

Podręcznik sprzedawcy

SHIMANO
Nexus

INTER-8
INTER-7
INTER-5

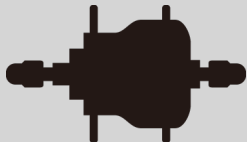
SPIS TREŚCI

MODELE OMÓWIONE W TYM PODRĘCZNIKU SPRZEDAWCY	4
WAŻNA INFORMACJA.....	5
ABY ZAPEWNIĆ BEZPIECZEŃSTWO	6
WYKAZ POTRZEBNYCH NARZĘDZI.....	12
MONTAŻ	14
Montaż zębátky na piaście	14
■ Piastra 7-rzędowa / piastra 5-rzędowa	14
■ Piastra 8-rzędowa.....	14
Montaż przyłącza kasety na piaście	15
■ Piastra 7-rzędowa.....	15
■ Piastra 8-rzędowa / piastra 5-rzędowa	16
Montaż hamulca INTER M do korpusu piastry.....	18
Montaż piastry do ramy	19
Montaż tarczy hamulcowej	22
■ System Center Lock	22
■ Z mocowaniem na 5 śrub (z podkładką kontruującą)	23
Montaż dźwigni	24
■ Modele wyposażone w mechanizm przełączania trybu	24
■ Montaż dźwigni	25
Montaż linki przerzutki	26
Zamontowanie do przyłącza kasety	26
■ W przypadku CJ-NX10 / CJ-8S20.....	26
■ W przypadku CJ-NX40 / CJ-8S40.....	30
REGULACJA	36
Regulacja przyłącza kasety	36
KONSERWACJA	40
Odłączanie linki przerzutki podczas wyjmowania tylnego koła z ramy	40
■ W przypadku CJ-NX10 / CJ-8S20.....	40
■ W przypadku CJ-NX40 / CJ-8S40.....	41
Wymiana linki.....	43
■ Dźwignia przerzutki REVOSHIFT.....	43
■ Dźwignia przerzutki RAPIDFIRE PLUS.....	46

Wymiana i montaż wskaźnika	47
■ Wymontowanie	47
■ Montaż	48
Smarowanie zespołu przekładni wewnętrznej	48

MODELE OMÓWIONE W TYM PODRĘCZNIKU SPRZEDAWCY

Ten podręcznik sprzedawcy jest przeznaczony dla następujących modeli.

Część/seria		INTER-8	INTER-7	INTER-5
Piasta z wewnętrznymi przełoženiami 	Hamulec wewnętrzny + Hamulec tarczowy	SG-C6000-8CD	-	-
	Hamulec tarczowy	SG-C6000-8D	-	-
	Hamulec wewnętrzny	SG-C6000-8C SG-8C31	SG-C3000-7C SG-7C30	-
	Hamulec INTER M	SG-C6010-8R SG-C6000-8R SG-8R31 SG-8R36	SG-C3000-7R SG-7R50	SG-5R30 SG-5R35
	V-BRAKE	SG-C6010-8V SG-C6000-8V SG-8R31-VS SG-8R36-VS	-	SG-5R30-VS SG-5R35-VS
Dźwignia przerzutki 	Dźwignia przerzutki RAPIDFIRE PLUS	-	SL-7S50	SL-5S50
Dźwignia przerzutki 	Dźwignia przerzutki REVOSHIFT	SL-8S31 SL-8S30 SB-8S20-A	SL-7S31 SL-7S30 SB-C3000-7	SL-5S30
Przylęcze kasety		CJ-8S40 CJ-8S20	CJ-NX40 CJ-NX10	CJ-8S40 CJ-8S20

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 skutkuje śmiercią 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

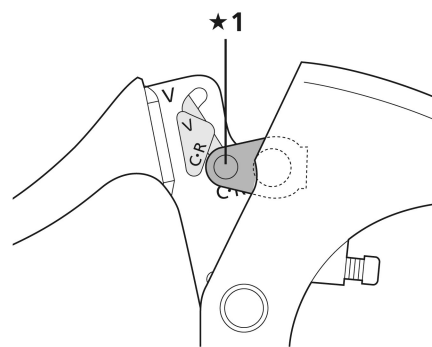
- Podczas montażu produktu należy przestrzegać procedur zawartych w instrukcjach. Używać wyłącznie oryginalnych części SHIMANO. W przypadku niewłaściwej regulacji albo nieprawidłowego montażu elementu lub części zapasowej, może dojść do usterki elementu bądź utraty panowania nad rowerem i wypadku.
-  Podczas przeprowadzania czynności konserwacyjnych takich jak wymiana elementów należy mieć na sobie zatwierdzone okulary ochronne.

Należy również przekazać użytkownikom 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 upadku lub kolizji.
- Użyć dźwigni hamulca z mechanizmem zmiany trybu w kombinacjach pokazanych na rysunkach. Dźwignie hamulca są wyposażone w mechanizm zmiany trybu w celu zapewnienia ich kompatybilności z hamulcami Cantilever, hamulcami rolkowymi lub hamulcami V-BRAKE z modulatorem siły (SB-8S20-A / SB-C3000-7 jest kompatybilny z hamulcami rolkowymi lub hamulcami V-BRAKE z modulatorem siły; SB-8S20-A / SB-C3000-7 nie jest kompatybilny z hamulcami Cantilever). **Wybranie nieprawidłowego trybu może być przyczyną nadmiernej lub niewystarczającej siły hamowania, co jest bardzo niebezpieczne.** Wybrać właściwy tryb w sposób pokazany na rysunkach.

Kompatybilny zacisk hamulca:

Hamulce Cantilever
Hamulce rolkowe

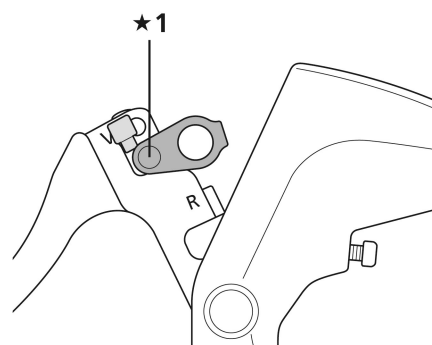


★1 Pozycja trybu

C: Pozycja trybu zgodnego z hamulcami Cantilever
R: Pozycja trybu zgodnego z hamulcami rolkowymi

Odpowiednie hamulce (dla SB-8S20-A / SB-C3000-7):

Hamulce rolkowe

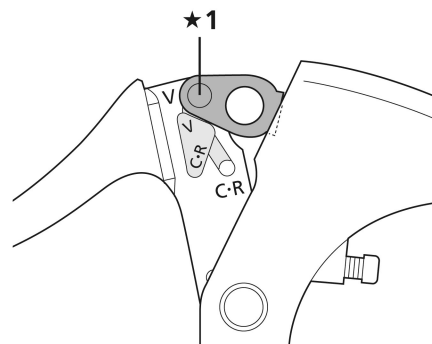


★1 Pozycja trybu

R: Pozycja trybu zgodnego z hamulcami rolkowymi

Odpowiednie hamulce:

Hamulec V-BRAKE z modulatorem siły hamowania



★1 Pozycja trybu

V: Pozycja trybu zgodnego z hamulcami V-BRAKE z modulatorem siły

- Przed rozpoczęciem jazdy na rowerze należy sprawdzić, czy koła są prawidłowo zamocowane. Może dojść do upadku lub kolizji i poważnych obrażeń.

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 kasety. Może to spowodować przypadkowe pociągnięcie kierownicy przez linkę zmiany biegów i doprowadzić do bardzo poważnego wypadku.

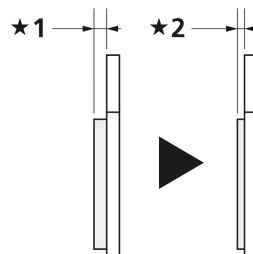
Tarcza hamulca

- 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.

- Jeśli olej lub smar dostanie się na powierzchnię okładzin hamulcowych, należy skonsultować się ze sprzedawcą lub punktem sprzedaży. W przeciwnym razie hamulce mogą działać nieprawidłowo.
- 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.



★1 2 mm

★2 0,5 mm

- 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

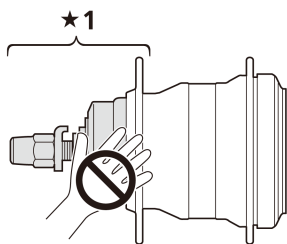
- Stosując odwrócone haki tylnego trójkąta, należy usunąć luz łańcucha za pomocą regulatora napięcia łańcucha.

⚠ PRZESTROGA

Należy również przekazać użytkownikom następujące informacje:

- Dźwignię przerzutki należy zmieniać co jedno położenie jednocześnie. Podczas zmieniania zmniejszyć nacisk na pedał. W przypadku próby wymuszenia działania dźwigni przerzutki lub nagłego 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.

- 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.



★1 Obszar wokół hamulca

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.
- Obrócić kołem i upewnić się, że siła hamowania hamulca wewnętrznego jest poprawna.

UWAGA
Należy również przekazać użytkownikom następujące informacje:

- Przełożenia można zmieniać podczas lekkiego pedałowania, jednak czasami mechanizm zapadkowy wewnątrz piasty może potem hałasować, co jest normalnym zjawiskiem zmiany przełożeń.
- Piasta wewnętrzna nie jest całkowicie wodoszczelna. Należy unikać używania piasty w miejscach, gdzie woda może się przedostać do środka, oraz używania do czyszczenia piasty wody pod wysokim ciśnieniem, w przeciwnym razie mechanizm wewnętrzny może zardzewieć.
- Wszystkie poniższe zjawiska występują z powodu wewnętrznej konstrukcji mechanizmu zmiany przełożeń i nie oznaczają awarii komponentów wewnętrznych.

Możliwe zjawisko	Liczba przełożeń piasty	Typ piasty		Przełożenia, przy których zjawisko może występować
		Hamulec wewnętrzny	Hamulec rolkowy/ V-BRAKE	
W przypadku postawienia stopy na pedale i ruszenia rowerem do tyłu w pedale będzie słychać trzaski.	Piasta 7-rzędowa	x	-	Wszystkie przełożenia
Podczas obracania pedałami słychać hałas.	Piasta 7-rzędowa	x	-	Wszystkie przełożenia
		-	x	Przełożenia 2, 3, 4, 5, 6, 7
	Piasta 8-rzędowa	x	-	Wszystkie przełożenia oprócz 1.
Podczas pchania roweru do tyłu słychać nietypowe odgłosy.	Piasta 8-rzędowa	x	x	Przełożenia 5, 6, 7, 8
Piasta ma wbudowany mechanizm ułatwiający zmianę przełożeń. Podczas pracy mechanizmu w trakcie zmiany przełożenia może występować hałas i wibracje.	Piasta 8-rzędowa	x	x	Wszystkie przełożenia
Zmiana przełożeń może być odczuwalna różnorodnie, w zależności od przełożenia.	Piasta 7-rzędowa	x	x	Wszystkie przełożenia
	Piasta 8-rzędowa	x		
	Piasta 5-rzędowa	-		
Gdy pedał nie jest obracany podczas jazdy, powstaje hałas.	Piasta 7-rzędowa	x	x	Wszystkie przełożenia
	Piasta 8-rzędowa	x	-	
	Piasta 5-rzędowa	-	x	Przełożenia 4, 5

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

Montaż na rowerze i konserwacja:

- Przyłącze kasety powinno być używane tylko z zębatkami od 16T do 23T.
- Zaleca się, aby ustawić podane przełożenie przedniego koła zębatego.
Piasta 7, 8-rzędowa: ok. 2,1
Piasta 5-rzędowa: ok. 2,0

Przykład) W przypadku kół o średnicy 26 cali

Przód		36T	38T	46T
Tył	Piasta 7, 8-rzędowa	16T	18T	22T
	Piasta 5-rzędowa	18T	19T	23T

- W celu zapewnienia odpowiedniej wydajności zaleca się nasmarowanie mechanizmu wewnętrznego 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.
- 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 obracać się z oporem, należy je nasmarować.
- Zębatki należy co jakiś czas myć neutralnym środkiem czyszczącym. Ponadto czyszczenie łańcucha neutralnym środkiem czyszczącym i smarowanie może być skutecznym sposobem zwiększenia trwałości zębatek i łańcucha.
- Jeżeli łańcuch w czasie użytkowania nadal spada z zębatek, należy wymienić zębatki i łańcuch.

