskiem

6



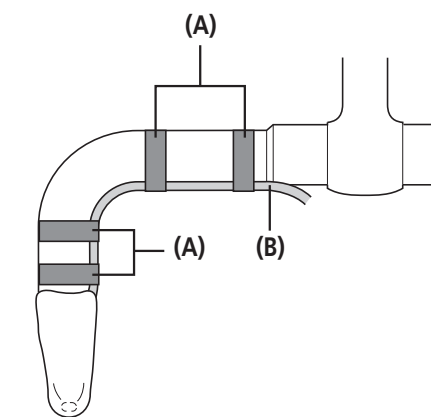
Na koniec nasunąć osłonę linki.



WSKAZÓWKI

Powłoka zewnętrzna może być uszkodzona lub mieć zgrubienia po zamocowaniu linki, ale nie wpłynie to na funkcjonowanie układu.

7

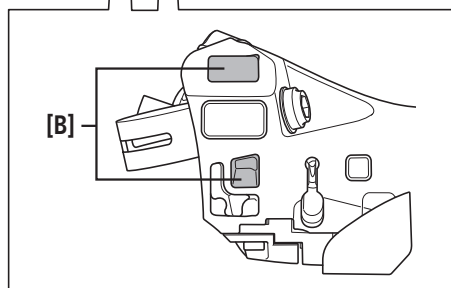
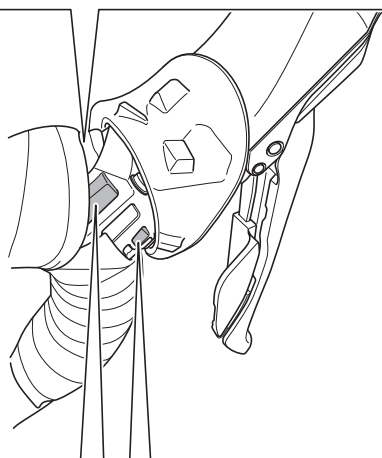
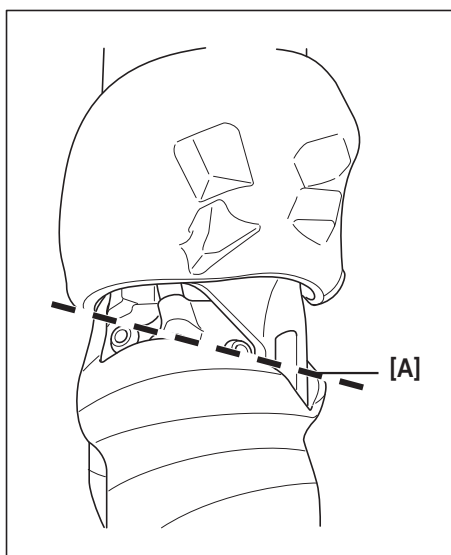


Tymczasowo zamocować pancerz do kierownicy np. za pomocą taśmy.

(A) Taśma

(B) Pancerz

8



Owinąć kierownicę owijką w taki sposób, aby występ osłony przerzutki pasował do przerzutki, jak pokazano na rysunku.

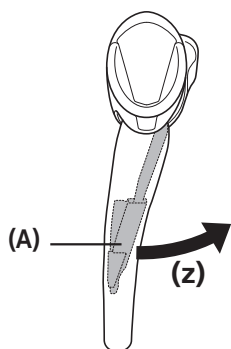
Nie owijać kierownicy owijką dalej niż część [A].

Nie owijać kierownicy owijką wokół części [B].

Przewlekanie linki przerzutki (ST-RS505)

Na rysunku pokazano dźwignię tylnej przerzutki.

1

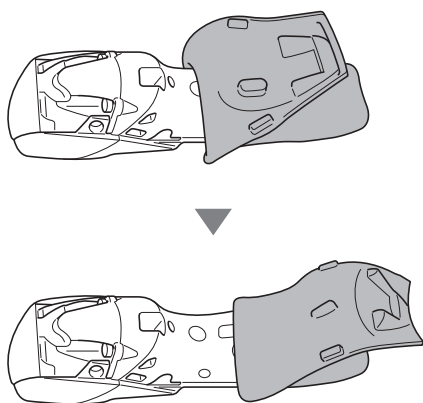


Nacisnąć dźwignię co najmniej 10 razy i ustawić dźwignię w górnym położeniu.

(Z) Nacisnąć co najmniej 10 razy.

(A) Dźwignia zwalniająca

2



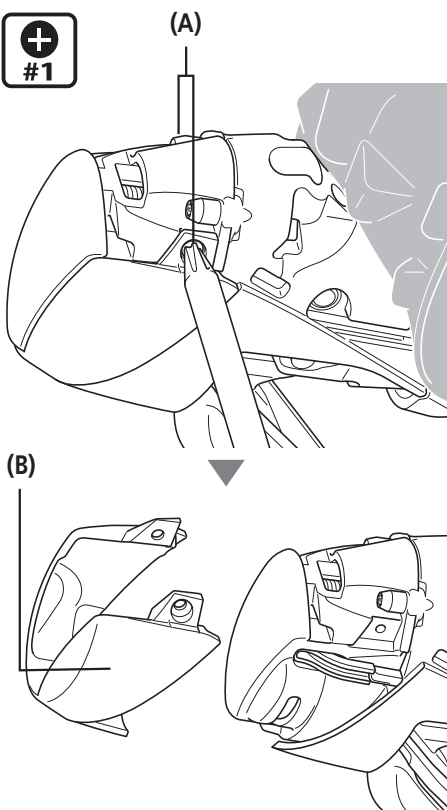
Oslonę przerzutki należy przesunąć do tyłu.

Lekko obrócić końce osłony przerzutki dwiema rękami i powoli je docisnąć.

UWAGA

Ciągnięcie z użyciem zbyt dużej siły może uszkodzić osłonę przerzutki z powodu właściwości materiału, z którego została wykonana.

