

Podręcznik sprzedawcy

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

NEXUS

INTER-5E

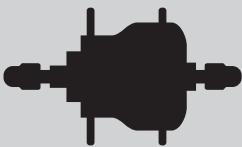
- SG-C7000-5
- SL-C7000-5
- CS-C7000
- SM-C7000-5

SPIS TREŚCI

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

MODELE OMÓWIONE W TYM PODRĘCZNIKU SPRZEDAWCY

Ten podręcznik sprzedawcy jest przeznaczony dla następujących modeli.

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

WAŻNA INFORMACJA

- **Ten podręcznik sprzedawcy jest przeznaczony głównie dla zawodowych mechaników rowerowych.**
Użytkownicy, którzy nie zostali profesjonalnie przeszkoleni do montażu rowerów, nie powinni samodzielnie zajmować się montażem komponentów, używając tego podręcznika sprzedawcy.
Jeśli jakiegolwiek 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 instrukcje serwisowe i dokumenty techniczne są dostępne online na 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 poważnymi obrażeniami.



OSTRZEŻENIE

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



PRZESTROGA

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

ABY ZAPEWNIĆ BEZPIECZEŃSTWO

OSTRZEŻENIE

- Podczas montażu produktu należy przestrzegać procedur zawartych w instrukcjach.

Używać wyłącznie oryginalnych części SHIMANO. W przypadku niewłaściwej regulacji albo nieprawidłowego montażu elementu lub części zapasowej, może dojść do usterki elementu bądź utraty panowania nad rowerem i wypadku.

-  Podczas przeprowadzania czynności konserwacyjnych takich jak wymiana elementów należy mieć na sobie zatwierdzone okulary ochronne.

Należy również upewnić się, że użytkownikom przekazano następujące informacje:

- Ponieważ każdy rower może prowadzić się nieco inaczej w zależności od modelu, należy nauczyć się odpowiedniej techniki hamowania (w tym wyczucia siły nacisku dźwigni hamulca i charakterystyki kierowania rowerem) oraz obsługi roweru. Niewłaściwe używanie układu hamulcowego roweru może spowodować utratę kontroli, co może prowadzić do poważnych obrażeń z powodu utraty kontroli lub kolizji.

Montaż na rowerze i konserwacja:

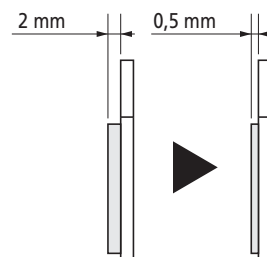
- Podczas mocowania ramienia hamulca do ramy należy pamiętać o zastosowaniu obejmy ramienia odpowiedniej do wielkości dolnej rury tylnego trójkąta ramy i poprawnie połączyć za pomocą śruby i nakrętki obejmy, stosując określony moment dokręcania. Użyć nakrętki blokującej z wkładką nylonową (nakrętka samokontrująca)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

■ Tarcza hamulca

- Palce muszą znajdować się z dala od obracających się tarcz hamulcowych. Tarcze hamulcowe są na tyle ostre, że mogą doprowadzić do poważnego zranienia, jeżeli palce zostaną uwięzione w otworach tarczy hamulcowej.



- Nie dotykać zacisków ani tarczy hamulcowej podczas jazdy ani bezpośrednio po wymontowaniu z roweru. Zaciski i tarcza hamulcowa rozgrzewają się w czasie pracy hamulców, dotknięcie jednego z elementów może spowodować oparzenie.
- Nie dopuścić do dostania się oleju lub smaru na tarczę hamulcową i klocki hamulcowe. Jazda na rowerze z klockami hamulcowymi i tarczą hamulcową zabrudzonymi olejem lub smarem może uniemożliwić ich działanie, a w konsekwencji doprowadzić do upadku lub kolizji i poważnych obrażeń.
- Należy sprawdzić grubość klocków hamulcowych i nie używać ich, jeśli spadnie ona do 0,5 mm lub mniej. Niezastosowanie się do tej instrukcji może uniemożliwić działanie hamulców, a w konsekwencji spowodować upadek lub kolizję i doprowadzić do poważnych obrażeń.



- Nie używać tarczy hamulcowej, jeśli jest ona pęknięta lub odkształcona. Tarcza hamulcowa może pęknąć, powodując upadek, a w konsekwencji poważne obrażenia lub kolizję.
- Nie używać tarczy hamulcowej, jeśli jej grubość wynosi 1,5 mm lub mniej. Ponadto nie należy jej używać, jeśli widoczna jest jej aluminiowa powierzchnia. Tarcza hamulcowa może pęknąć, powodując upadek, a w konsekwencji poważne obrażenia lub kolizję.

■ Hamulec wewnętrzny

- Nie dotykać hamulca wewnętrznego podczas jazdy ani bezpośrednio po wymontowaniu z roweru. Hamulec wewnętrzny rozgrzewa się w czasie pracy hamulców, dotknięcie jednego z elementów może spowodować oparzenie.

■ Hamulec wewnętrzny

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

PRZESTROGA

Należy również upewnić się, że użytkownikom przekazano następujące informacje:

- Przełożenia należy zmieniać pojedynczo przy użyciu dźwigni przerzutki. Podczas zmiany przełożenia należy ograniczyć siłę nacisku na pedały. W przypadku próby wymuszenia działania dźwigni przerzutki lub użycia funkcji jednoczesnej zmiany o kilka przełożeń, przy silnym nacisku na pedały stopy mogą zsunąć się z pedałów, a rower przewrócić się, powodując poważne obrażenia. Użycie dźwigni przerzutki w celu jednoczesnej zmiany kilku przełożeń na niskie przełożenie może również spowodować wyskoczenie pancerza z dźwigni przerzutki. Nie ma to wpływu na działanie dźwigni przerzutki, ponieważ po zmianie przełożenia pancerz wróci do pierwotnego położenia.

Dane techniczne hamulca tarczowego

- Hamulce tarczowe muszą przejść okres docierania, a wraz z upływem okresu docierania siła hamowania stopniowo rośnie. Może to doprowadzić do wypadków lub upadków z powodu utraty panowania nad rowerem, czego konsekwencją mogą być poważne obrażenia. Taka sama sytuacja zaistnieje po wymianie klocków hamulcowych lub tarczy hamulcowej.

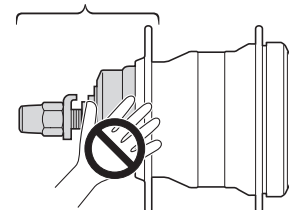
Specyfikacja hamulca wewnętrznego

- Podczas długich zjazdów nie naciskać ciągle hamulców. Spowoduje to znaczne rozgrzanie wewnętrznych części hamulca, co może pogorszyć ich działanie. Może to również spowodować zmniejszenie ilości smaru wewnątrz hamulca, co może prowadzić do takich problemów jak niespodziewanie silne hamowanie.
- Obróć kołem i upewnij się, że siła hamowania hamulca wolnego biegu jest poprawna.

Dane techniczne hamulca rolkowego

- Jeśli hamulec jest często używany, nie dotykać obszaru w pobliżu hamulca przez co najmniej 30 minut od momentu zakończenia jazdy na rowerze. Obszar w pobliżu hamulca może stać się gorący.

Obszar wokół hamulca



- Podczas długich zjazdów nie naciskać ciągle hamulców. Spowoduje to znaczne rozgrzanie wewnętrznych części hamulca, co może pogorszyć ich działanie. Może to również spowodować zmniejszenie ilości smaru wewnątrz hamulca, co może prowadzić do takich problemów jak niespodziewanie silne hamowanie.
- Nie należy nigdy demontować zespołu hamulca lub zespołu piasty przedniej. Demontaż sprawi, że nie będą działać prawidłowo.