Specyfikacja hamulca wewnętrznego

- Jeżeli koło stanie się sztywne i będzie się obracać z oporem, należy wymienić klocki 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 roweru wymagane są wymienione poniżej narzędzia.

Narzędzie		Narzędzie		Narzędzie	
	Klucz imbusowy 2 mm		Śrubokręt nr 1		Klucz nastawny
	Klucz imbusowy 3 mm		Śrubokręt nr 2		TL-CJ40 (Y70898020)
	Klucz imbusowy 5 mm		TL-LR10		
	Klucz płaski 10 mm		Klucz gwiazdkowy nr 25		

MONTAŽ

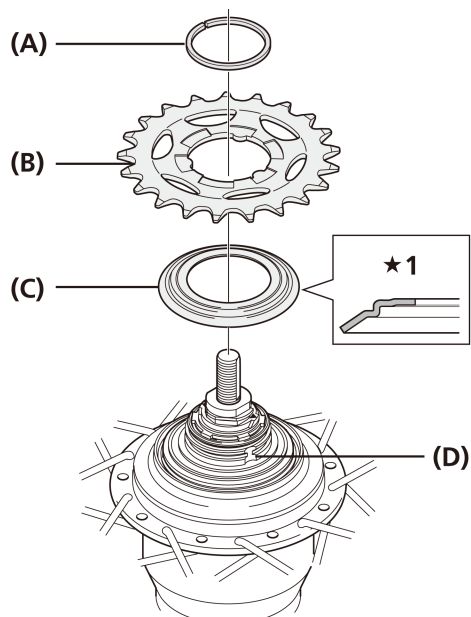
MONTAŻ

Montaż zębatki na piaście

■ Piasta 7-rzędowa / piasta 5-rzędowa

1. Założyć prawą nasadkę przeciwpylową na element napędzający z prawej strony korpusu piasty. Następnie zamontować zębatkę i unieruchomić ją na miejscu za pomocą pierścienia sprężynującego.

Dane techniczne	Stosowane zębatki	
	Montaż zewnętrzny	Montaż wewnętrzny
Piasta 7-rzędowa	16T-23T	18T-23T
Piasta 5-rzędowa	16T-23T	



★1 Zwrócić uwagę na kierunek

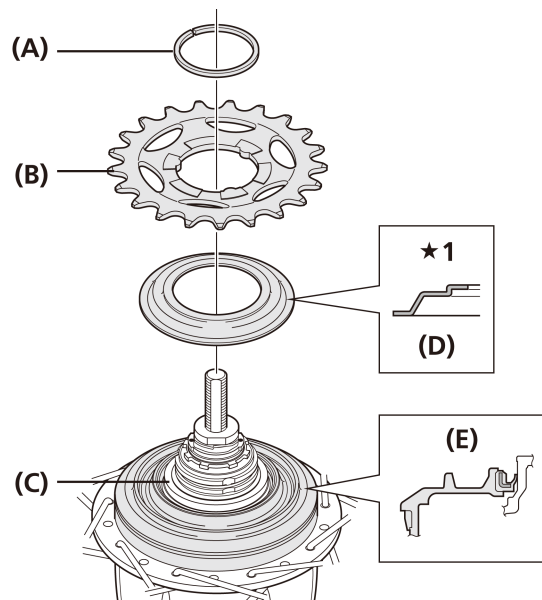
- | |
|--|
| <p>(A) Pierścień sprężynujący</p> <p>(B) Zębatka</p> <p>(C) Piasta 7-rzędowa: Prawa kapa ochronna C
Piasta 5-rzędowa: Prawa kapa ochronna D</p> <p>(D) Element napędzający</p> |
|--|

■ Piasta 8-rzędowa

Specyfikacja A

1. Założyć prawą kapę ochronną C na element napędzający z prawej strony korpusu piasty. Następnie zamontować zębatkę i unieruchomić ją na miejscu za pomocą pierścienia sprężynującego.

Dane techniczne	Stosowane zębatki	
	Montaż zewnętrzny	Montaż wewnętrzny
A	16T-23T	20T-23T



★1 Zwrócić uwagę na kierunek

- | |
|---|
| <p>(A) Pierścień sprężynujący</p> <p>(B) Zębatka</p> <p>(C) Element napędzający</p> <p>(D) Prawa kapa ochronna C</p> <p>(E) Prawa kapa ochronna A</p> |
|---|

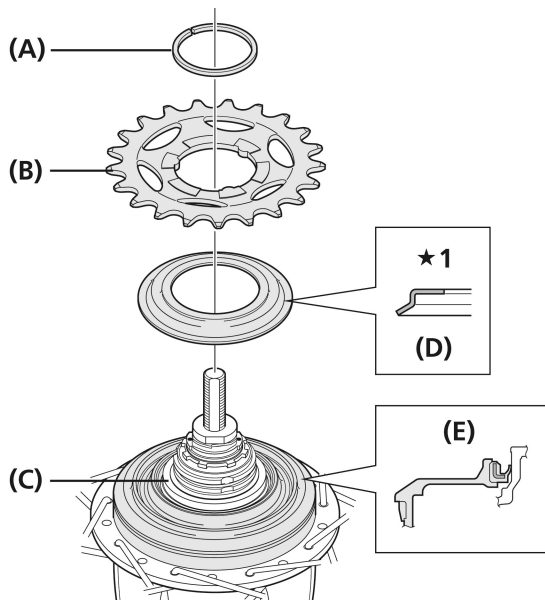
UWAGA

Jeśli zębatka jest zębatką montowaną wewnętrznie o maks. 19 zębach, lub w przypadku specyfikacji z napędem pasowym, prawa kapa ochronna A będzie się stykać z łańcuchem lub kółkiem, w związku z czym należy zastosować specyfikację B.

Specyfikacja B

1. Złożyć prawą kapę ochronną na element napędzający z prawej strony korpusu piasty. Następnie zamontować zębatkę i unieruchomić ją na miejscu za pomocą pierścienia sprężynującego.

Dane techniczne	Stosowane zębatki	
	Montaż zewnętrzny	Montaż wewnętrzny
B	16T-23T	



★1 Zwrócić uwagę na kierunek

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

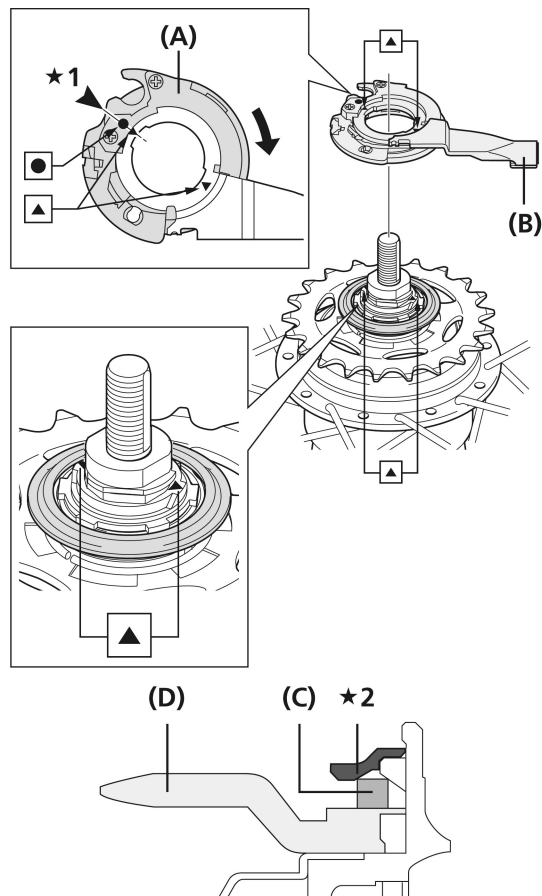
UWAGA

Jeśli zębatka jest zębatką montowaną wewnątrz, mającą 16 zębów 3 mm, lub w przypadku specyfikacji z napędem pasowym, należy usunąć prawą kapę ochronną B przed użyciem.

Montaż przyłącza kasety na piaście

■ Piasta 7-rzędowa

1. Zamontować osłonę elementu napędzającego na elemencie napędzającym z prawej strony korpusu piasty. Obrócić kółko przyłącza kasety w kierunku wskazywanym strzałką tak, aby żółty znak • został dopasowany do żółtego znaku ▲, a następnie dopasuj żółte znaki ▲ na przyłączu kasety do żółtych znaków ▲ z prawej strony korpusu piasty.

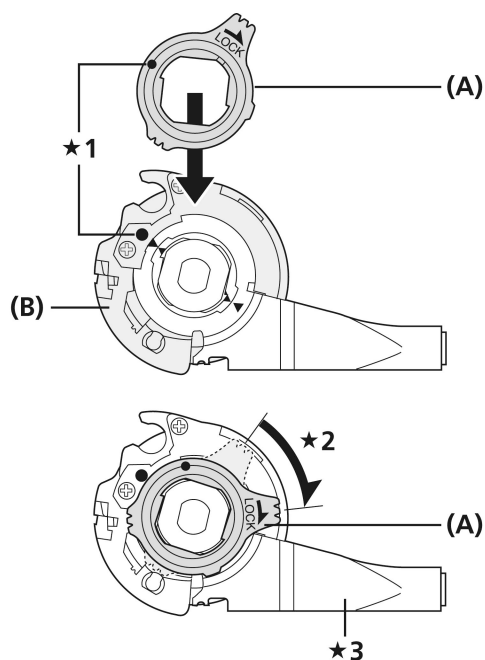


★1 Powinny zostać dopasowane

★2 Osłonę elementu napędzającego należy zamontować w tej pozycji.

- (A) Kółko
 (B) Przyłącze kasety
 (C) Pierścień sprężynujący
 (D) Zębatka

2. Zamocować przyłącze kasety do piasty za pomocą pierścienia mocującego przyłącze kasety. Podczas montażu pierścienia mocującego przyłącze kasety dopasować żółty znak ● do żółtego znaku ● na kółku przyłącza kasety, a następnie obrócić pierścień mocujący przyłącze kasety o 45° w prawo.



★1 Dopasować żółte znaki ●, aby zamontować.

★2 Obrót o 45°

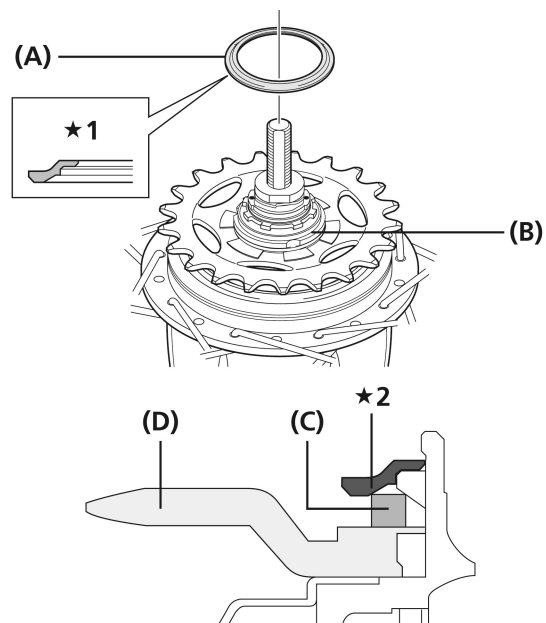
★3 Poprawnie zamontować wspornik przyłącza kasety.

(A) Pierścień mocujący przyłącza kasety

(B) Kółko

■ Piasta 8-rzędowa / piasta 5-rzędowa

1. Zamontować osłonę elementu napędzającego na elemencie napędzającym z prawej strony korpusu piasty.



★1 Zwrócić uwagę na kierunek

★2 Osłonę elementu napędzającego należy zamontować w tej pozycji.