3



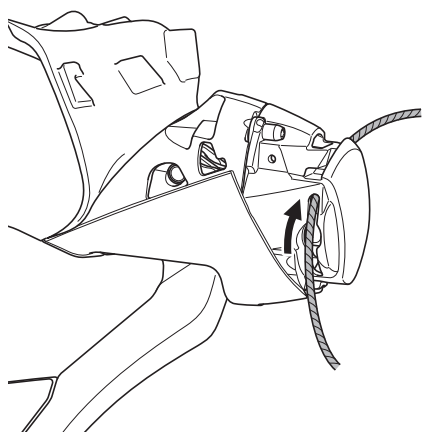
Poluzować śruby (w 2 miejscach) i zdjąć tabliczkę znamionową.

(A) Śruba

(B) Tabliczka znamionowa

UWAGA

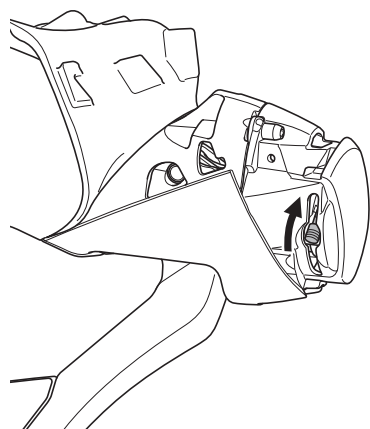
Ponieważ śruby są niewielkie, zachowaj szczególną ostrożność, aby ich nie upuścić.

4


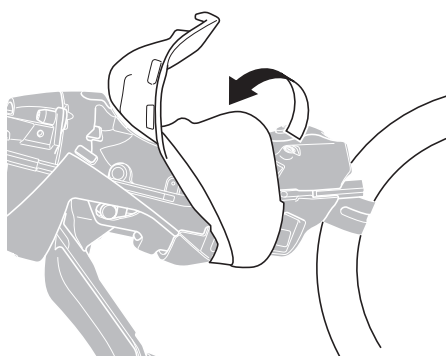
Linkę należy przeprowadzić w sposób pokazany na rysunku.

UWAGA

Linkę należy przewlekać z zachowaniem szczególnej ostrożności, aby nie uszkodzić powłoki zewnętrznej.

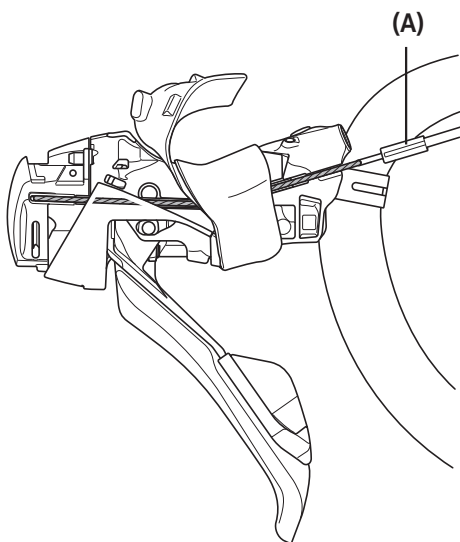
5


Umieścić linkę w taki sposób, aby jej końcówka została umieszczona w obudowie.

6


Oślonę przerzutki należy przesunąć do przodu.

7

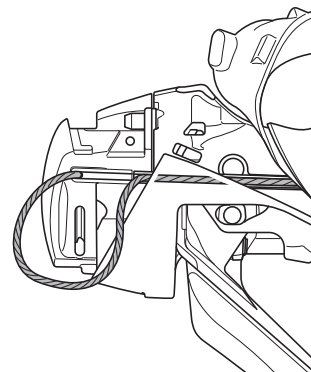


Linkę należy przeprowadzić w sposób pokazany na rysunku.

(A) Końcówka z krótkim noskiem

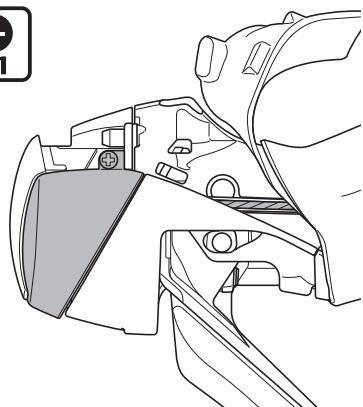
UWAGA

- Upewnić się, że zginanie linki nie spowodowało powstania fałdy.



- Powłoka zewnętrzna może być uszkodzona lub mieć zgrubienia po zamocowaniu linki, ale nie wpłynie to na funkcjonowanie układu.

8



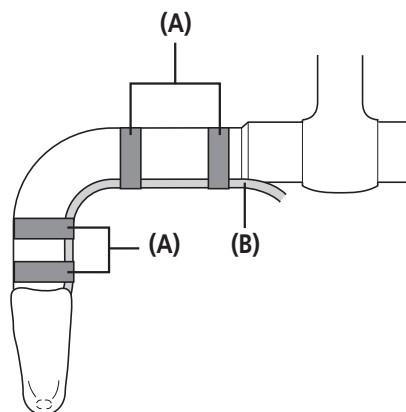
Na końcu zamontować tabliczkę znamionową.

Moment dokręcania



0,1-0,15 Nm

9



Tymczasowo zamocować pancerz do kierownicy np. za pomocą taśmy.

(A) Taśma

(B) Pancerz

10

Na końcu ustawić osłonę przerzutki w pierwotnym położeniu.

* Szczegóły dotyczące instalacji osłony przerzutki opisane są w punkcie „Wymiana osłony przerzutki”.

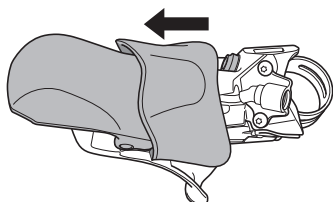
REGULACJA

REGULACJA

■ Regulacja skoku i zasięgu

ST-RS685

1

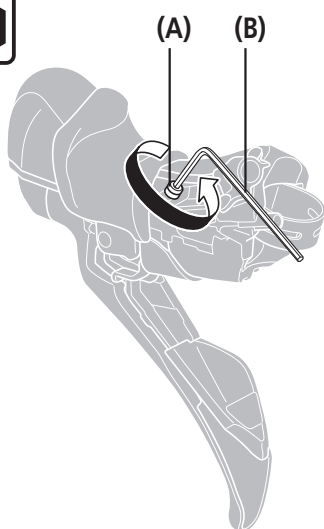


Oslonę przerzutki należy przesunąć do przodu.