UWAGA

Należy również upewnić się, że użytkownikom przekazano następujące informacje:

- Przełożenia można zmieniać podczas lekkiego pedałowania, jednak czasami mechanizm zapadkowy wewnątrz piasty może potem hałasować przy normalnej zmianie przełożeń. Ponadto w przypadku zmiany przełożeń podczas mocnego naciskania pedałów roweru E-BIKE itp., tymczasowo może być słyszalny głośny dźwięk; jest to całkowicie normalne.
- Piasta wewnętrzna nie jest całkowicie wodoszczelna. Należy unikać używania piasty w miejscach, gdzie woda może się przedostać do środka, oraz używania do czyszczenia piasty wody pod wysokim ciśnieniem, w przeciwnym razie mechanizm wewnętrzny może zardzewieć.
- Wszystkie poniższe zjawiska występują z powodu wewnętrznej konstrukcji mechanizmu zmiany przełożeń i nie oznaczają awarii komponentów wewnętrznych.

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

- Gwarancja nie obejmuje naturalnego zużycia lub pogorszenia działania wynikającego z normalnego użytkowania.
- W celu uzyskania maksymalnej wydajności zalecamy stosowanie smarów i produktów do konserwacji SHIMANO.

■ Specyfikacja hamulca wewnętrznego

- Jeśli koła nie obracają się swobodnie, należy wymienić lub nasmarować klocki hamulcowe.

Montaż na rowerze i konserwacja:

- W celu zapewnienia odpowiedniej wydajności zaleca się nasmarowanie mechanizmu wewnętrznego po przejechaniu pierwszego 1000 km, a następnie przynajmniej raz na rok (lub co około 2000 km, jeśli rower jest bardzo często używany). Jeśli rower jest używany w trudnych warunkach, wymagane będzie częstsze przeprowadzanie konserwacji. Ponadto podczas konserwacji zaleca się używanie smaru do piasty z wewnętrznymi przełożeniami SHIMANO lub zestawu do smarowania. Jeśli nie zostanie użyty odpowiedni smar SHIMANO lub zestaw do smarowania SHIMANO, mogą wystąpić problemy z mechanizmem zmiany przełożeń.
- Jeżeli koło stanie się sztywne i będzie obracać się z oporem, należy je nasmarować.
- Tarcze należy okresowo myć neutralnym środkiem czyszczącym. Ponadto czyszczenie łańcucha neutralnym środkiem czyszczącym i smarowanie może być skutecznym sposobem zwiększenia trwałości tarcz i łańcucha.
- Jeżeli łańcuch w czasie użytkowania nadal spada z zębatek, należy wymienić zębátky i łańcuch.

■ Dane techniczne piasty z wewnętrznymi przełożeniami

- Zaleca się, aby przednia tarcza mechanizmu korbowego miała rozmiar opony 28 cali lub mniejszy oraz była ustawiona z przełożeniem około 1,4 – tak jak pokazano w poniższej tabeli.

Tarcza mechanizmu korbowego	CS-C7000
34	24
38	27
42	30

- Aby zdobyć więcej informacji na temat przełożeń, których można użyć, należy zapoznać się z poniższą tabelą.

Średnica koła		24 cali			26 cali			27 cali		
CS-C7000 (liczba zębów)		30	27	24	30	27	24	30	27	24
Tarcza mechanizmu korbowego (liczba zębów)	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	31	-	-	1,29	-	-	1,29	-	-	1,29
	32	-	-	1,33	-	-	1,33	-	-	1,33
	33	-	-	1,38	-	-	1,38	-	-	1,38
	34	-	-	1,42	-	-	1,42	-	-	1,42
	35	-	1,30	1,46	-	1,30	1,46	-	1,30	1,46
	36	-	1,33	1,50	-	1,33	1,50	-	1,33	1,50*
	37	-	1,37	1,54	-	1,37	1,54*	-	1,37	1,54*
	38	1,27	1,41	1,58	1,27	1,41	1,58*	1,27	1,41	-
	39	1,30	1,44	1,63	1,30	1,44	-	1,30	1,44	-
	40	1,33	1,48	1,67*	1,33	1,48	-	1,33	1,48*	-
	41	1,37	1,52	1,71*	1,37	1,52	-	1,37	1,52*	-
	42	1,40	1,56	1,75*	1,40	1,56*	-	1,40	1,56*	-
	43	1,43	1,59	-	1,43	1,59*	-	1,43	-	-
	44	1,47	1,63	-	1,47	-	-	1,47	-	-
	45	1,50	1,67*	-	1,50	-	-	1,50*	-	-

Średnica koła		700C			28 cali		
CS-C7000 (liczba zębów)		30	27	24	30	27	24
Tarcza mechanizmu korbowego (liczba zębów)	30	-	-	-	-	-	-
	31	-	-	1,29	-	-	1,29
	32	-	-	1,33	-	-	1,33
	33	-	-	1,38	-	-	1,38
	34	-	-	1,42	-	-	1,42
	35	-	1,30	1,46*	-	1,30	1,46*
	36	-	1,33	1,50*	-	1,33	1,50*
	37	-	1,37	-	-	1,37	-
	38	1,27	1,41	-	1,27	1,41	-
	39	1,30	1,44*	-	1,30	1,44*	-
	40	1,33	1,48*	-	1,33	1,48*	-
	41	1,37	1,52*	-	1,37	-	-
	42	1,40	-	-	1,40	-	-
	43	1,43	-	-	1,43*	-	-
	44	1,47*	-	-	1,47*	-	-
	45	1,50*	-	-	1,50*	-	-

* Można użyć z wyjątkiem hamulca wewnętrznego.

:- Nie można użyć

■ Specyfikacja hamulca wewnętrznego

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

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

WYKAZ POTRZEBNYCH NARZĘDZI

WYKAZ POTRZEBNYCH NARZĘDZI

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

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

MONTAŽ

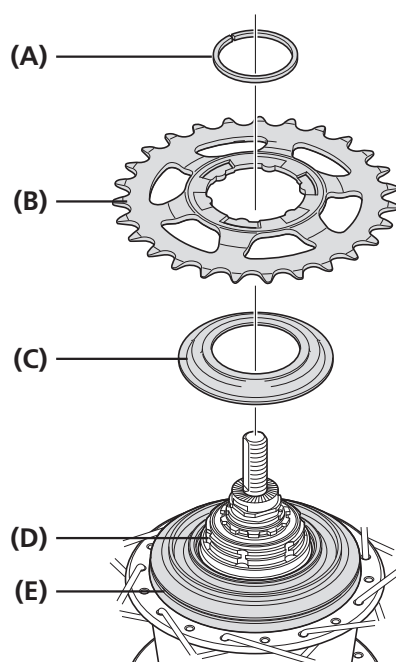
MONTAŻ

■ Montaż zębatki na piaście

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

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

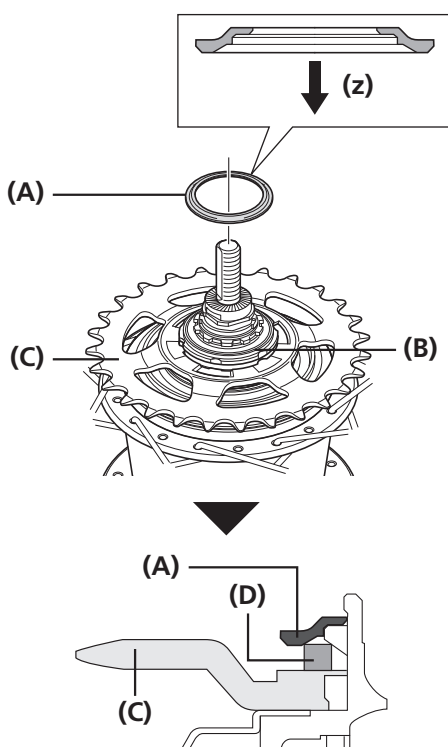
Dane techniczne	Stosowane zębatki	
	Montaż na zewnątrz	Montaż do wewnątrz
INTER-5E	24T, 27T, 30T	24T, 27T, 30T



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

■ Montaż przyłącza kasety na piaście

1

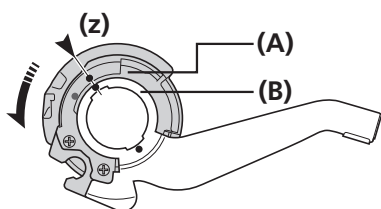


Zamocować osłonę elementu napędzającego w pozycji pokazanej na rysunku.
Zwrócić uwagę na kierunek osłony elementu napędzającego.