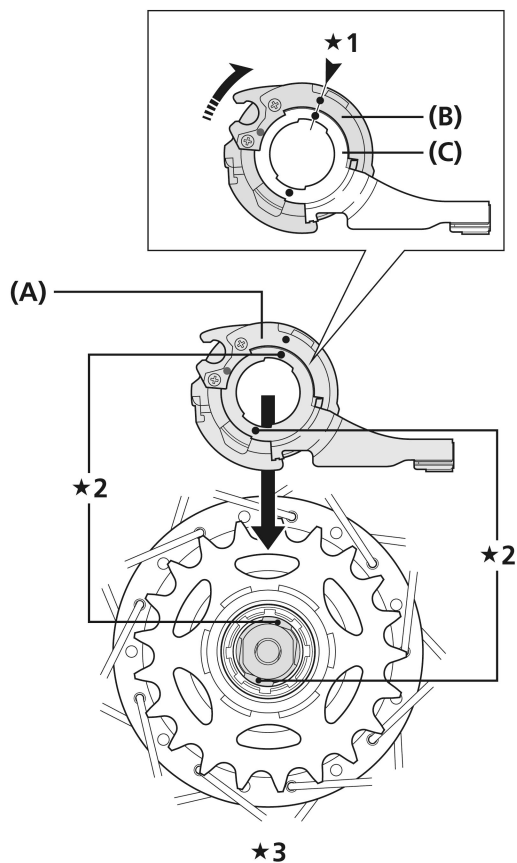
(A) Osłona elementu napędzającego

(B) Element napędzający

(C) Pierścień sprężynujący

(D) Zębata

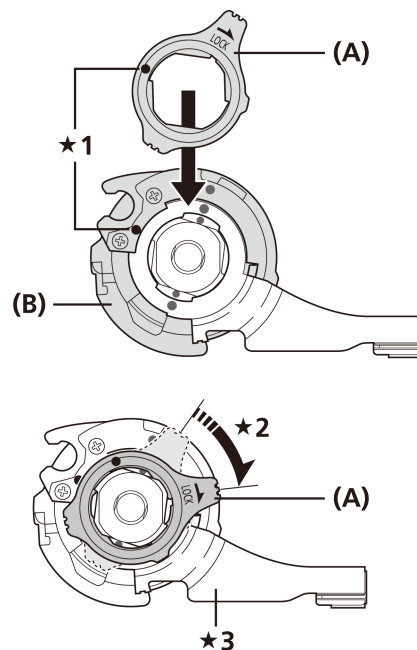
- 2.** Obrócić kółko przyłącza kasety w kierunku wskazywanym strzałką w celu dopasowania czerwonych znaków • na kółku i wsporniku. Gdy przyłącze kasety znajdzie się w takim położeniu, należy je zamontować tak, aby czerwony znak • na przyłączu kasety był dopasowany do czerwonego znaku • z prawej strony korpusu piasty.



- ★1 Powinny zostać dopasowane
- ★2 Dopasować czerwone znaki •, aby zamontować.
- ★3 Prawa strona korpusu piasty

(A) Przyłącze kasety
(B) Kółko
(C) Wspornik

- 3.** Zamocować przyłącze kasety do piasty za pomocą pierścienia mocującego przyłącze kasety. Podczas montażu pierścienia mocującego przyłącze kasety dopasować żółty znak • do żółtego znaku • na kółku przyłącza kasety, a następnie obrócić pierścień mocujący przyłącze kasety o 45° w prawo.

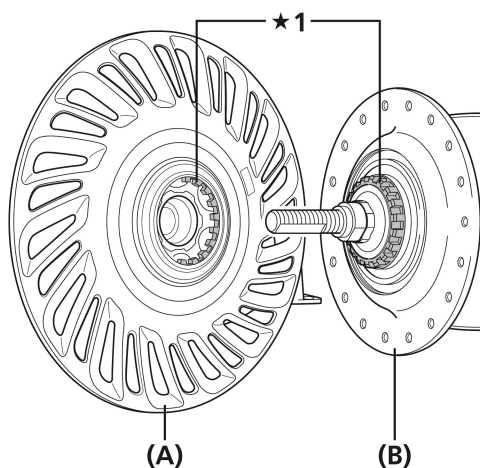


- ★1 Dopasować żółte znaki •, aby zamontować.
- ★2 Obrót o 45°
- ★3 Poprawnie zamontować wspornik przyłącza kasety.

(A) Pierścień mocujący przyłącza kasety
(B) Kółko

**Montaż hamulca INTER M do korpusu
piasty**

- 1.** Dopasować wypusty korpusu piasty do wypustów hamulca INTER M, a następnie tymczasowo dokręcić nakrętkę mocującą zespół hamulca.



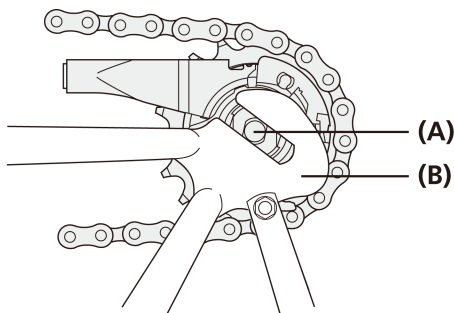
★1 Wyrównać wypusty

(A) Hamulec INTER M

(B) Korpus piasty

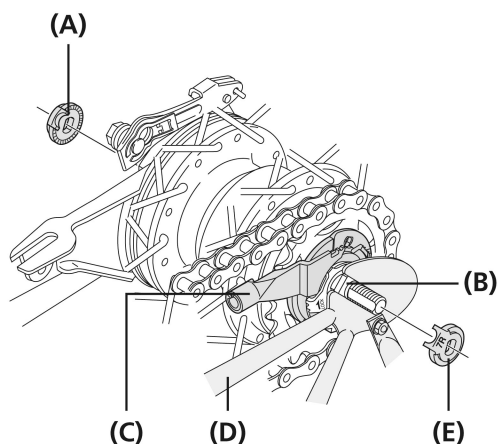
Montaż piasty do ramy

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



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

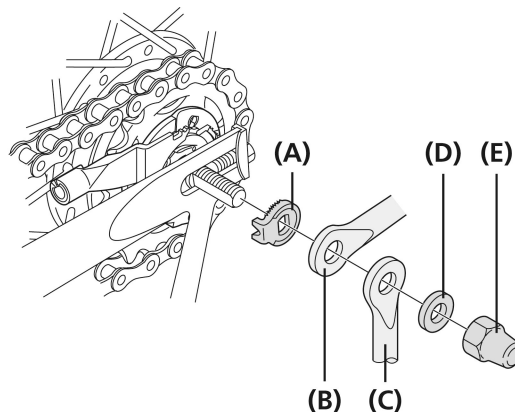
2. Nałożyć podkładki blokujące z prawej i lewej strony osi piasty. Jednocześnie obrócić przyłącze kasety tak, aby występy podkładek blokujących były dopasowane do rowków w hakach tylnego trójkąta. Po zakończeniu tej czynności można zamocować przyłącze kasety tak, aby było ustawione prawie równoległe do dolnej rury tylnego trójkąta.



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

UWAGA

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



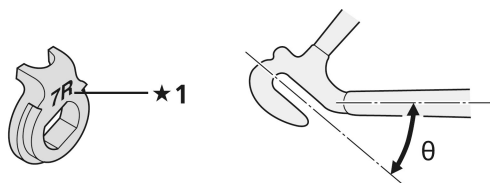
- (A) Nieruchoma podkładka
(B) Wspornik błotnika
(C) Wspornik bagażnika
(D) Podkładka
(E) Nakrętka kołpakowa

WSKAZÓWKI

- 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	
Standardowe	5R/żółta	5L/brązowa	$\theta \leq 20^\circ$
	7R/czarna	7L/szara	$20^\circ \leq \theta \leq 38^\circ$
	9R / jasnozielony	9L / jasnobrązowy	
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: Pionowo: Oprócz specyfikacji z hamulcem wewnętrznym.

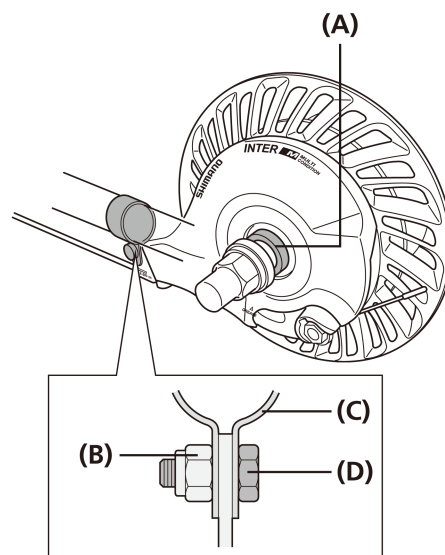


★1 Oznaczenie

- 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.

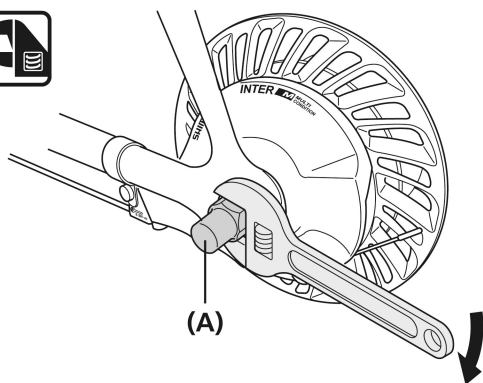
Specyfikacja z hamulcem INTER M

- Ramię hamulca INTER M należy zamocować do dolnej rury tylnego trójkąta za pomocą obejmy ramienia hamulca. Następnie tymczasowo lekko dokręcić śrubę i nakrętkę obejmy.
- Jeśli nakrętki piasty są nakrętkami kołpakowymi, należy używać ramy z hakami tylnego trójkąta o grubości przynajmniej 7 mm.
- Sprawdzić, czy zespół hamulca jest pewnie zamocowany do piasty za pomocą podkładki mocującej zespołu hamulca.



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

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



(A) Nakrętka piasty

Moment dokręcania

Klucz nastawny
30–45 Nm

UWAGA

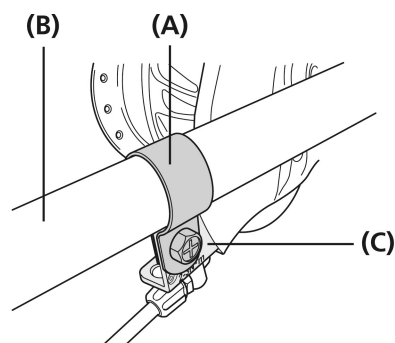
Sprawdzić również, czy koło jest pewnie zamocowane do ramy za pomocą nakrętek piasty.

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

Sprawdzić, czy ramię hamulca jest pewnie zamocowane do dolnej rurki tylnego trójkąta ramy za pomocą obejmy ramienia hamulca. Jeśli nie zostanie ono poprawnie zamocowane, może się pogorszyć skuteczność hamulców.

- W przypadku przyłożenia nadmiernej siły do hamulca podczas mocowania koło będzie hałasować i trudno będzie je obrócić.

Należy pamiętać, aby podczas montażu nie przykładać zbyt dużej siły.

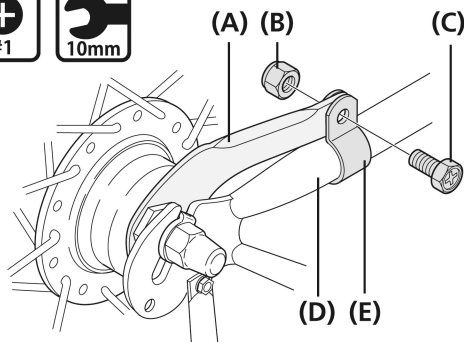


- (A) Obejma ramienia hamulca
(B) Dolna rurka tylnego trójkąta
(C) Ramię hamulca

Moment dokręcania

Śrubokręt nr 1
Klucz płaski 10 mm
2–3 Nm

Specyfikacja z hamulcem wewnętrznym



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

Moment dokręcania

Śrubokręt nr 1
 Klucz płaski 10 mm
2–3 Nm

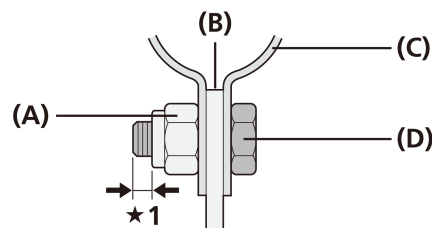
! OSTRZEŻENIE

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 obejma 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.