WSKAZÓWKI

W celu regulacji zasięgu wykonać czynności opisane w punkcie 3.



W celu regulacji skoku obrócić śrubę regulacji skoku swobodnego.

Obracanie śruby w stronę pokazaną na rysunku powoduje zwiększenie skoku.

(A) Śruba regulacji skoku swobodnego

(B) Klucz imbusowy 2 mm

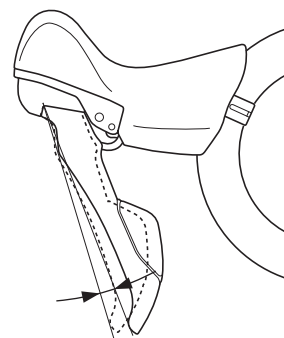
UWAGA

- Gdy skok przestanie się zwiększać, należy przestać odkręcać śrubę regulacji skoku swobodnego. Nadmierne poluzowanie śruby regulacji skoku swobodnego może spowodować jej całkowite wykręcenie z zespołu osłony. Nie dokręcać śruby regulacji skoku swobodnego z użyciem zbyt dużej siły. W przeciwnym razie może dojść do uszkodzenia śruby regulacji.
- Nie zdejmować podkładki ze śruby regulacji skoku swobodnego.
- Ustawić śrubę regulacji skoku swobodnego w taki sposób, aby nie stykała się z osłoną przerzutki.

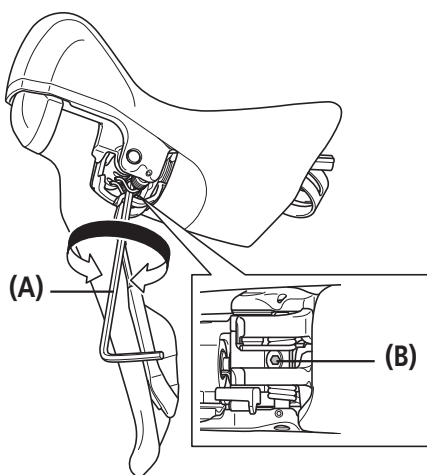


WSKAZÓWKI

Dźwignia zapewnia obszar regulacji skoku o wartości 2,5 mm w odległości 25,4 mm (1 cal) od końcówki.



Zakres regulacji: 2,5 mm



W celu ustawienia zespołu dźwigni należy obrócić śrubę regulacji zasięgu.

(A) Klucz imbusowy 2 mm

(B) Śruba regulacji zasięgu

UWAGA

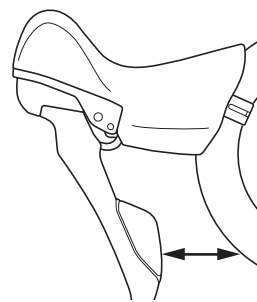
- Upewnić się, że hamulec działa prawidłowo po wykonanej regulacji.
- Dokręcanie śruby regulacji zasięgu należy przerwać, gdy klikanie nie będzie już odczuwalne. Nie należy przekraczać górnej granicy momentu dokręcania (1 Nm). Może to spowodować uszkodzenie obszaru regulacji.



WSKAZÓWKI

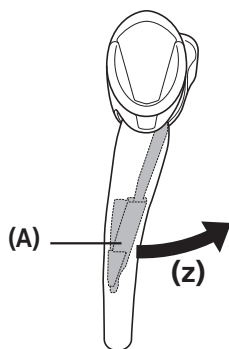
W prawo: szerokość uchwytu zwiększa się.

W lewo: szerokość chwytu zmniejsza się.



ST-RS505

1



Nacisnąć dźwignię co najmniej 10 razy i ustawić dźwignię w górnym położeniu.

(z) Nacisnąć co najmniej 10 razy.

(A) Dźwignia zwalniająca

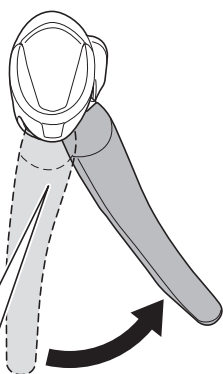


WSKAZÓWKI

W celu regulacji zasięgu wykonać czynności opisane w punkcie 3.

2

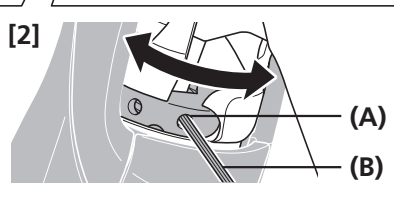
[1]



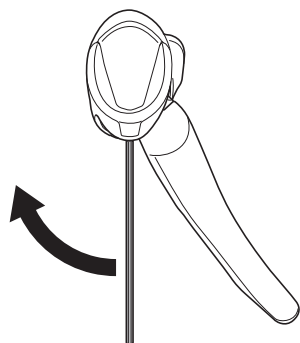
Przesunąć dźwignię główną do środka (jak pokazano na rysunku [1]), aby odsłonić otwór regulacji skoku.

Regulacji skoku można dokonać, wsuwając klucz imbusowy lub podobne narzędzie w jeden z otworów regulacji skoku i obracając narzędziem, jak pokazano na rysunku [2]. (Obracanie kluczem imbusowym lub podobnym narzędziem w stronę pokazaną na rysunku [3] powoduje zwiększenie skoku).

[2]



[3]



(A) Otwór regulacji skoku

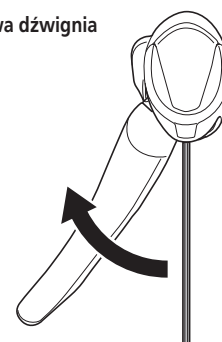
(B) Klucz imbusowy 2 mm lub podobne narzędzie



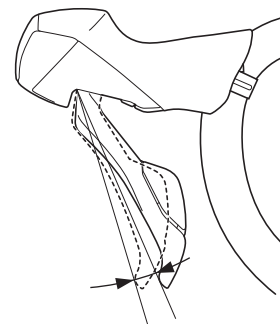
WSKAZÓWKI

- Rysunek [3] przedstawia prawą dźwignię, jednak obracanie narzędzia wsuniętego w lewą dźwignię i obracanie go w tą samą stronę również powoduje zwiększenie skoku lewej dźwigni.