(z) Strona elementu napędzającego

- (A) Osłona elementu napędzającego
- (B) Element napędzający
- (C) Zębatka
- (D) Pierścień sprężynujący

2

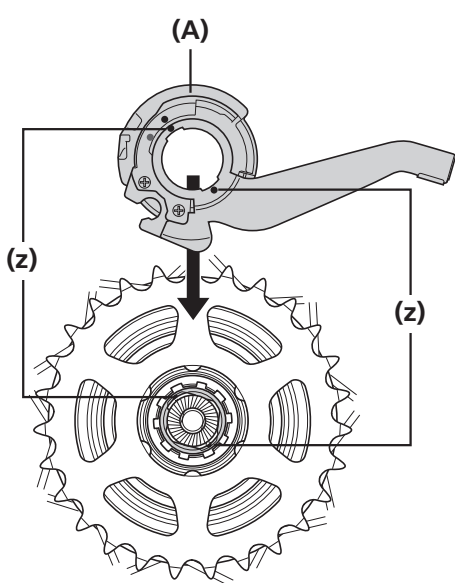


Obrócić koło przyłącza kasety w kierunku wskazywanym strzałką tak, aby dopasować czerwone oznaczenia ● na kołku i wsporniku.

(z) Powinny zostać dopasowane

- (A) Kółko
- (B) Wspornik

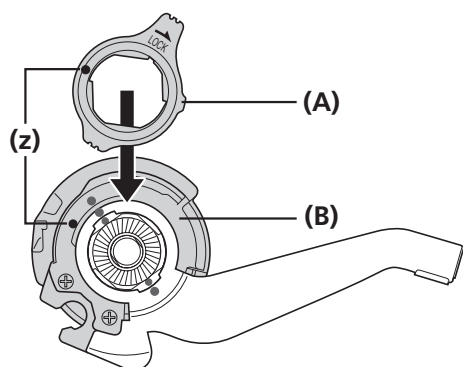
3



Podczas montażu dopasować czerwone oznaczenia ● (z) na przyłączy kasety do czerwonego oznaczenia ● (z) z prawej strony korpusu piasty.

- (A) Przyłącze kasety

4



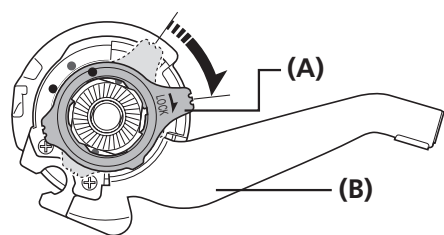
Zamocować przyłącze kasety do piasty za pomocą pierścienia mocującego przyłącze kasety.

Podczas montażu pierścienia mocującego przyłącze kasety dopasować żółte oznaczenie ● (z) do żółtego oznaczenia ● (z) na kółku przyłącza kasety.

(A) Pierścień mocujący przyłącza kasety

(B) Kółko

5



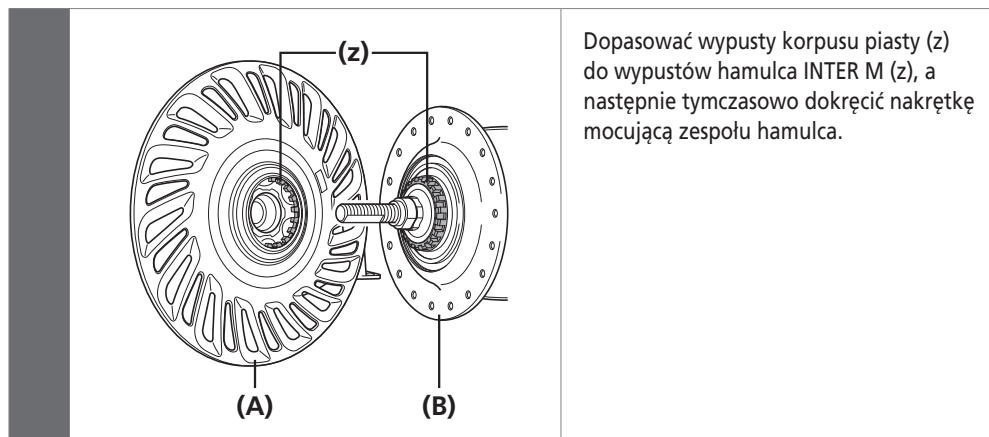
Obrócić pierścień mocujący przyłącze kasety o 45° w prawo.

Podczas wykonywania tej czynności mocno przytrzymać wspornik.

(A) Pierścień mocujący przyłącza kasety

(B) Wspornik

■ Montaż hamulca INTER M do korpusu piasty

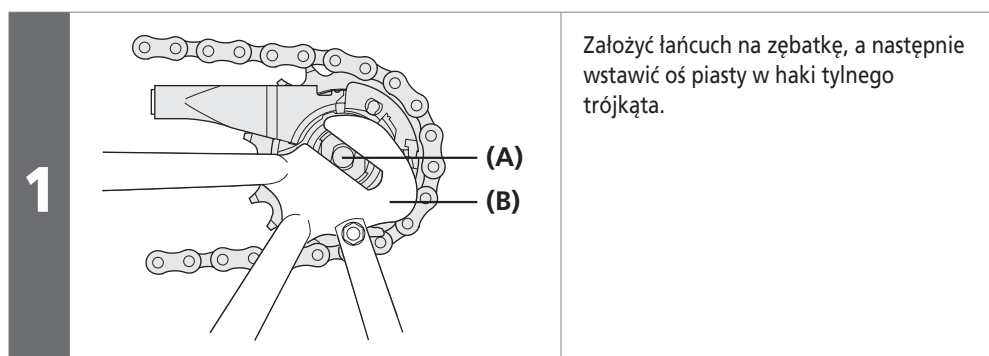


Dopasować wypusty korpusu piasty (z) do wypustów hamulca INTER M (z), a następnie tymczasowo dokręcić nakrętkę mocującą zespół hamulca.

(A) Hamulec INTER M

(B) Korpus piasty

■ Montaż piasty do ramy



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

(A) Oś piasty

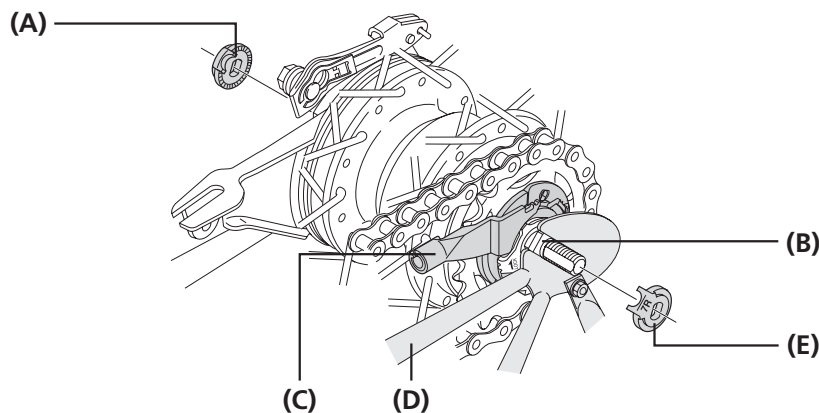
(B) Haki tylnego trójkąta

1

2

Nałożyć nieruchome podkładki z prawej i lewej strony osi piasty.