UWAGA

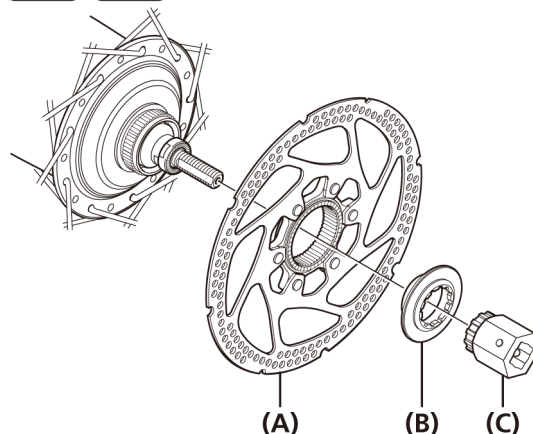
- Podczas montowania obejmy ramienia hamulca należy poprawnie dokręcić śrubę obejmy, przytrzymując nakrętkę kluczem płaskim 10 mm.
- Po zamontowaniu obejmy ramienia hamulca należy sprawdzić, czy śruba obejmy wystaje na około 2–3 mm poza powierzchnię nakrętki obejmy.



★1 2–3 mm

- (A) Nakrętka obejmy
 (B) Ramię hamulca
 (C) Obejma ramienia hamulca
 (D) Śruba obejmy (M6 × 16 mm)

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

Montaż tarczy hamulcowej**■ System Center Lock**

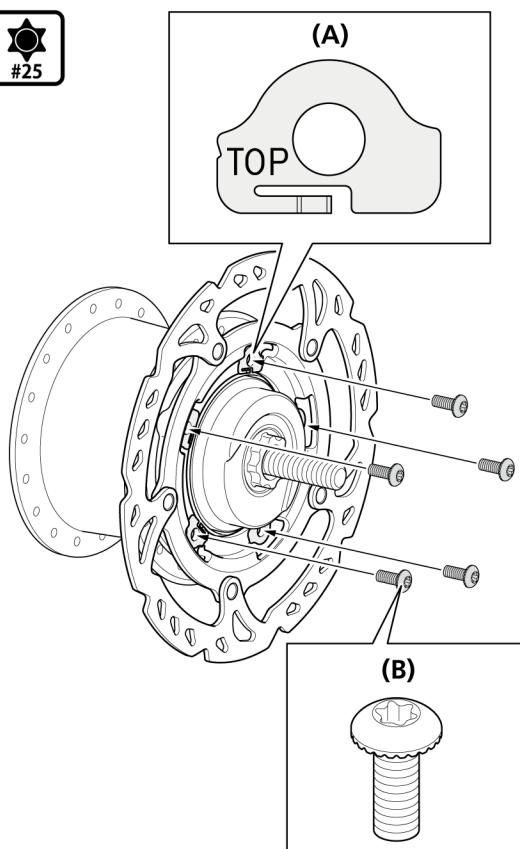
- (A) Tarcza hamulcowa
 (B) Pierścień blokujący mocowania tarczy hamulcowej
 (C) TL-LR10

Moment dokręcania

TL-LR10
 Klucz nastawy
40 Nm

■ Z mocowaniem na 5 śrub (z podkładką kontrującą)

1. Zamontować tarczę hamulcową oraz podkładki kontrujące tarczy hamulcowej na piaście, a następnie dokręcić śruby.



(A) Podkładka kontrująca

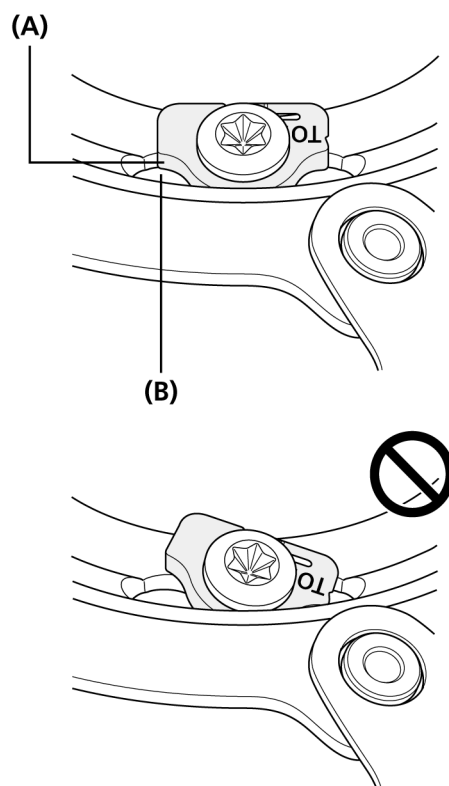
(B) Śruba mocująca tarczę hamulcową

Moment dokręcania

Klucz gwiazdkowy nr 25
2–4 Nm

UWAGA

- Zamontować podkładkę kontrującą w taki sposób, aby napis „TOP” był widoczny.
- Sprawdzić, czy występy podkładki kontrującej są poprawnie zaczepione w wycięciach tarczy hamulcowej, a następnie dokręcić podkładkę kontrującą za pomocą śruby mocującej tarczę hamulcową. Podkładka kontrująca lub występ mogą zostać zniekształcone, jeśli śruby mocujące zostaną dokręcone, gdy występ znajduje się na powierzchni tarczy hamulcowej.

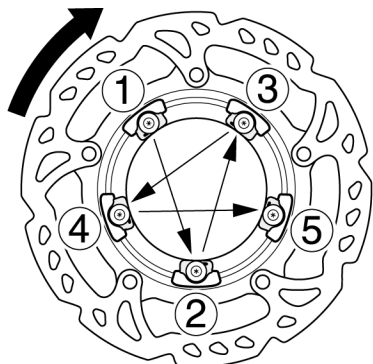


(A) Występ podkładki kontrującej

(B) Wycięcie w tarczy hamulcowej

- Podkładki kontrujące są jednorazowego użytku. Podczas montażu tarczy hamulcowej należy zawsze używać nowych podkładek kontrujących.
- Do montażu należy użyć specjalnych śrub mocujących tarczę hamulcową.

2. Założyć rękawice i przekręcić tarczę hamulcową z odpowiednią siłą w prawo. W trakcie wykonywania tej czynności dokręcić śruby mocujące tarczę hamulcową w kolejności pokazanej na rysunku.



Montaż dźwigni

■ Modele wyposażone w mechanizm przełączania trybu

1. Aby poluzować śrubę, użyć śrubokręta nr 1.

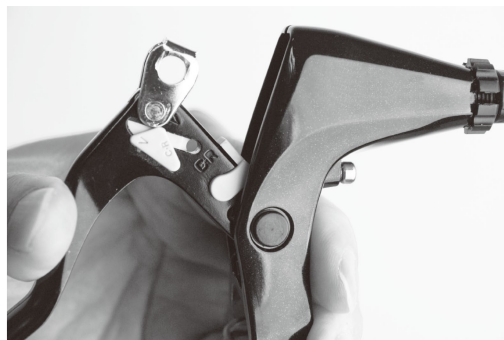


2. Ustawić przełącznik trybu w położeniu zgodnym z zamontowanym hamulcem.



WSKAZÓWKI

Hamulce V-BRAKE



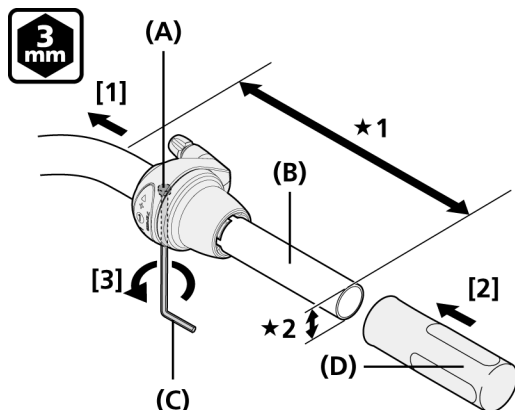
Hamulce szczękowe/Hamulce Cantilever/Hamulce rolkowe



■ Montaż dźwigni

Zamontować dźwignię w sposób pokazany na ilustracji.

Do dźwigni przerzutki REVOSHIFT



★1 166 mm lub więcej

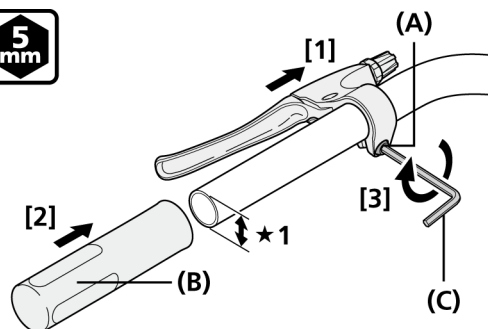
★2 Ø22,2 mm

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

Moment dokręcania

Klucz imbusowy 3 mm

2–2,5 Nm



★1 Ø22,2 mm

- (A) Śruba mocująca
- (B) Chwyt
- (C) Klucz imbusowy 5 mm

Moment dokręcania

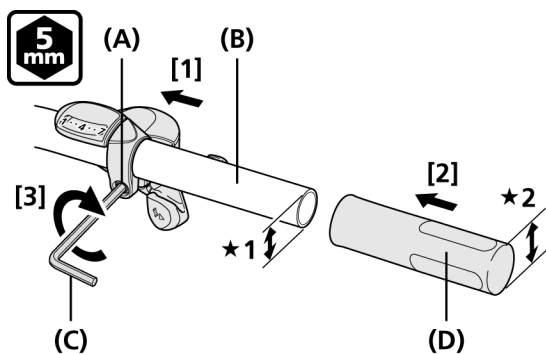
Klucz imbusowy 5 mm

6–8 Nm

WSKAZÓWKI

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

W przypadku dźwigni RAPIDFIRE PLUS



★1 Ø22,2 mm

★2 Ø32 mm lub mniej

- (A) Śruba mocująca
(B) Kierownica
(C) Klucz imbusowy 5 mm
(D) Chwyt

Moment dokręcania

Klucz imbusowy 5 mm
5–7 Nm

WSKAZÓWKI

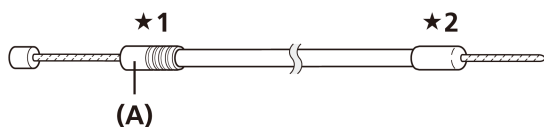
Zastosować chwyt kierownicy o maksymalnej średnicy zewnętrznej Ø32 mm.

Montaż linki przerzutki

Informacje dotyczące wymiany linki znajdują się w rozdziale dotyczącym konserwacji.

* Użyć linki przerzutki z jednym bębniem.