Lewa dźwignia

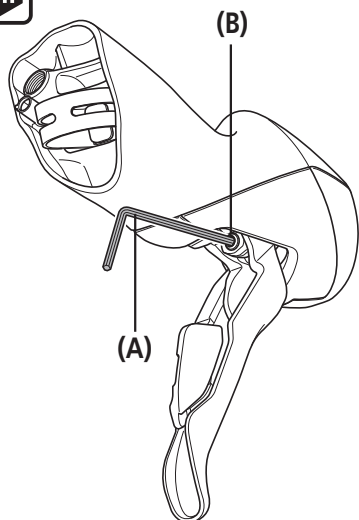


- Dźwignia zapewnia obszar regulacji skoku o wartości 8 mm w odległości 25,4 mm (1 cal) od końcówki.



Zakres regulacji: 8 mm

3



W celu ustawienia zespołu dźwigni należy obrócić śrubę regulacji zasięgu.

(A) Klucz imbusowy 2 mm

(B) Śruba regulacji zasięgu

UWAGA

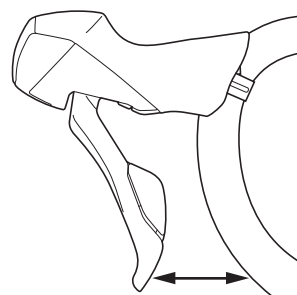
- Upewnić się, że hamulec działa prawidłowo po wykonanej regulacji.
- Nie należy przekraczać górnej granicy momentu dokręcania (0,8 Nm). Może to spowodować uszkodzenie obszaru regulacji.



WSKAZÓWKI

W prawo: szerokość uchwytu zwiększa się.

W lewo: szerokość chwytu zmniejsza się.

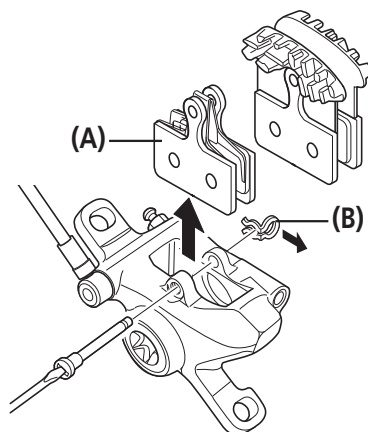


KONSERWACJA

KONSERWACJA

■ Wymiana okładzin hamulcowych

BR-RS785



Zdjąć koło z ramy i wymontować okładziny hamulcowe zgodnie z rysunkiem.

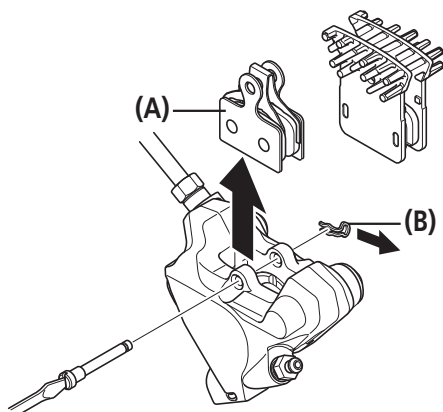
(A) Okładziny hamulcowe

(B) Nakładka ustalająca

UWAGA

- Układ hamulcowy został zaprojektowany tak, aby w miarę zużywania się okładzin hamulcowych tłoczek stopniowo przesuwiał się, automatycznie korygując odległość między tarczą hamulcową a okładzinami hamulcowymi. Podczas wymiany okładzin hamulcowych należy wcisnąć tłoczek.
- Jeśli dolewany olej dostanie się na okładziny hamulcowe lub jeśli okładziny są starte do grubości 0,5 mm albo jeśli sprężyny dociskające okładziny stykają się z tarczą hamulcową, wymienić okładziny hamulcowe.
- Okładziny hamulcowe w BR-RS785 i BR-RS805/RS505 nie są kompatybilne. Podczas wymiany używać kompatybilnej okładziny hamulcowej.
- Podczas używania okładziny z żeberkami, należy zwrócić uwagę na oznaczenia lewej (L) i prawej (R) strony w trakcie jej ustawiania.

BR-RS805/RS505

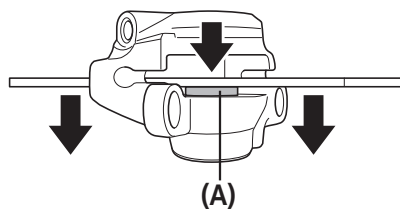


Zdjąć koło z ramy i wymontować okładziny hamulcowe zgodnie z rysunkiem.

2

Wyczyścić tłoczki i ich okolice.

3

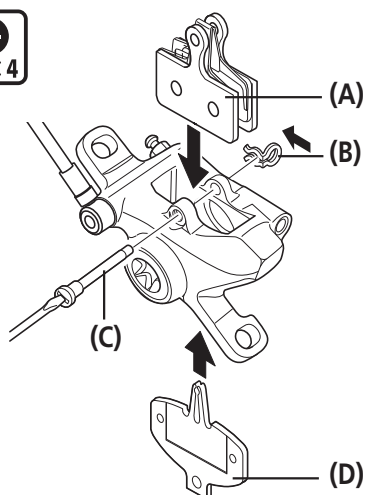


Przy użyciu płaskiego narzędzia wpuścić tłoczki z powrotem, uważając, aby ich nie przekręcić.

Nie wypychać tłoczków ostrym narzędziem.

Tłoczki mogą być uszkodzone.