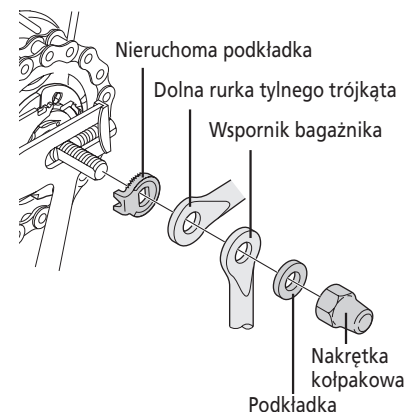
Jednocześnie obrócić przylącze kasety tak, aby występy podkładek blokujących były dopasowane do rowków w hakach tylnego trójkąta. Po zakończeniu tej czynności można zamocować przylącze kasety tak, aby było ustawione prawie równoległe do dolnej rury tylnego trójkąta.



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

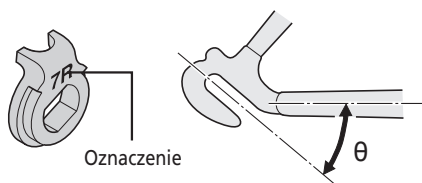
UWAGA

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



WSKAZÓWKI

- Występ powinien znajdować się po stronie haków tylnego trójkąta.
- Zamontować podkładkę blokującą tak, aby występ wszedł w rowek haków tylnego trójkąta z przodu i z tyłu osi piasty.
- Należy użyć podkładki blokującej odpowiadającej kształtowi haków tylnego trójkąta. Dla prawej i lewej strony są stosowane różne podkładki blokujące.

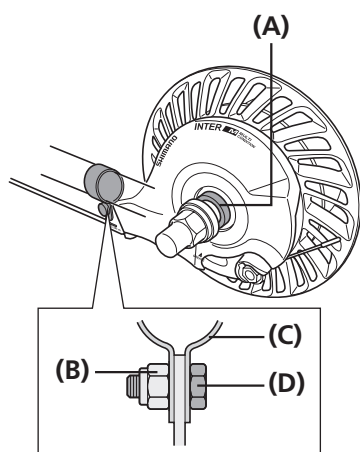


Haki tylnego trójkąta	Nieruchoma podkładka		
	Oznaczenie / kolor		Rozmiar
	Prawa strona	Lewa strona	
Standard	5R/żółta	5L/brązowa	$\Theta \leq 20^{\circ}$
	7R/czarna	7L/szara	$20^{\circ} \leq \Theta \leq 38^{\circ}$
Odwrócone	6R/srebrna	6L/biała	$\Theta = 0^{\circ}$
Odwrócone (pełna obudowa łańcucha)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

Uwaga: Pionowe: oprócz specyfikacji z hamulcem wewnętrznym

Specyfikacja z hamulcem INTER M

2



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

Następnie tymczasowo lekko dokręcić śrubę i nakrętkę obejmy.

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

UWAGA

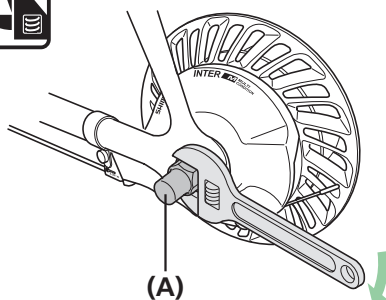
Sprawdzić, czy zespół hamulca jest pewnie zamocowany do piasty za pomocą podkładki mocującej zespołu hamulca.



WSKAZÓWKI

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

3



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

- (A) Nakrętka piasty

Moment dokręcania



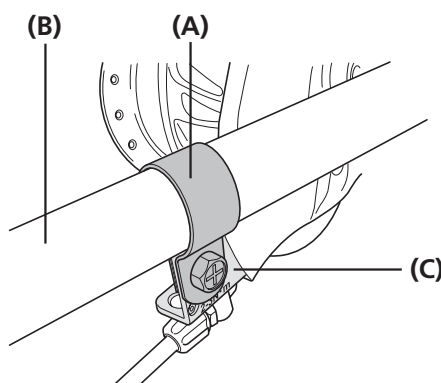
30–45 Nm

UWAGA

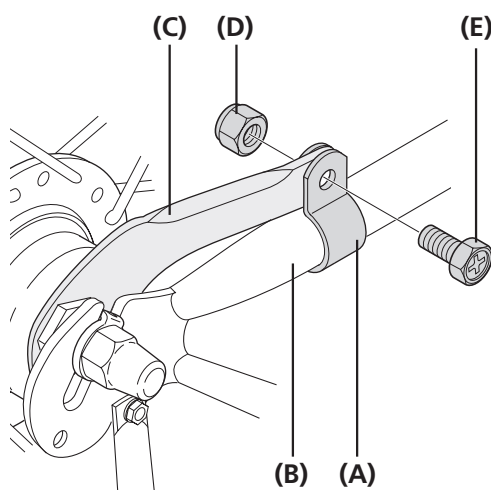
Sprawdzić również, czy koło jest pewnie zamocowane do ramy za pomocą nakrętek piasty.

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

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



Specyfikacja z hamulcem wewnętrznym



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

Moment dokręcania



2–3 Nm

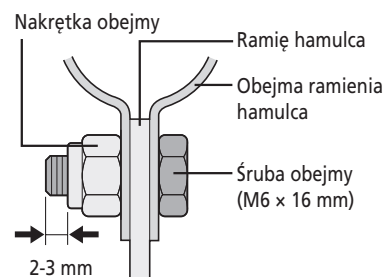


OSTRZEŻENIE

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

UWAGA

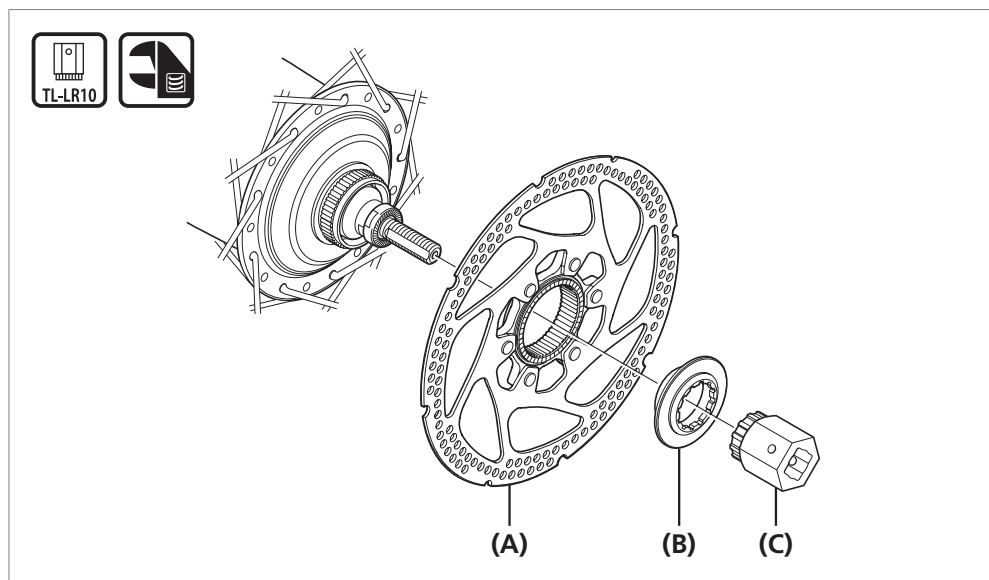
- Jeśli nie zostanie ono poprawnie zamocowane, może się pogorszyć skuteczność hamulców. Należy pamiętać, aby podczas montażu nie przykładać zbyt dużej siły.
- W przypadku przyłożenia nadmiernej siły do ramienia hamulca podczas mocowania koło będzie hałasować i trudno będzie je obrócić.
- Po zamontowaniu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