Linka przerzutki z jednym bębniem: OT-SP41



★1 Strona dźwigni przerzutki

★2 Strona przyłącza kasety

- (A) Uszczelniona końcówka pancerza

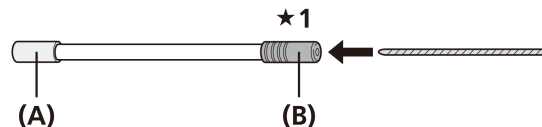
UWAGA

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

Zamontowanie do przyłącza kasety

■ W przypadku CJ-NX10 / CJ-8S20

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



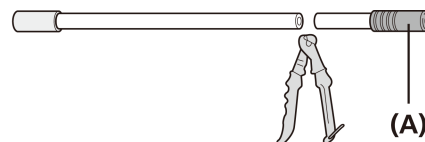
★1 Strona dźwigni

- (A) Końcówka aluminiowa
(B) Końcówka plastikowa

WSKAZÓWKI

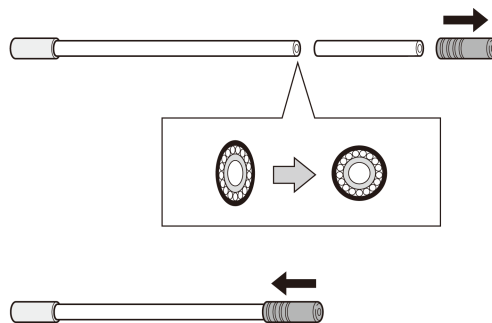
Skracanie pancerza

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

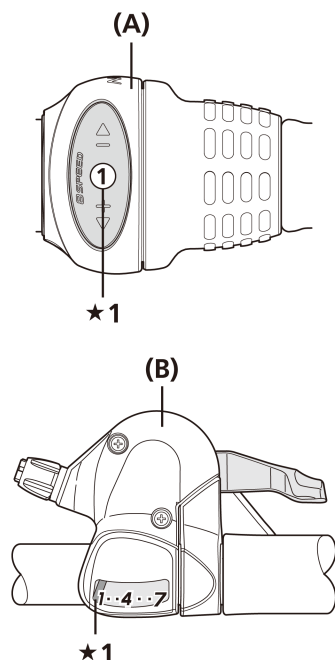


- (A) Końcówka plastikowa

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



2. Ustawić dźwignię przerzutki REVOSHIFT / dźwignię przerzutki w położeniu 1.



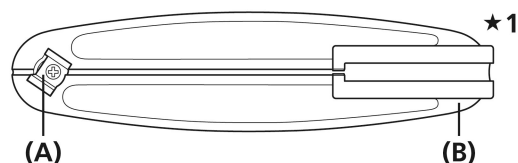
★1 Ustawić na 1

- (A) Dźwignia przerzutki REVOSHIFT
(B) Dźwignia przerzutki RAPIDFIRE PLUS

3. Po upewnieniu się, że koniec pancerza jest prawidłowo osadzony w pokrętle regulacyjnym linki dźwigni przerzutki REVOSHIFT / dźwigni przerzutki, należy przymocować śrubę mocującą do linki. Wkręcając śrubę mocującą linkę, należy używać narzędzia ustalającego TL-CJ40 (Y70898020). W przypadku CJ-NX10 i CJ-8S20 należy zastosować przednią część narzędzia TL-CJ40.

UWAGA

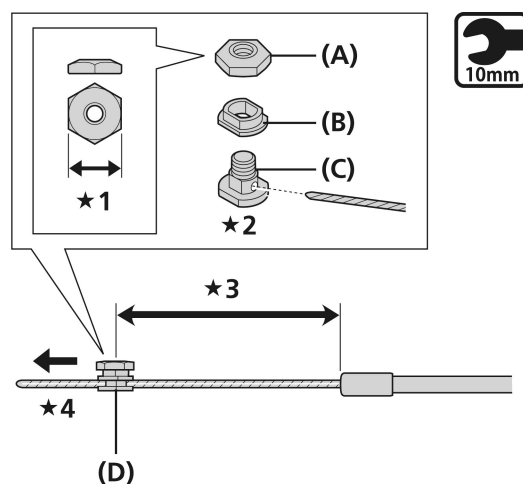
- Narzędzie jest fabrycznie przeznaczone do CJ-NX10 i CJ-8S20.



★1 Przód

- (A) Nakrętka mocująca
(B) TL-CJ40

- Śruba mocująca linki jest przeznaczona tylko do piast CJ-NX10, CJ-NX40, CJ-8S20 i CJ-8S40. Nie można używać śrub mocujących do piast 11-rzędowych.



★1 10 mm

★2 Przeciągnąć linkę przez otwór.

★3 101 mm

★4 Podczas przykręcania śruby mocującej linkę naciągnąć linkę.

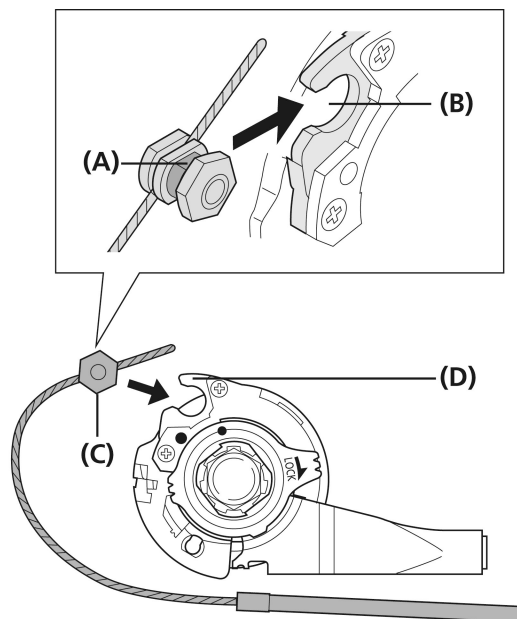
- (A) Nakrętka mocująca linkę (czarna)
(B) Podkładka mocująca linkę (srebrna)
(C) Śruba mocująca linkę (srebrna)
(D) Śruba mocująca linkę

Moment dokręcania

Klucz płaski 10 mm

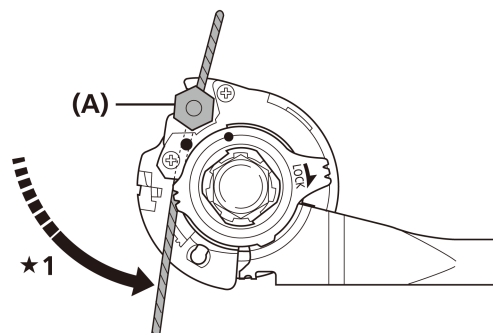
3,5–5,5 Nm

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



- (A) Płaska część podkładki mocującej linkę wewnętrzną
(B) Otwór w kółku
(C) Nakrętka mocująca linkę
(D) Kółko

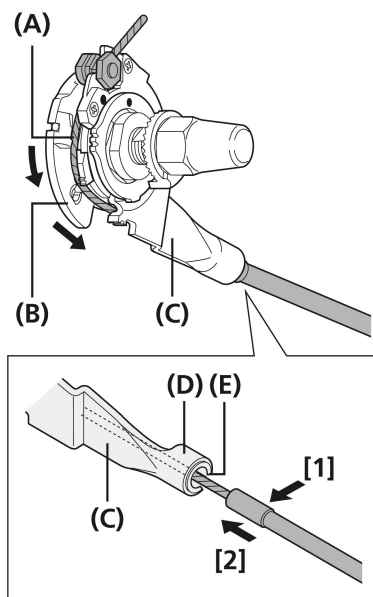
- 5.** Obrócić linkę o 60° w lewo i zamocować ją na zaczepie.



★1 Obrócić linkę o 60°

(A) Zaczep

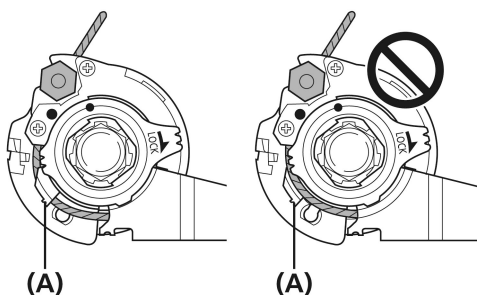
6. Podłączyć linkę do kółka w sposób pokazany na rysunku, przeciągnąć linkę przez szczelinę we wsporniku przyłącza kasety, a następnie poprawnie włożyć koniec pancerza w sekcję uchwytu pancerza.



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

UWAGA

Sprawdzić, czy linka jest poprawnie osadzona w prowadnicy kółka.



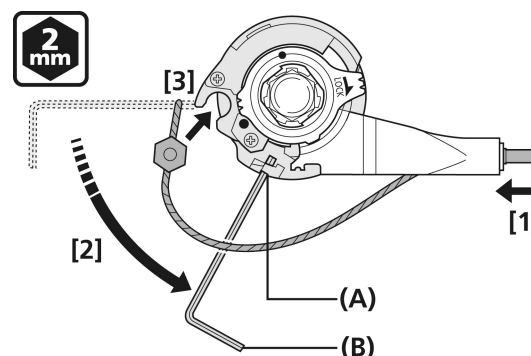
- (A) Prowadnica

WSKAZÓWKI

Jeśli łatwiej jest najpierw włożyć pancerz w sekcję uchwytu pancerza

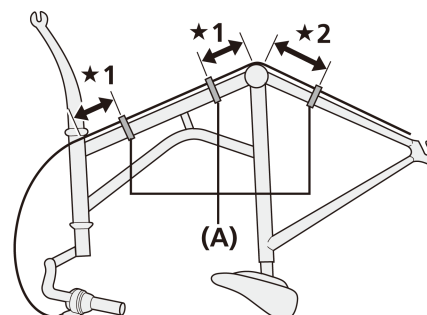
Włożyć pancerz w sekcję uchwytu pancerza [1].

Następnie włożyć klucz imbusowy 2 mm lub szprychę nr 14 do otworu w kółku przyłącza kasety, po czym obrócić kółko [2] tak, aby śruba mocująca linkę weszła w odstęp kółka [3].



- (A) Otwór w kółku
(B) Klucz imbusowy 2 mm lub szprycha nr 14

7. Zamocować linkę do ramy za pomocą obejm pancerza.

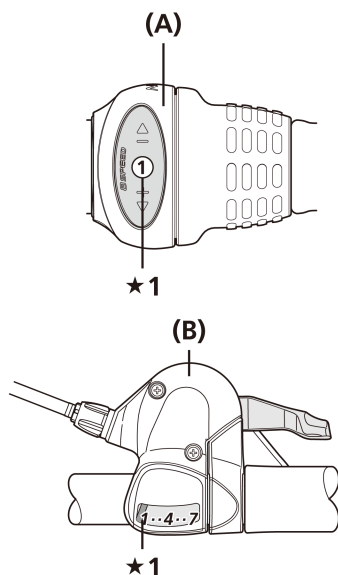


- ★1 10 cm
★2 15 cm

- (A) Obejmy pancerza

■ W przypadku CJ-NX40 / CJ-8S40

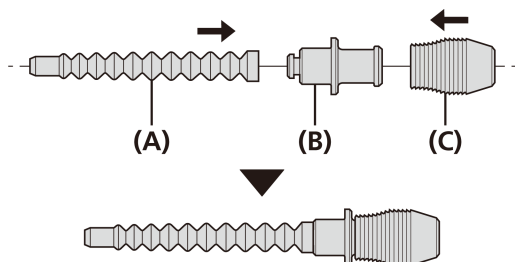
1. Ustawić dźwignię przerzutki REVOSHIFT / dźwignię przerzutki w położeniu 1.



★1 Ustawić na 1

- (A) Dźwignia przerzutki REVOSHIFT
(B) Dźwignia przerzutki RAPIDFIRE PLUS

2. Zamontować osłonę gumową i worek gumowy w korpusie uchwytu pancerza.



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

3. Zetrzeć wszelki smar, jaki mógł się znaleźć na lince.

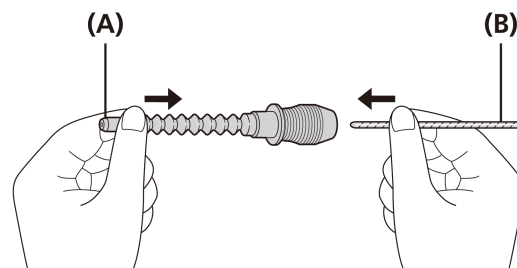
UWAGA

Należy uważać na końcówkę linki

Użyć nowej linki. Nie używać linki z obciętym końcem.



4. Trzymając koniec woreka gumowego, włożyć linkę.

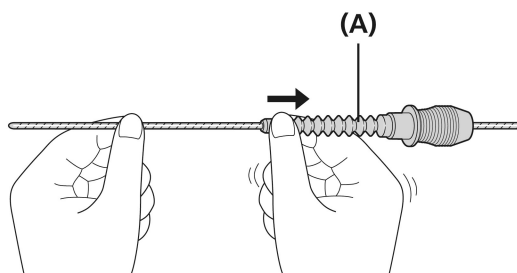


- (A) Koniec woreka gumowego
(B) Linka

UWAGA

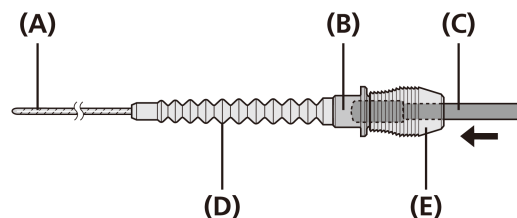
Należy uważać, aby nie przebić woreka gumowego końcem linki.