(A) Tłoczek

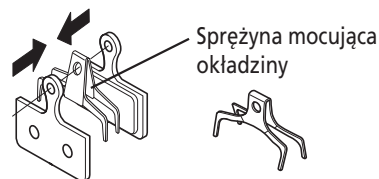
BR-RS785


Zamontować nowe okładziny hamulcowe, śrubę i podkładkę dystansową okładzin (czerwoną). W tym momencie należy także założyć nakładkę ustalającą.

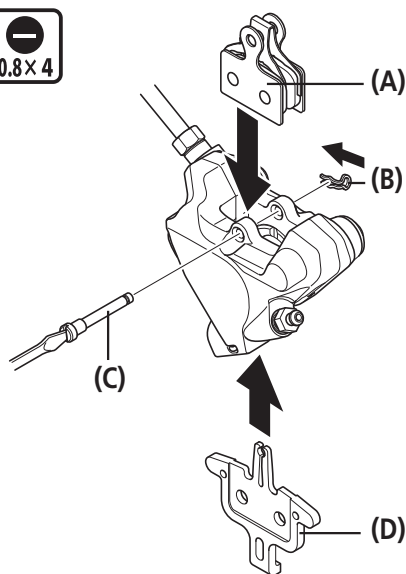
- (A) Okładziny hamulcowe
- (B) Nakładka ustalająca
- (C) Oś okładzin
- (D) Podkładka dystansowa okładzin (czerwona)

Moment dokręcania


0,1-0,3 Nm


WSKAZÓWKI


Założyć sprężynę mocującą okładziny w sposób pokazany na rysunku. (Sprężyna BR-RS785 posiada oznaczenia lewej (L) i prawej (R) strony).

4
BR-RS805/RS505


Zamontować nowe okładziny hamulcowe, śrubę i podkładkę dystansową okładzin (czerwoną). W tym momencie należy także założyć nakładkę ustalającą.

5

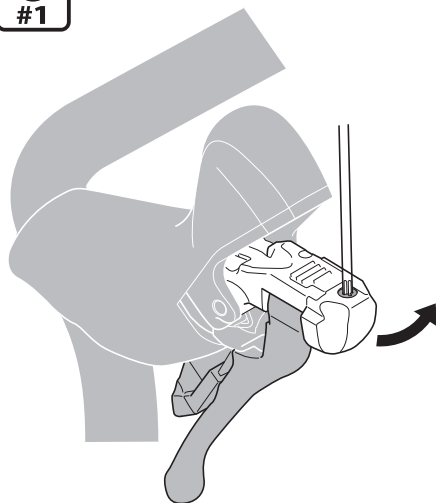
Nacisnąć kilka razy dźwignię hamulca, aby sprawdzić, czy się usztywnia.

6

Usunąć podkładkę dystansową okładzin, zamontować koło, a następnie sprawdzić, czy tarcza hamulcowa nie styka się z zaciskiem. Jeśli stykają się, należy wyregulować je zgodnie z procedurą opisaną w rozdziale „Montaż zacisku hamulca”.

■ Wymiana tabliczki znamionowej

ST-RS685



Śruba zostanie odsłonięta po naciśnięciu hamulca i zmianie przełożenia.

Wykręcić śruby, a następnie wymienić tabliczkę znamionową.

Moment dokręcania

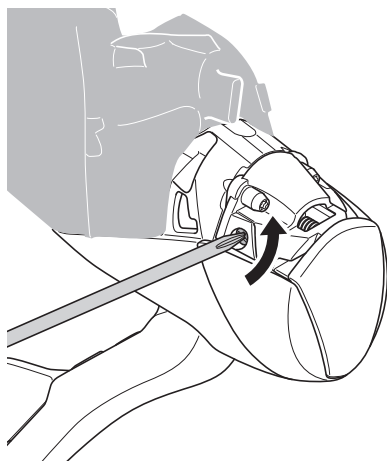


0,15-0,2 Nm

UWAGA

Ponieważ śruby są niewielkie, zachowaj szczególną ostrożność, aby ich nie upuścić.

ST-RS505



Obrócić osłonę przerzutki, aby odsłonić śruby.

Wykręcić śruby, a następnie wymienić tabliczkę znamionową.

Moment dokręcania



0,1-0,15 Nm

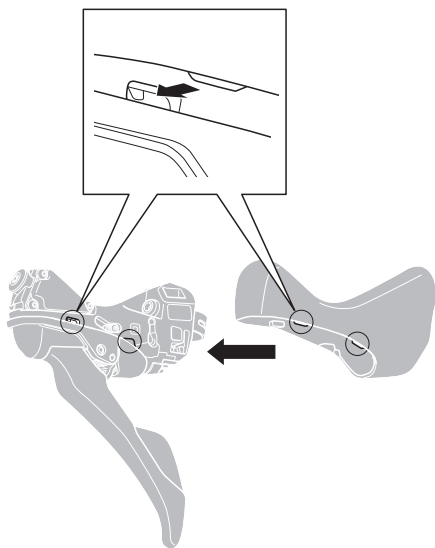
■ Wymiana oryginalnego oleju mineralnego Shimano

Zaleca się wymianę oleju, gdy olej w zbiorniku wyrównawczym wyraźnie zmieni kolor.

Po przymocowaniu worka i rurki do śruby odpowietrzającej otworzyć śrubę odpowietrzającą i spuścić olej. Teraz należy naciskać dźwignię Dual Control, aby ułatwić spuszczenie oleju. Po spuszczeniu oleju należy zapoznać się z procedurą „Dodawanie oryginalnego oleju mineralnego Shimano i odpowietrzanie”, a następnie uzupełnić olejem z nowo otwartego pojemnika. Używać wyłącznie oryginalnego oleju mineralnego Shimano. Podczas utylizacji zużytego oleju postępować zgodnie z obowiązującymi przepisami i rozporządzeniami.

■ Wymiana osłony przerzutki

ST-RS685



Dopasować wypustki na osłonie przerzutki do odpowiednich otworów w zespole osłony.