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

■ Montaż tarczy hamulca

System Center Lock



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

Moment dokręcania



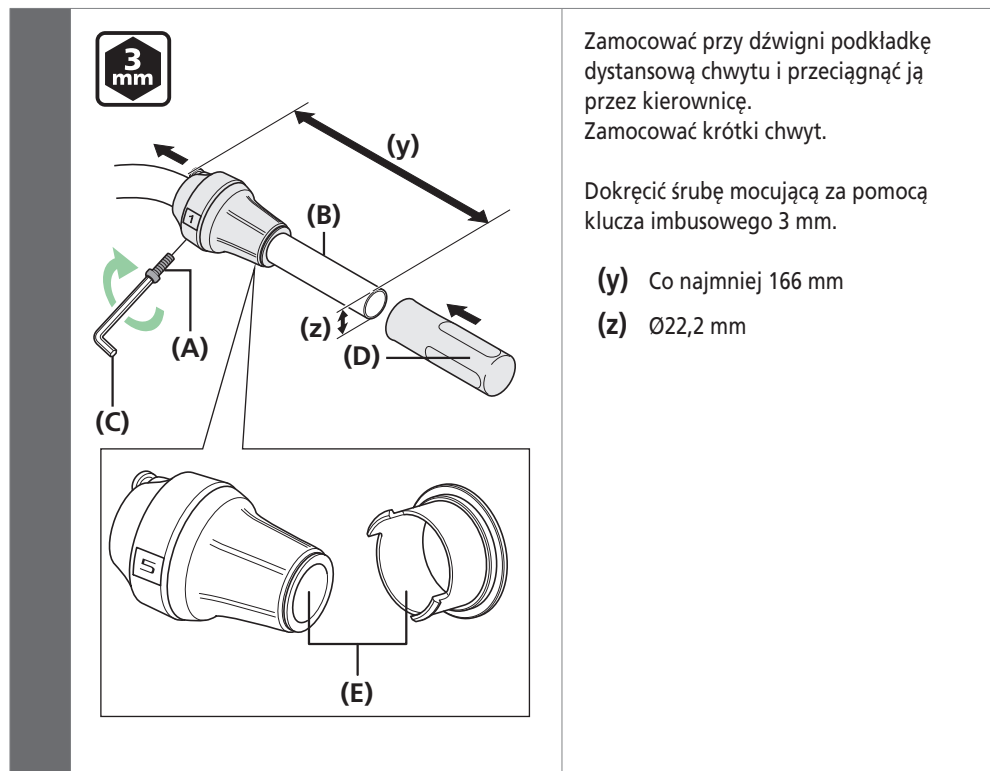
TL-LR10



40 Nm

Montaż dźwigni

Zamontować dźwignię w sposób pokazany na ilustracji.



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

Moment dokręcania



2–2,5 Nm

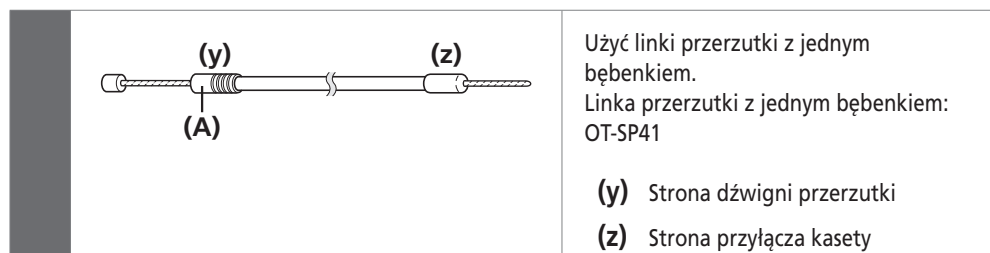


WSKAZÓWKI

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

Montaż linki przerzutki

Informacje dotyczące wymiany linki znajdują się w rozdziale dotyczącym konserwacji.



- (A) Uszczelniona końcówka pancerza

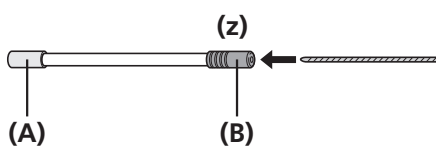
UWAGA

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

■ Zamontowanie do przyłącza kasety

Dla CJ-C7000-5

1



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

(z) Strona dźwigni

- (A) Końcówka aluminiowa
(B) Końcówka plastikowa



WSKAZÓWKI

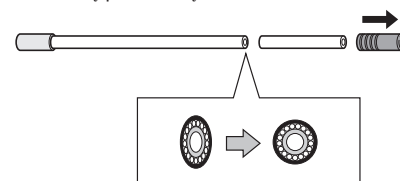
Skracanie pancerza

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

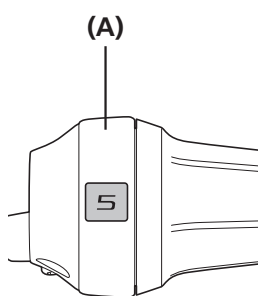


Końcówka plastikowa

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



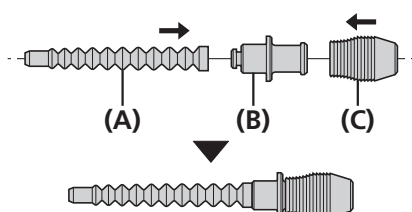
2



Ustawić SL-C7000-5 na 5.

- (A) Dźwignia REVOSHIFT

3



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

- (A) Worek gumowy
(B) Korpus uchwytu pancerza
(C) Osłona gumowa

4

Zetrzeć wszelki smar, jaki mógł się znaleźć na lince.

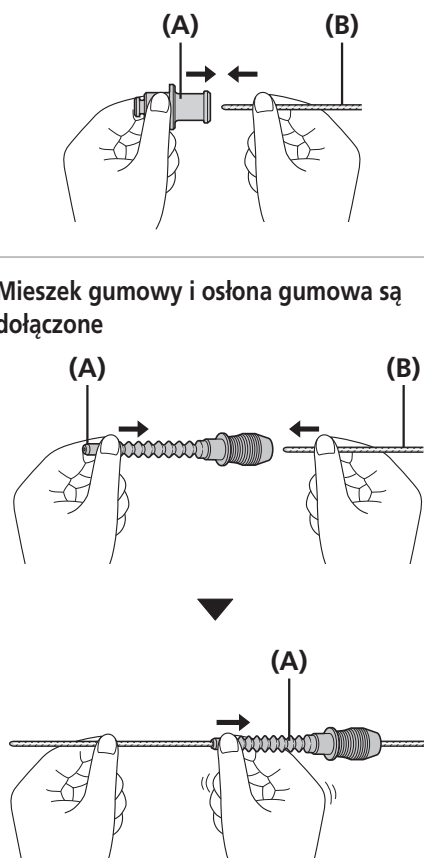
UWAGA

Użyć nowej linki. Nie używać linki z obciętym końcem.



5

Mieszek gumowy i osłona gumowa są dołączone



Przeciągnąć linkę przez korpus uchwyty pancerza.

(A) Korpus uchwyty pancerza
(B) Linka

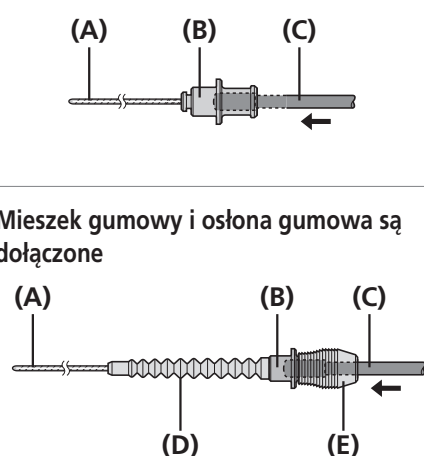
(A) Mieszek gumowy
(B) Linka

UWAGA

Należy uważać, aby nie przebić mieszka gumowego końcem linki.