5. Nasunąć worek gumowy na linkę.



- (A) Worek gumowy

6. Włożyć pancerz do osłony gumowej i wstawić go w korpus uchwytu pancerza. Wcisnąć pancerz tak, aby dotknął korpusu uchwytu pancerza.

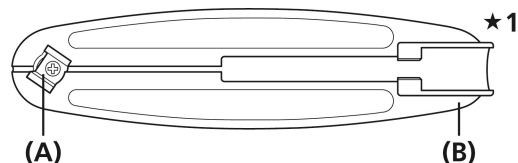


- (A) Linka
(B) Korpus uchwytu pancerza
(C) Pancerz
(D) Worek gumowy
(E) Osłona gumowa

7. Po upewnieniu się, że koniec pancerza jest prawidłowo osadzony w pokrętle regulacyjnym linki dźwigni przerzutki, należy przymocować śrubę mocującą do linki. Wkręcając śrubę mocującą linkę, należy używać narzędzia ustalającego TL-CJ40 (Y70898020).

UWAGA

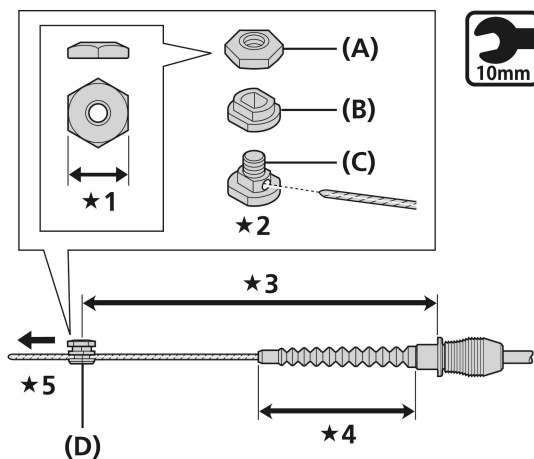
- Narzędzie TL-CJ40 jest fabrycznie przeznaczone do CJ-NX10 i CJ-8S20.
- W przypadku CJ-NX40 i CJ-8S40 należy zastosować tylną część TL-CJ40. Wymienić nakrętkę mocującą w sposób pokazany na ilustracji.



★1 Odwrotna strona

- (A) Nakrętka mocująca
(B) TL-CJ40

- Śruba mocująca linki jest przeznaczona tylko do piast CJ-NX10, CJ-NX40, CJ-8S20 i CJ-8S40. Nie można używać śrub mocujących do piast 11-rzędowych.



★1 10 mm

★2 Przeciagnąć linkę przez otwór.

★3 127 mm

★4 63 mm lub mniej

★5 Podczas przykręcania śruby mocującej linkę naciągnąć linkę.

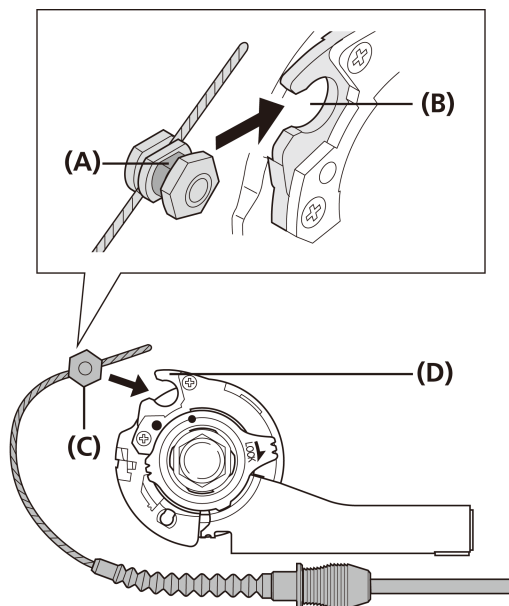
- (A) Nakrętka mocująca linkę (czarna)
(B) Podkładka mocująca linkę (srebrna)
(C) Śruba mocująca linkę (srebrna)
(D) Śruba mocująca linkę

Moment dokręcania

Klucz płaski 10 mm

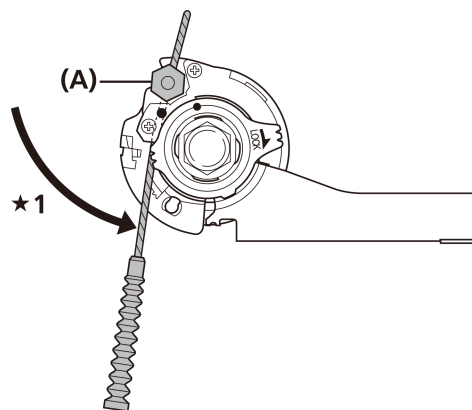
3,5–5,5 Nm

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



- (A) Płaska część podkładki mocującej linkę wewnętrzną
(B) Otwór w kółku
(C) Nakrętka mocująca linkę
(D) Kółko

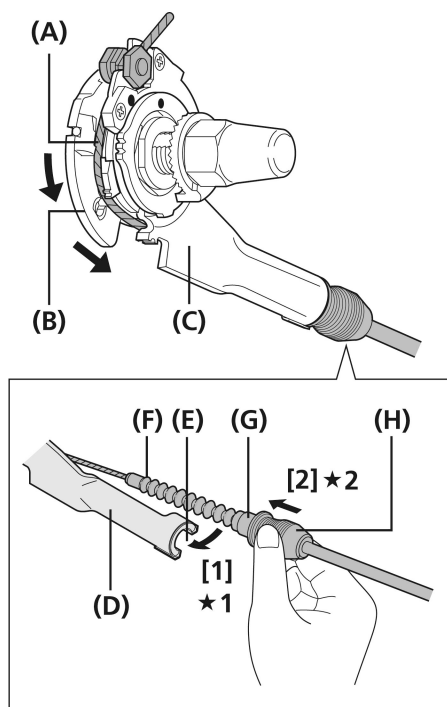
- 9.** Obrócić linkę o 60° w lewo i zamocować ją na zaczepie.



★1 Obrócić linkę o 60°

(A) Zaczep

- 10.** Podłączyć linkę do kółka w sposób pokazany na rysunku. Przytrzymując osłonę gumową, przeciągnąć część linki z zamocowanym mieszkem gumowym przez szczelinę we wsporniku przyłącza kasety ([1] na rysunku). Następnie poprawnie włożyć korpus uchwytu pancerza do sekcji uchwytu pancerza przyłącza kasety ([2] na rysunku). Uważać, aby nie uszkodzić przy tym mieszka gumowego.

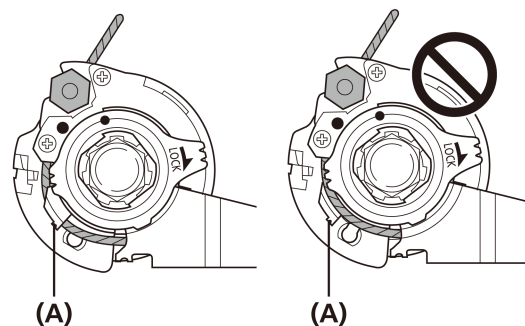


- ★1 Włożyć mieszek gumowy do szczeliny
 ★2 Zamocować korpus uchwytu pancerza

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

UWAGA

Sprawdzić, czy linka jest poprawnie osadzona w przewodnicy kółka.

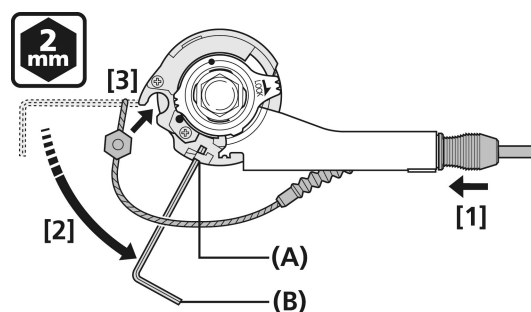


(A) Przewodnica

WSKAZÓWKI

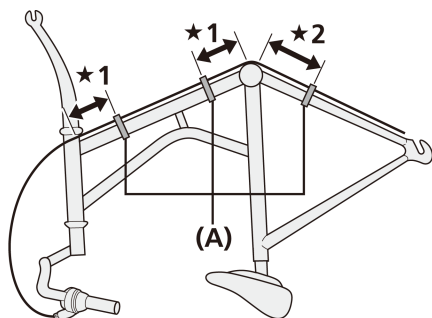
Jeśli łatwiej jest najpierw włożyć korpus uchwytu pancerza do sekcji uchwytu pancerza przyłącza kasety

Poprawnie włożyć korpus uchwytu pancerza do sekcji uchwytu pancerza przyłącza kasety [1]. Następnie włożyć klucz imbusowy 2 mm lub szprychę nr 14 do otworu w kółku przyłącza kasety, po czym obrócić kółko [2] tak, aby śruba mocująca linkę weszła w odstęp kółka [3].



- (A) Otwór w kółku
 (B) Klucz imbusowy 2 mm lub szprycha nr 14

11. Zamocować linkę do ramy za pomocą obejm pancernych.



★1 10 cm

★2 15 cm

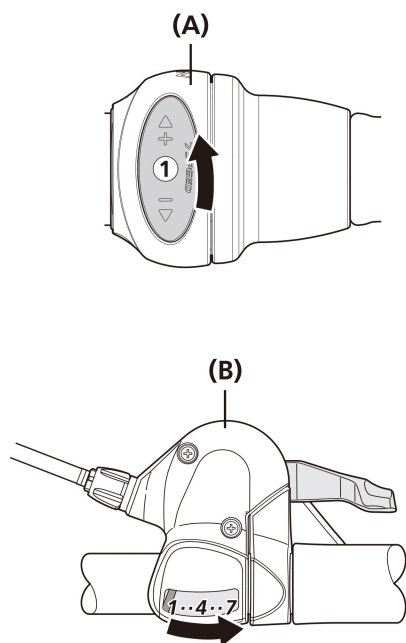
(A) Obejmy pancernych

REGULACJA

REGULACJA

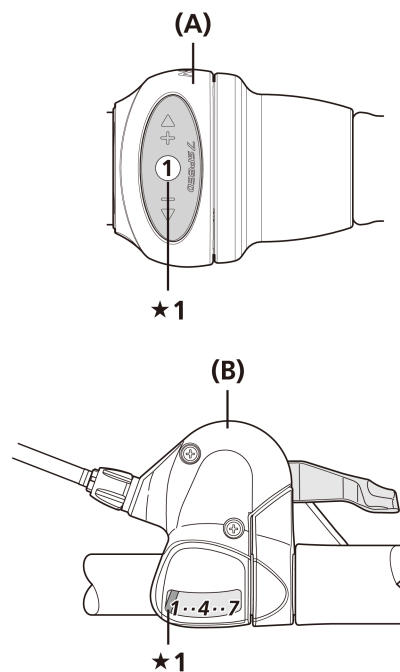
Regulacja przyłącza kasety

1. Należy wielokrotnie przesunąć dźwignię przerzutki REVOSHIFT / dźwignię przerzutki z najniższego położenia do najwyższego położenia, aby przygotować linkę przerzutki do pracy.



- (A) Dźwignia przerzutki REVOSHIFT
(B) Dźwignia przerzutki RAPIDFIRE PLUS

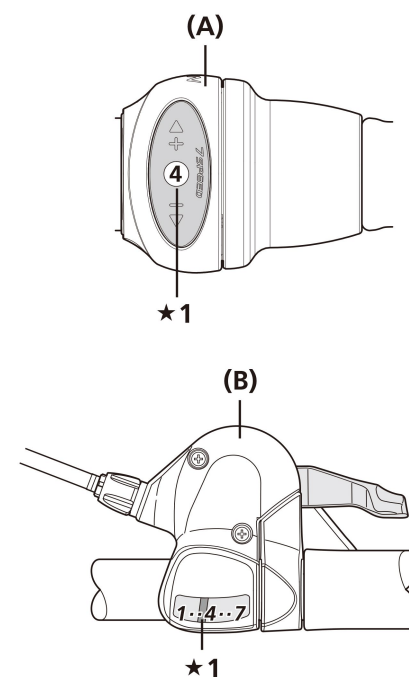
2. Ustawić dźwignię przerzutki REVOSHIFT / dźwignię przerzutki w położeniu 1.