UWAGA

Zwrócić uwagę na oznaczenia

R: prawa

L: lewa

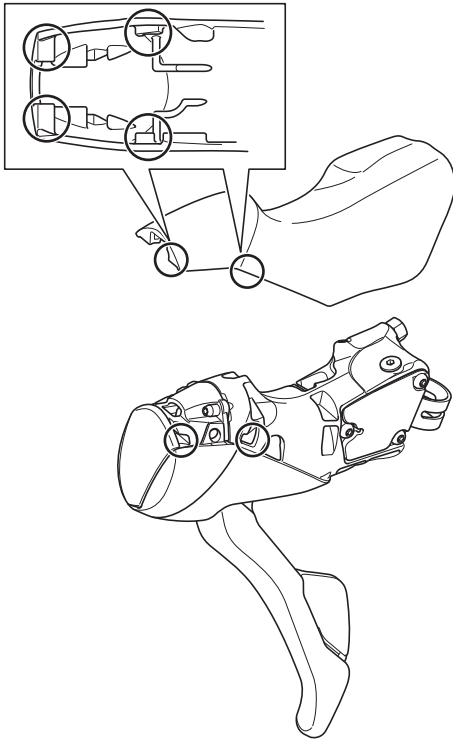
- Oznaczenia można znaleźć na wewnętrznej powierzchni osłony przerzutki.
- Osłonę przerzutki należy wymienić po wymontowaniu dźwigni Dual Control i przewodu hamulcowego z roweru, jak pokazano na rysunku. Można również zdjąć zacisk hamulca z ramy i przełożyć osłonę przerzutki od strony zacisku.
- Po wymontowaniu przewodu hamulcowego należy odpowietrzyć układ hamulcowy.



WSKAZÓWKI

- W celu ułatwienia dopasowania do wnętrza osłony przerzutki należy wpuścić niewielką ilość alkoholu izopropylowego.
- Wypustki na osłonie przerzutki pasują do odpowiednich otworów w przerzutce.

ST-RS505



Dopasować wypustki na osłonie przerzutki do odpowiednich otworów w zespole osłony.

UWAGA

Zwrócić uwagę na oznaczenia

R: prawa

L: lewa

- Oznaczenia można znaleźć na wewnętrznej powierzchni osłony przerzutki.
- Osłonę przerzutki należy zawsze wymieniać po wymontowaniu dźwigni Dual Control i przewodu hamulcowego z roweru, jak pokazano na rysunku.
- Po wymontowaniu przewodu hamulcowego należy odpowietrzyć układ hamulcowy.
- Uważać, aby do osłony przerzutki nie przyłgał olej.

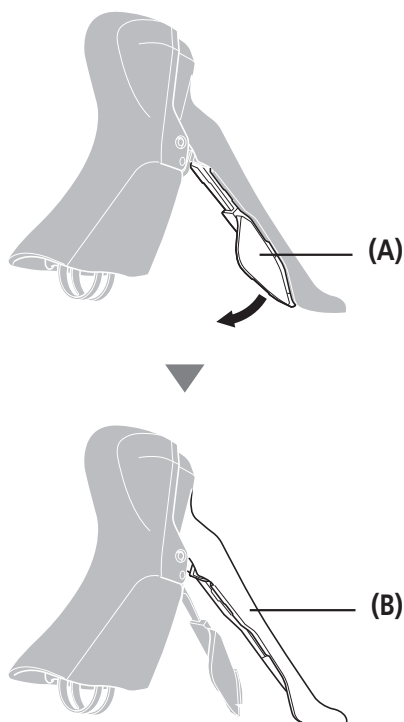


WSKAZÓWKI

- W celu ułatwienia dopasowania do wnętrza osłony przerzutki należy wpuścić niewielką ilość alkoholu izopropylowego.
- Wypustki na osłonie przerzutki pasują do odpowiednich otworów w przerzutce.

■ Wymiana głównego wspornika dźwigni

1

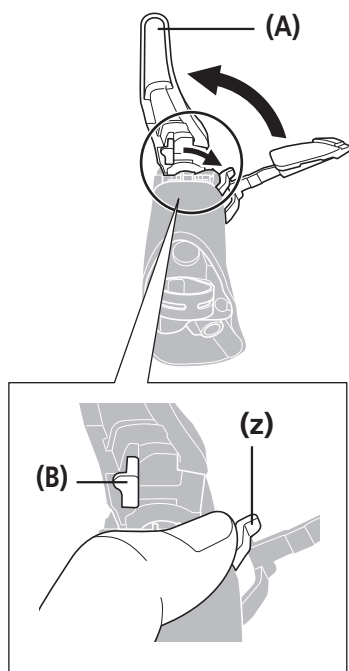


Nacisnąć dźwignię zwalniającą co najmniej 2 razy, a następnie użyć dźwigni głównej, aby zmienić 2 przełożenia.

(A) Dźwignia zwalniająca

(B) Dźwignia główna

2

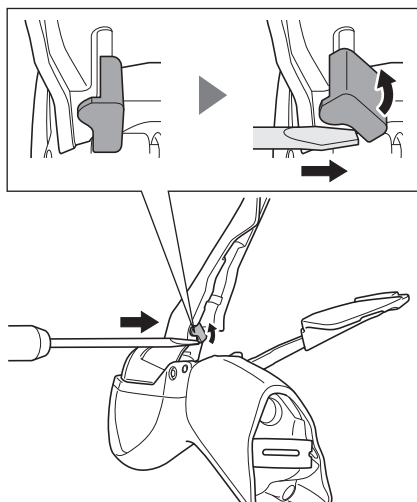


Przytrzymać ręką podstawę dźwigni głównej, a następnie przywrócić oryginalne położenie samej dźwigni głównej.

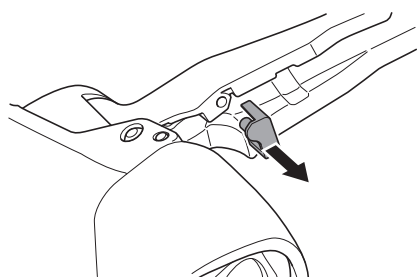
(z) Przytrzymać palcami.