6

Mieszek gumowy i osłona gumowa są dołączone

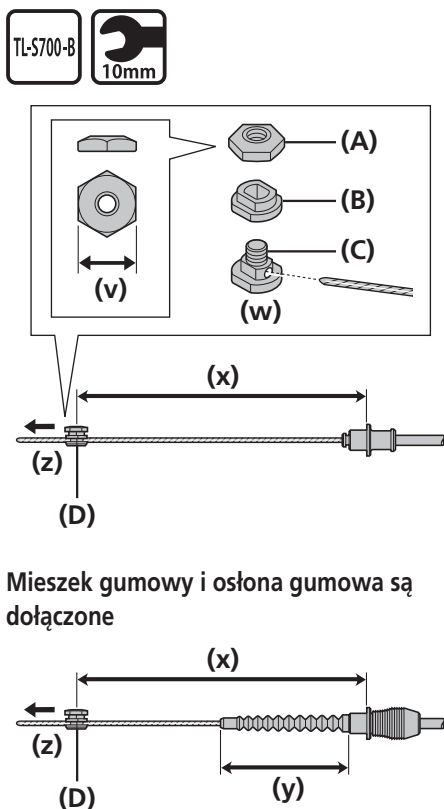


Ustawić pancerz w korpusie uchwyty pancerza.
Wcisnąć pancerz tak, aby dotknął korpusu uchwyty pancerza.

(A) Linka
(B) Korpus uchwyty pancerza
(C) Pancerz

(A) Linka
(B) Korpus uchwyty pancerza
(C) Pancerz
(D) Mieszek gumowy
(E) Osłona gumowa

7



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

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

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

Moment dokręcania



3,5 – 5,5 Nm

UWAGA

Użyć tej śruby mocującej jak pokazano poniżej.

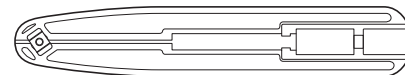
Można użyć: CJ-S700 / CJ-C7000-8 / CJ-C7000-5

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

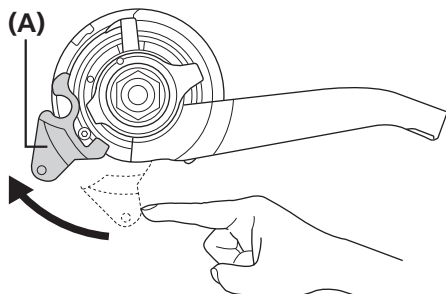


WSKAZÓWKI

Do montażu śruby mocującej linkę należy używać narzędzia TL-S700-B.



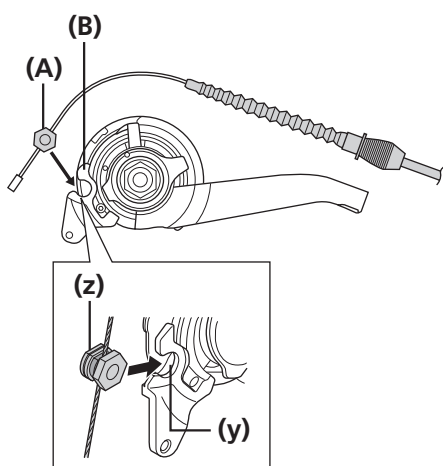
8



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

- (A) Dźwignia kółka

9

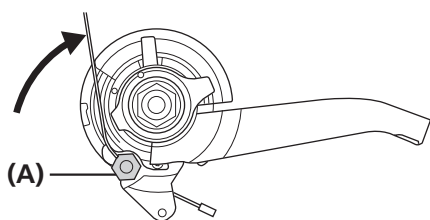


Owinąć linkę wokół kółka przyłącza kasety i przytrzymać tak, aby nakrętka mocująca linkę była skierowana na zewnątrz (w stronę haków tylnego trójkąta), a następnie przesunąć płaską część (y) podkładki mocującej linkę przez odstęp (z) w kółku.

(A) Nakrętka mocująca linkę

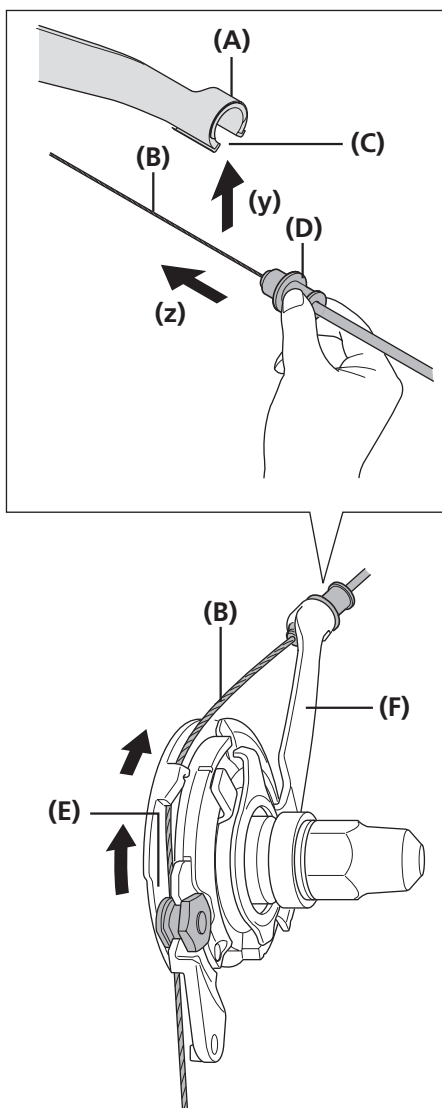
(B) Kółko

10



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

(A) Uchwyt



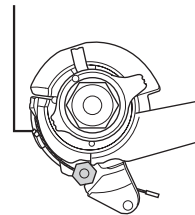
Umieścić linkę w kółku w sposób pokazany na rysunku, włożyć linkę w szczelinę wspornika przyłącza kasety (y), następnie poprawnie osadzić korpus uchwytu pancerza w uchwycie pancerza przyłącza kasety (z).

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

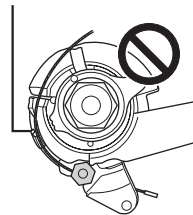
UWAGA

Sprawdzić, czy linka jest poprawnie osadzona w prowadnicy kółka.

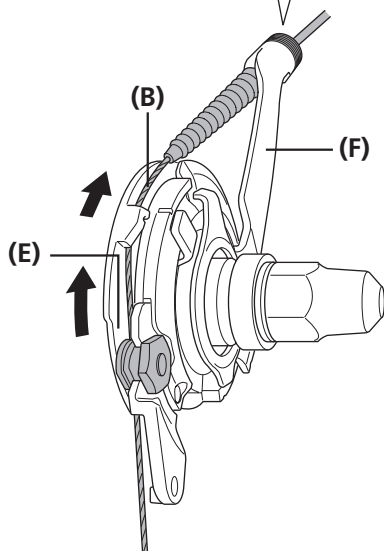
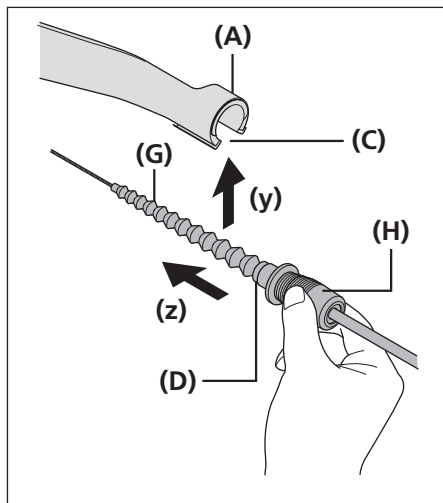
Prowadnica



Prowadnica



Mieszek gumowy i osłona gumowa są dołączone

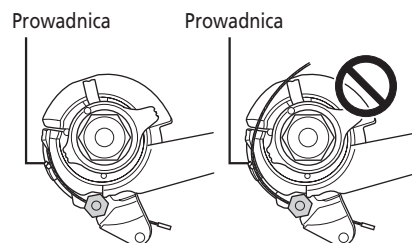


Umieścić linkę w kółku w sposób pokazany na rysunku i, przytrzymując osłonę gumową, wsunąć mieszek gumowy linki w szczelinę wspornika przyłącza kasety (y), a następnie poprawnie osadzić uchwyt pancerza w uchwycie pancerza przyłącza kasety (z). Uważać, aby nie uszkodzić przy tym mieszka gumowego.