★1 Ustawić na 1

- (A) Dźwignia przerzutki REVOSHIFT
(B) Dźwignia przerzutki RAPIDFIRE PLUS

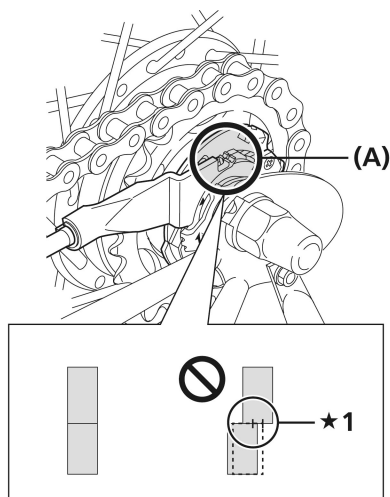
3. Ustawić dźwignię przerzutki REVOSHIFT / dźwignię przerzutki w sposób pokazany na rysunku.



★1 Piasty 7-rzędowa/8-rzędowa: ustawić na 4
Piasta 5-rzędowa: ustawić na 3

- (A) Dźwignia przerzutki REVOSHIFT
(B) Dźwignia przerzutki RAPIDFIRE PLUS

4. Sprawdzić, czy żółte linie regulacji na wsporniku i kółku są ustawione ze sobą w linii. Jeśli linie regulacji są oddalone od punktu nakładania się o 2/3 ich długości, może to spowodować nieprawidłowe załączenie przełożeń podczas pedałowania i wywołać nietypowe odgłosy lub swobodne obracanie pedałów.



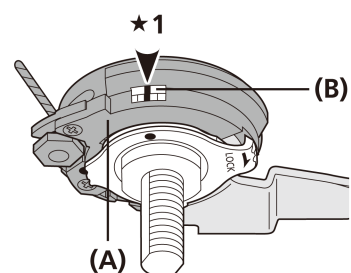
★1 Linie regulacji są oddalone od punktu nakładania się o 2/3 ich długości.

(A) Żółte linie regulacji

WSKAZÓWKI

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

Gdy rower jest postawiony

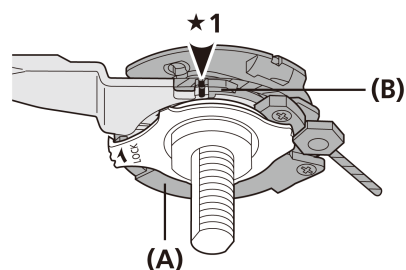


★1 Powinny zostać dopasowane

(A) Wspornik

(B) Kółko

Gdy rower jest odwrócony



★1 Powinny zostać dopasowane

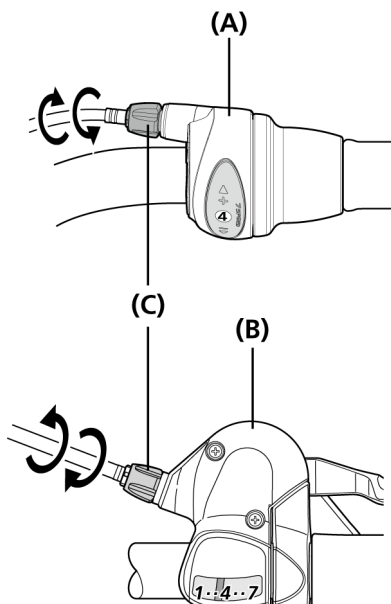
(A) Wspornik

(B) Kółko

WSKAZÓWKI

Jeśli żółte linie regulacji nie są dopasowane

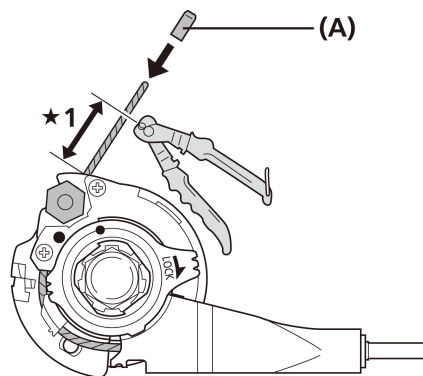
Obrócić pokrętło regulacyjne linki dźwigni przerzutki REVOSHIFT / dźwigni przerzutki i dopasować linie regulacji. Następnie należy przesunąć dźwignię przerzutki REVOSHIFT / dźwignię przerzutki jeszcze raz z położenia X w położenie Y i z powrotem w położenie X, a potem sprawdzić ponownie, czy żółte linie regulacji są dopasowane.



- (A) Dźwignia przerzutki REVOSHIFT
(B) Dźwignia przerzutki
(C) Pokrętło regulacyjne linki

	X	Y
Piasta 8-rzędowa	4	1
Piasta 7-rzędowa	4	1
Piasta 5-rzędowa	3	1

5. Po wyregulowaniu przyłącza kasety odciąć nadmiar linki. Następnie założyć końcówkę wewnętrzną.



★1 15–20 mm

(A) Końcówka wewnętrzna

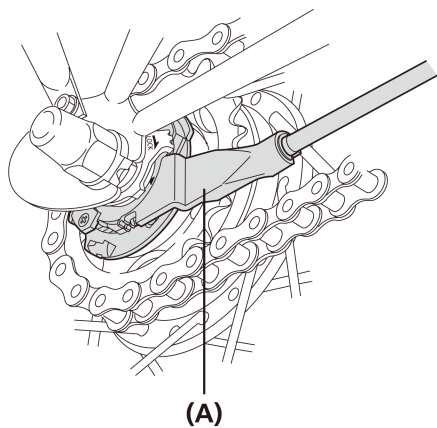
KONSERWACJA

KONSERWACJA

Odłączanie linki przerzutki podczas wyjmowania tylnego koła z ramy

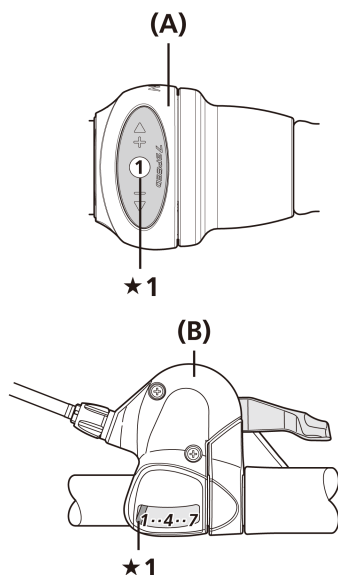
■ W przypadku CJ-NX10 / CJ-8S20

Podczas wyjmowania tylnego koła z ramy odłączyć linkę od przyłącza kasety.



(A) Przyłącze kasety

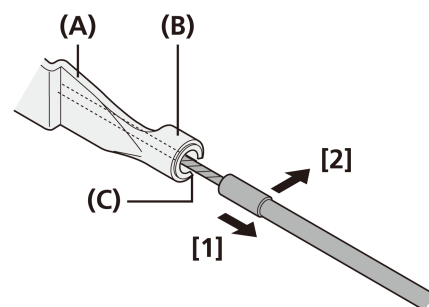
1. Ustawić dźwignię przerzutki REVOSHIFT / dźwignię przerzutki w położeniu 1.



★1 Ustawić na 1

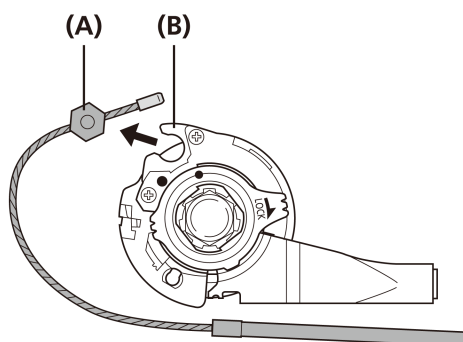
- (A) Dźwignia przerzutki REVOSHIFT
(B) Dźwignia przerzutki RAPIDFIRE PLUS

2. Wyjąć pancerz z sekcji uchwytu pancerza przyłącza kasety, a następnie wyciągnąć linkę ze szczeliny pancerza.



- (A) Wspornik
(B) Sekcja uchwytu pancerza
(C) Szczelina

3. Odkręcić śrubę mocującą linki z kółka przyłącza kasety.



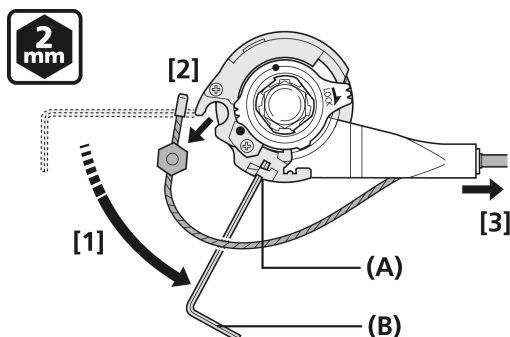
(A) Śruba mocująca linkę
(B) Kółko przyłącza kasety

WSKAZÓWKI

W przypadku trudności z wyjęciem pancerza z sekcji uchwytu pancerza przyłącza kasety

Włożyć klucz imbusowy 2 mm lub szprychę nr 14 do otworu w kółku przyłącza kasety, po czym obrócić kółko tak, aby uwolnić linkę [1].

Należy najpierw odkręcić śrubę mocującą linkę z kółka [2], po czym wyjąć pancerz z sekcji uchwytu pancerza [3].

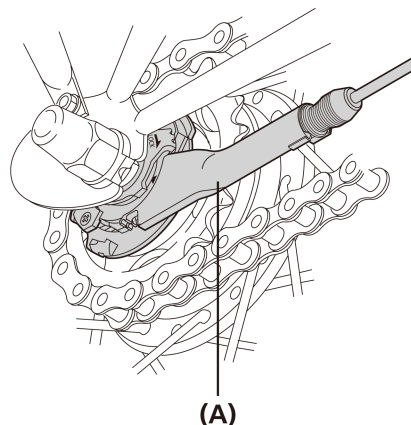


(A) Otwór w kółku
(B) Klucz imbusowy 2 mm lub szprycha nr 14

* Podczas ponownego mocowania linki, należy zapoznać się z informacjami w rozdziale „Montaż linki przerzutki”.

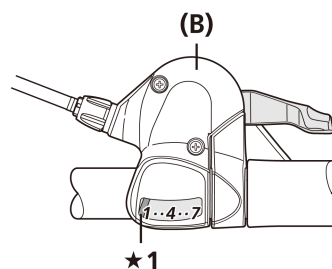
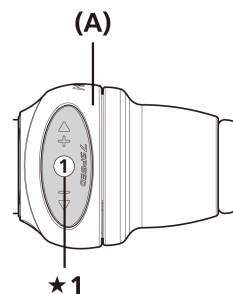
■ W przypadku CJ-NX40 / CJ-8S40

Podczas wyjmowania tylnego koła z ramy odłączyć linkę od przyłącza kasety.



(A) Przyłącze kasety

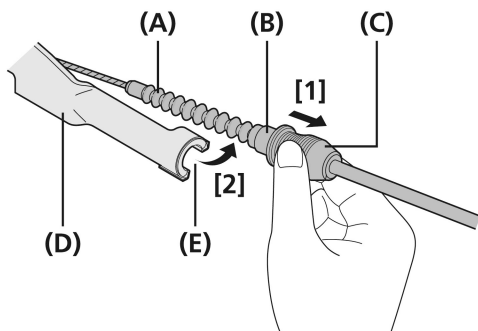
1. Ustawić dźwignię przerzutki REVOSHIFT / dźwignię przerzutki w położeniu 1.



★1 Ustawić na 1

(A) Dźwignia przerzutki REVOSHIFT
(B) Dźwignia przerzutki RAPIDFIRE PLUS

2. Przytrzymać osłonę gumową i zdjąć korpus uchwytu pancerza z sekcji uchwytu pancerza przyłącza kasety [1]. Wyjąć linkę zamocowaną do mieszka gumowego ze szczeliny we wsporniku [2].
Uważać, aby nie uszkodzić przy tym mieszka gumowego.