(A) Dźwignia główna

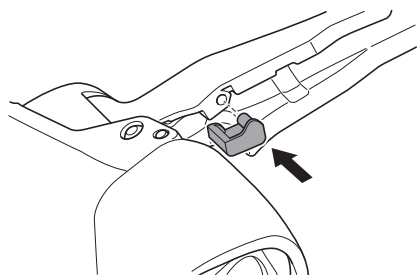
(B) Główny wspornik dźwigni

3

Obrócić główny wspornik dźwigni w kierunku oznaczonym strzałką za pomocą śrubokręta płaskiego lub podobnego narzędzia, a następnie wymontować blokadę.

4

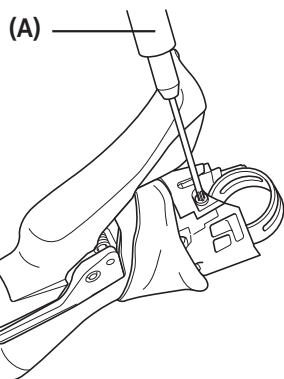
Wymontować główny wspornik dźwigni.

5

Zamontować nowy główny wspornik dźwigni.

■ Wymiana osłony linki

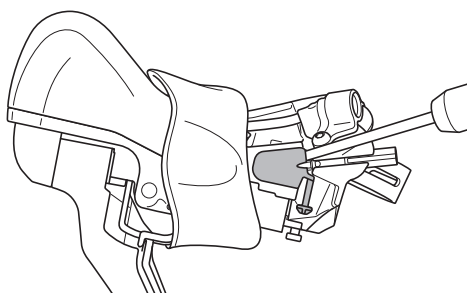
1



Wykręcić śruby znajdujące się na dole przerzutki, a następnie zdjąć dolną osłonę.

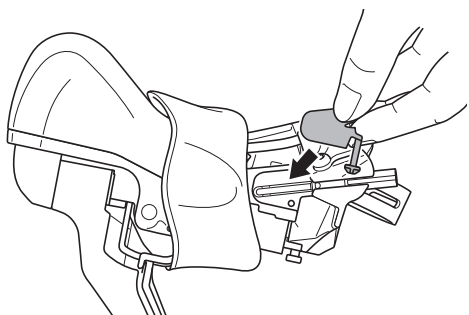
(A) Śrubokręt [nr 1]

2



Zdjąć osłonę linki z przerzutki za pomocą śrubokręta.

3

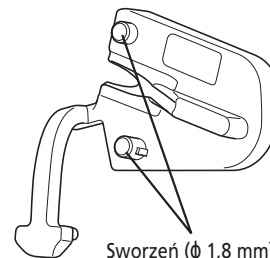


Zamontować nową osłonę linki.

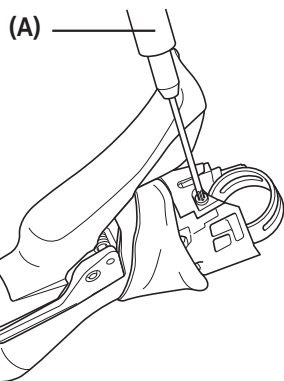


WSKAZÓWKI

Umieścić sworznie znajdujące się z tyłu osłony linki w otworach przerzutki.



4



Zamontować dolną osłonę przerzutki.

(A) Śrubokręt [nr 1]

■ Wyciąganie odłączonej końcówki linki (linka przerzutki)

ST-RS685

Jeśli wyciągnięcie końcówki linki jest utrudnione, należy postępować zgodnie z poniższą procedurą, aby ją wyciągnąć.

1

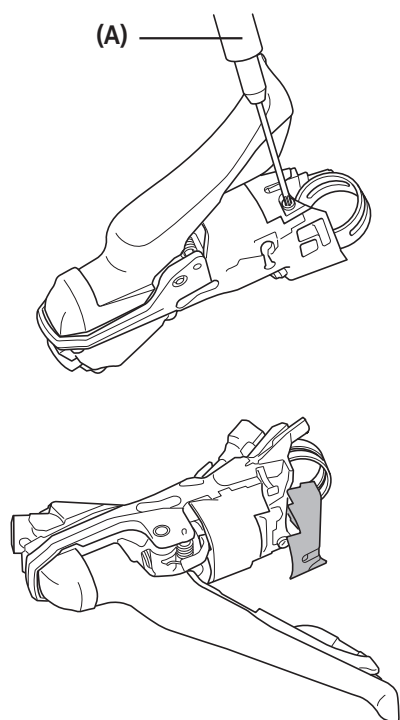
Wymontować dźwignię z uchwytu, a następnie zdjąć osłonę przerzutki.



WSKAZÓWKI

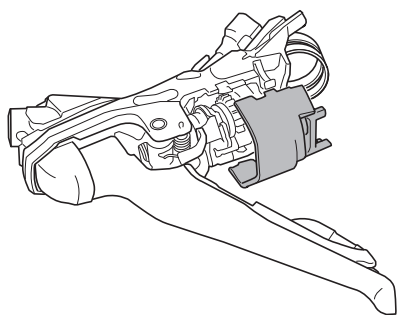
Aby zapewnić płynną zmianę przełożeń, zaleca się również wymienić prowadnicę podczas wymiany odłączonej linki.

2



Wykręcić śruby znajdujące się na dole przerzutki, a następnie zdjąć dwie osłony (osłona przerzutki i osłona dolna).

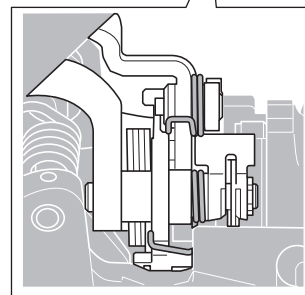
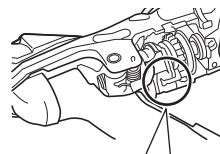
(A) Śrubokręt [nr 1]

3


Wyciągnąć końcówkę linki znajdującą się na uchwycie linki korpusu.

UWAGA

W tym momencie należy zachować ostrożność, aby przypadkiem nie dotknąć sprężyny. Może to spowodować problemy z funkcjonowaniem układu.


4

Założyć dwie osłony i dokręcić śruby.