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

UWAGA

Sprawdzić, czy linka jest poprawnie osadzona w prowadnicy kółka.

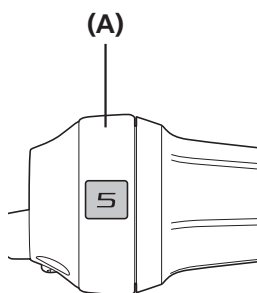


REGULACJA

REGULACJA

■ Regulacja przyłącza kasety

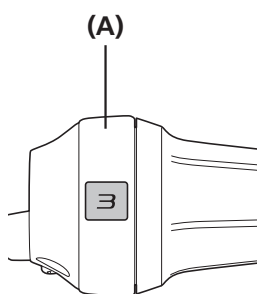
1



Ustawić SL-C7000-5 na 5.

(A) Dźwignia REVOSHIFT

2

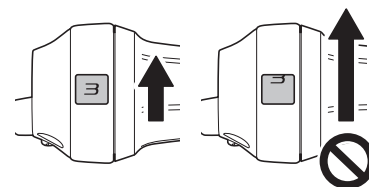


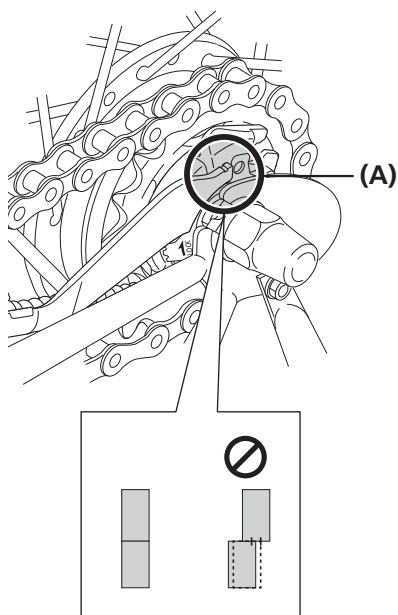
Ustawić SL-C7000-5 na 3.

(A) Dźwignia REVOSHIFT

UWAGA

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



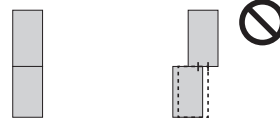


Sprawdzić, czy żółte linie regulacji na wsporniku przylączy kasety i kółku są ustawione ze sobą w linii.

(A) Żółte linie regulacji

UWAGA

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



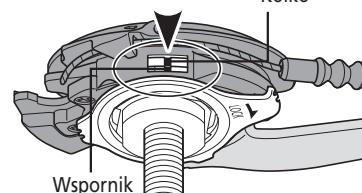
WSKAZÓWKI

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

Gdy rower jest postawiony

Powinny być dopasowane

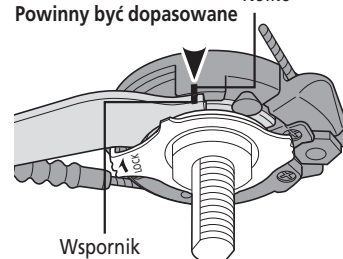
Kółko



Gdy rower jest odwrócony

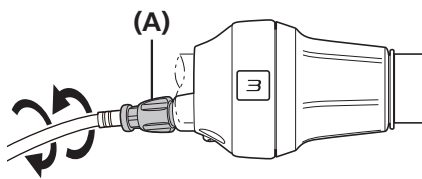
Powinny być dopasowane

Kółko



Jeśli żółte linie regulacji nie są dopasowane

4

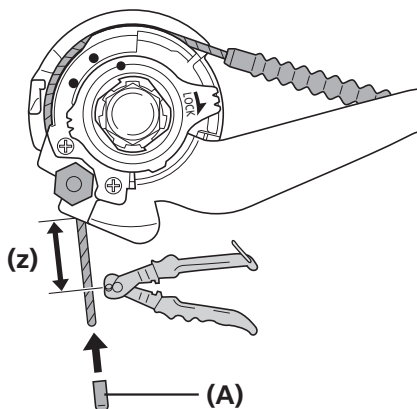


Obrócić pokrętko regulacyjne linki dźwigni REVOSHIFT i dopasować linie regulacji.

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

(A) Pokrętko regulacyjne linki

5



Po wyregulowaniu przyłącza kasety odciąć nadmiar linki.

Następnie założyć końcówkę wewnętrzną.

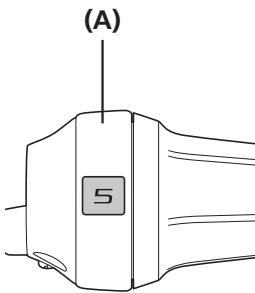
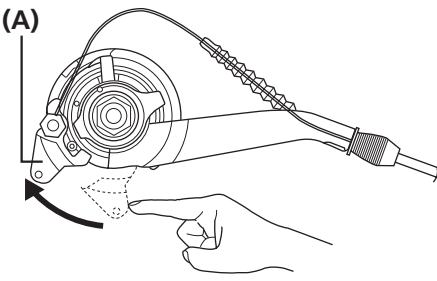
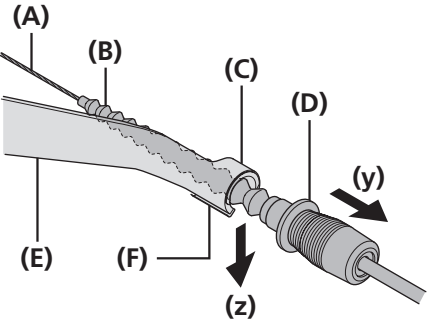
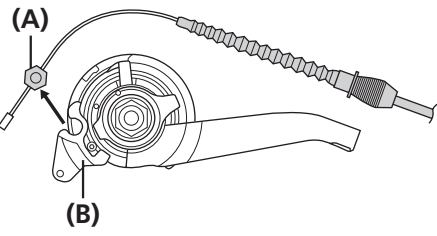
(z) 15-20 mm

(A) Końcówka wewnętrzna

KONSERWACJA

KONSERWACJA

■ Odłączanie linki przerzutki podczas wyjmowania tylnego koła z ramy

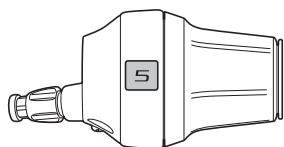
1		Ustawić SL-C7000-5 na 5.	(A) Dźwignia REVOSHIFT
2		Pociągnąć dźwignię kółka w prawo, aby poluzować linkę. Kroki 3 i 4 wykonać przy takiej pozycji dźwigni.	(A) Dźwignia kółka
3		Usunąć uchwyt pancerza z sekcji uchwytu pancerza w przyłączy kasety (y). Wyjąć linkę ze szczeliny we wsporniku (z). Uważać,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

UWAGA

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

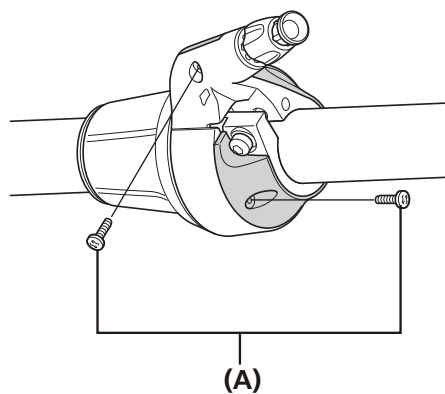
Wymiana linki

1



Ustawić SL-C7000-5 na 5.

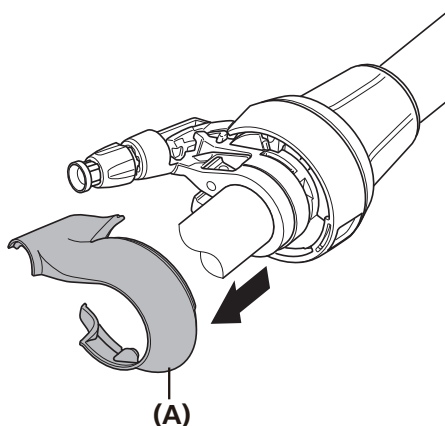
2



Odkręcić śrubę mocującą osłonę.

(A) Śruba mocująca osłonę

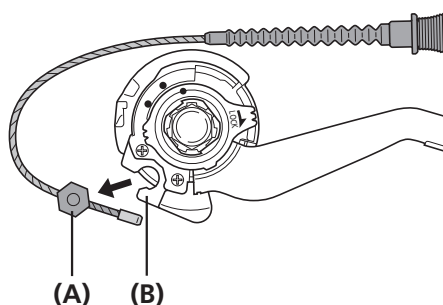
3



Zdjąć osłonę.

(A) Osłona

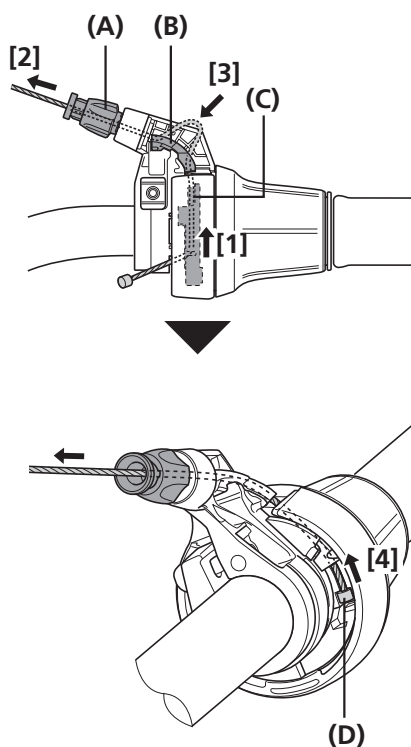
4



Odkręcić śrubę mocującą linki z kółka przyłącza kasety.

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

5



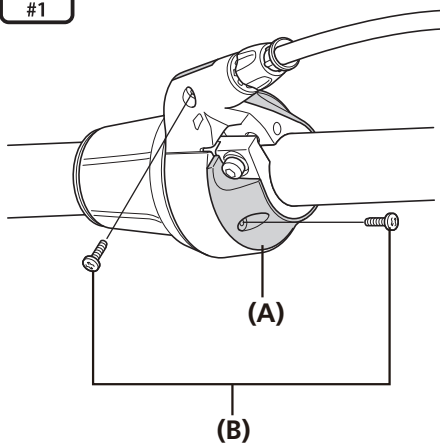
Przeciagnąć linkę przez otwór zespołu nawijarki i otwór w pokrętle regulacyjnym linki.

Następnie włożyć linkę w wyżłobienie prowadnicy linki.

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

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

6



Założyć osłonę i dokręcić śruby mocujące osłonę.

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

Moment dokręcania



0,1–0,25 Nm

Zestaw konserwacyjny zespołu przekładni wewnętrznej

W celu zapewnienia odpowiedniej wydajności zaleca się nasmarowanie mechanizmu wewnętrznego po przejechaniu pierwszego 1000 km, a następnie przynajmniej raz na rok (lub co około 2000 km, jeśli rower jest bardzo często używany). Jeśli rower jest używany w trudnych warunkach, wymagane będzie częstsze przeprowadzanie konserwacji. Ponadto podczas konserwacji zaleca się używanie smaru do piasty z wewnętrznymi przełożeniami SHIMANO lub zestawu do smarowania. Jeśli nie zostanie użyty odpowiedni smar SHIMANO lub zestaw do smarowania SHIMANO, mogą wystąpić problemy z mechanizmem zmiany przełożeń.

(A) Olej WB do konserwacji (Y00298010)



(A)

1



Napełnić butelkę olejem WB do poziomu 95 mm.

(z) 95 mm

2



Zanurzyć mechanizm wewnętrzny w oleju, rozpoczynając od lewej strony. Zanurzyć, aż olej dotrze do koła pierścieniowego 1. przełożenia, jak pokazano na ilustracji.

(z) Koło pierścieniowe 1. biegu

3



Pozostawić mechanizm wewnętrzny zanurzony przez ok. 90 s.

4


Wyjąć mechanizm wewnętrzny z oleju.

5

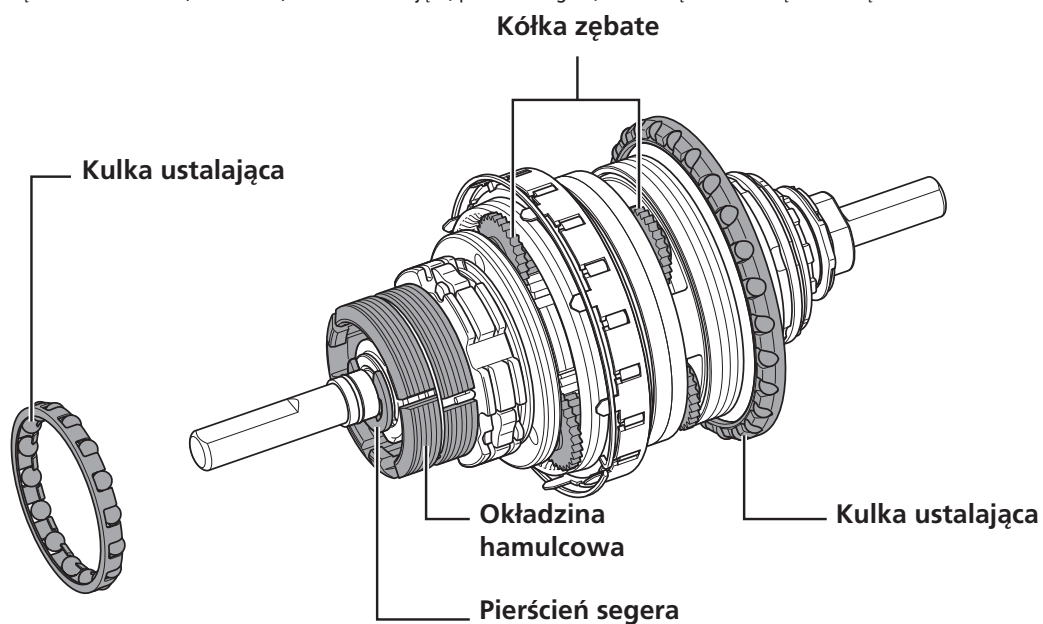

Pozostawić do ocieknięcia na ok. 60 s.

6


Ponownie zmontować piastę.

UWAGA

Po konserwacji oleju zaleca się nałożenie Smaru (Y04130100) na kulki ustalające, pierścień segera, okładzinę hamulcową i kółka zębate.



Elementy przedstawione na rysunku są przykładowe.