Moment dokręcania


0,2-0,25 Nm

ST-RS505

Jeśli wyciągnięcie końcówki linki jest utrudnione, należy postępować zgodnie z poniższą procedurą, aby ją wyciągnąć.

1

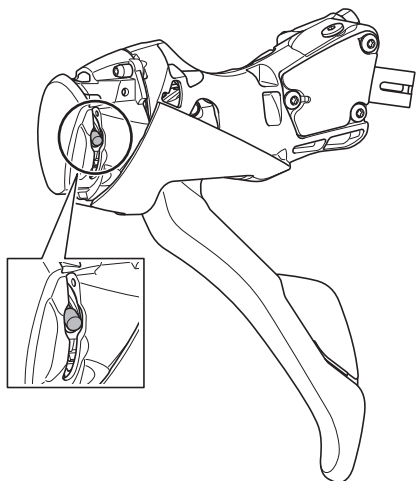
Oslonę przerzutki należy przesunąć do tyłu i zdjąć tabliczkę znamionową.



WSKAZÓWKI

Aby zapewnić płynną zmianę przełożeń, zaleca się również wymienić prowadnicę podczas wymiany odłączonej linki.

2



Wyciągnąć końcówkę linki znajdującą się na uchwycie linki korpusu.

3

Zamontować tabliczkę znamionową i ustawić osłonę przerzutki w pierwotnym położeniu.

Moment dokręcania

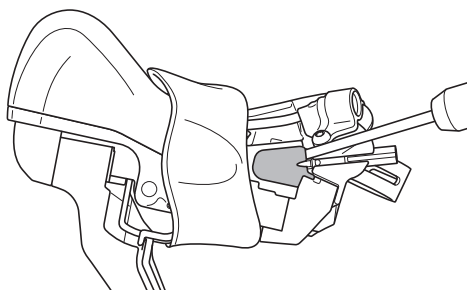


0,1-0,15 Nm

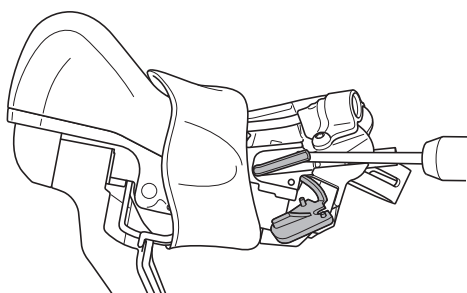
■ Wymiana prowadnicy linki SL

ST-RS685

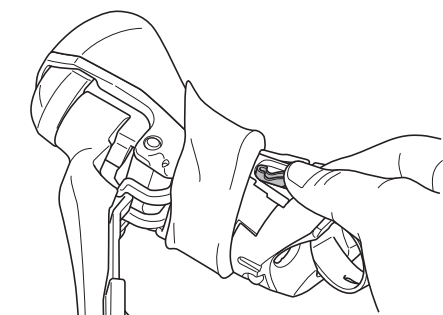
1 Wymontować dźwignię z uchwytu, a następnie zdjąć osłonę przerzutki.

2

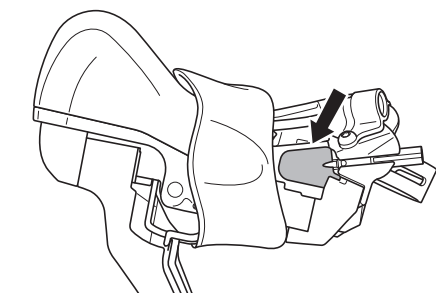
Zdjąć osłonę linki z przerzutki za pomocą śrubokręta.

3

Użyć ostrego narzędzia, aby podważyć prowadnicę linki SL.

4

Wepchnąć ręką nową prowadnicę linki.

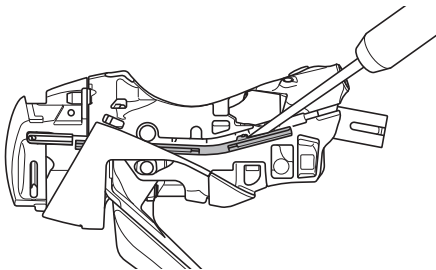
5

Zamontować osłonę linki.

ST-RS505

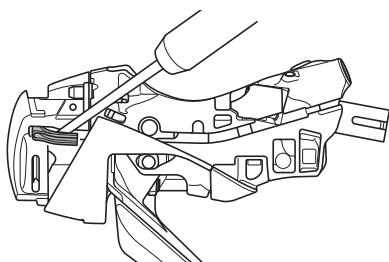
- 1** Wymontować dźwignię z uchwyty, a następnie zdjąć osłonę przerzutki, tabliczkę znamionową i blok osłony przerzutki.

2



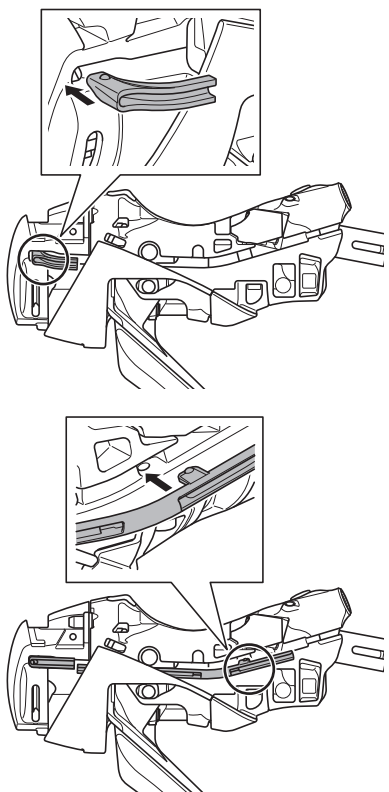
Wyjąć prowadnicę B za pomocą śrubokręta.

3



Wyjąć prowadnicę A za pomocą śrubokręta.

4



Wepchnąć ręką nowe prowadnice A i B.

5

Zamontować blok osłony przerzutki, tabliczkę znamionową i osłonę przerzutki.
* Szczegóły dotyczące instalacji osłony przerzutki opisane są w punkcie „Wymiana osłony przerzutki”.