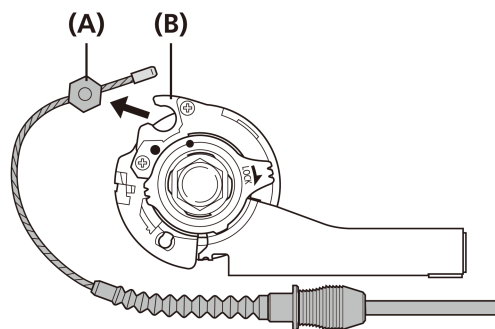


- (A) Mieszek gumowy
(B) Korpus uchwytu pancerza
(C) Osłona gumowa
(D) Sekcja oparcia pancerza
(E) Szczelina

UWAGA

Nie wyjmować linki, ciągnąc za osłonę zewnętrzną.

3. Odkręcić śrubę mocującą linki z kółka przyłącza kasety.



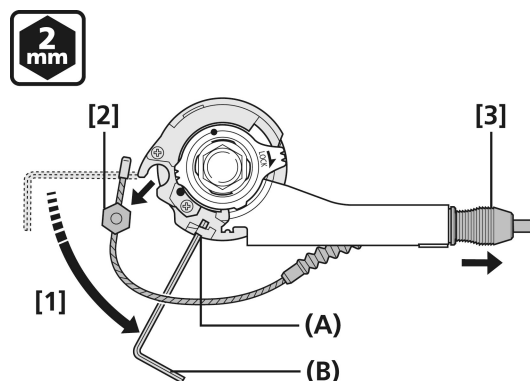
- (A) Śruba mocująca linkę
(B) Kółko przyłącza kasety

WSKAZÓWKI

W przypadku trudności z wyjęciem korpusu uchwytu pancerza z sekcji uchwytu pancerza przyłącza kasety

Włożyć klucz imbusowy 2 mm lub szprychę nr 14 do otworu w kółku przyłącza kasety, po czym obrócić kółko tak, aby uwolnić linkę [1].

Należy najpierw odkręcić śrubę mocującą linkę z kółka [2], po czym wyjąć korpus uchwytu pancerza z sekcji uchwytu pancerza [3].

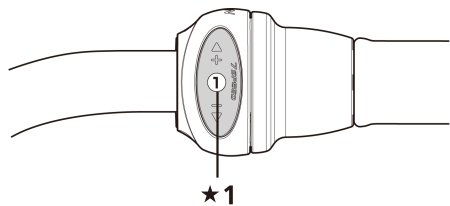


- (A) Otwór w kółku
(B) Klucz imbusowy 2 mm lub szprycha nr 14

Wymiana linki

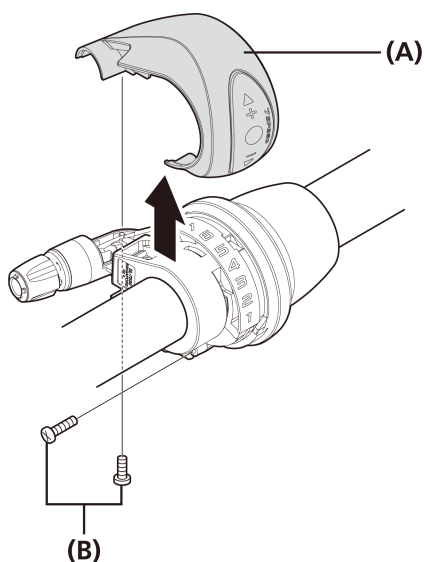
■ Dźwignia przerzutki REVOSHIFT

1. Ustawić dźwignię przerzutki REVOSHIFT w położeniu 1.



★1 Ustawić na 1

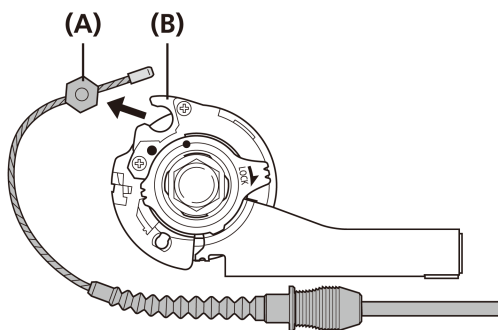
2. Odkręcić śruby mocujące osłonę, a następnie wyjąć osłonę.



(A) Osłona

(B) Śruba mocująca osłonę

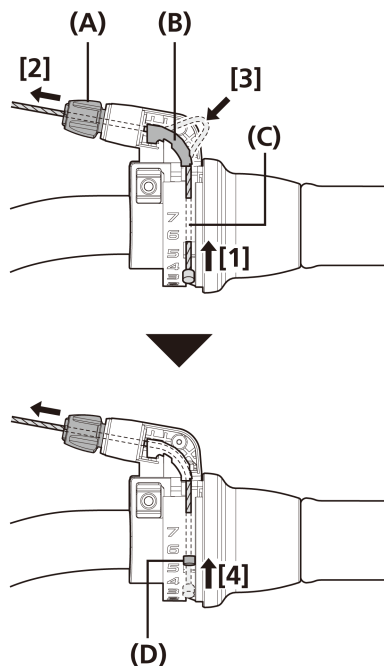
3. Odkręcić śrubę mocującą linkę z kółka przyłącza kasety.



(A) Śruba mocująca linkę

(B) Kółko przyłącza kasety

4. Przeciągnąć linkę wewnętrzną przez otwór zespołu nawijarki i otwór w pokrętle regulacyjnym linki. Następnie włożyć linkę w wyżłobienie prowadnicy linki. Przeciągnąć linkę wewnętrzną tak, aby bęben linki wewnętrznej wszedł we wgłębienie w zespole nawijarki.



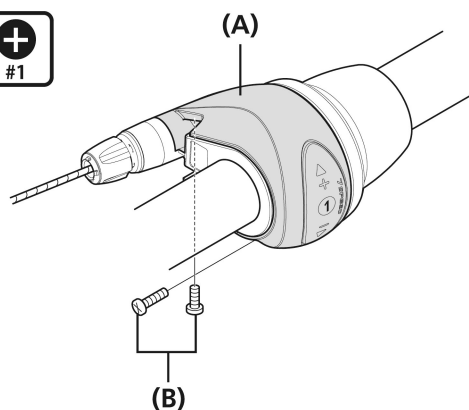
(A) Otwór w pokrętle regulacyjnym linki

(B) Wyżłobienie w prowadnicy linki

(C) Otwór w zespole nawijarki

(D) Wgłębienie w zespole nawijarki

5. Założyć osłonę i dokręcić śruby mocujące osłonę.



(A) Osłona

(B) Śruba mocująca osłonę

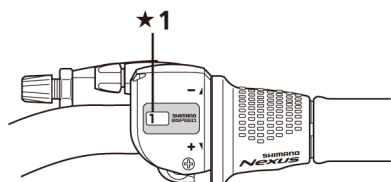
Moment dokręcania

Śrubokręt nr 1

0,1–0,2 Nm

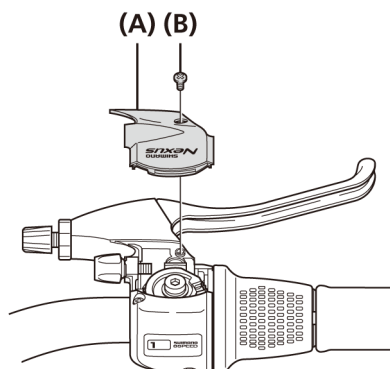
Dla SB-8S20-A

1. Ustawić dźwignię przerzutki REVOSHIFT w położeniu 1.



★1 Ustawić na 1

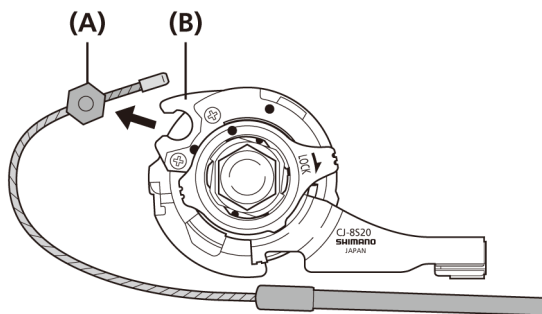
2. Odkręcić śruby mocujące osłonę, a następnie wyjąć osłonę.



(A) Osłona

(B) Śruba mocująca osłonę

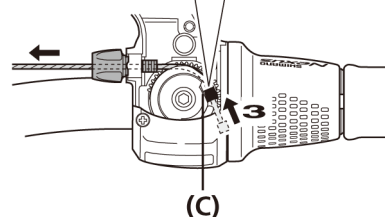
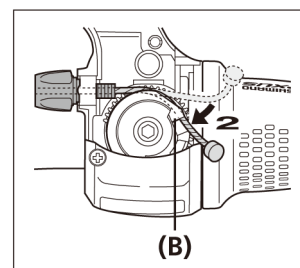
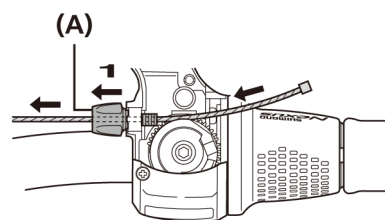
3. Odkręcić śrubę mocującą linki z kółka przyłącza kasety.



(A) Śruba mocująca linkę

(B) Kółko przyłącza kasety

4. Przeciągnąć linkę przez otwór w pokrętle regulacyjnym linki. Następnie zaczepić linkę o wyżłobienie kółka i przeciągnąć linkę wewnętrzną tak, aby wewnętrzny bębenek linki wszedł w otwór w kółku.

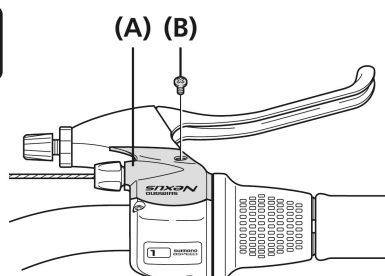


(A) Otwór w pokrętle regulacyjnym linki

(B) Wyżłobienie w kółku

(C) Otwór w kółku

5. Założyć osłonę i dokręcić śruby mocujące osłonę.



(A) Osłona

(B) Śruba mocująca osłonę

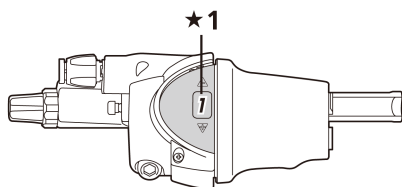
Moment dokręcania

Śrubokręt nr 1

0,2–0,4 Nm

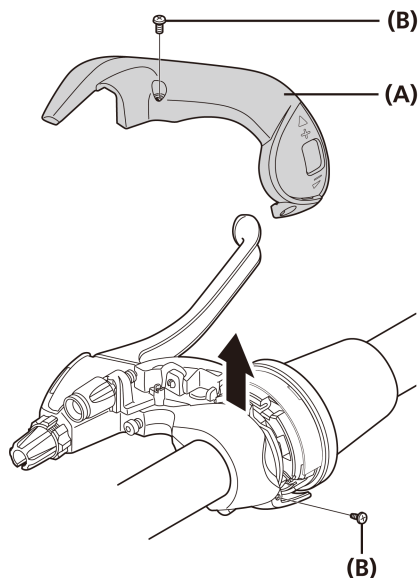
Dla SB-C3000-7

1. Ustawić dźwignię przerzutki REVOSHIFT w położeniu 1.



★1 Ustawić na 1

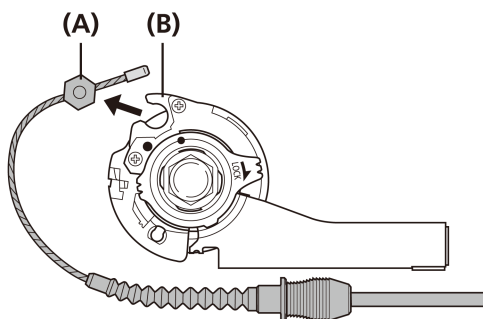
2. Odkręcić śruby mocujące osłonę, a następnie wyjąć osłonę.



(A) Osłona

(B) Śruba mocująca osłonę

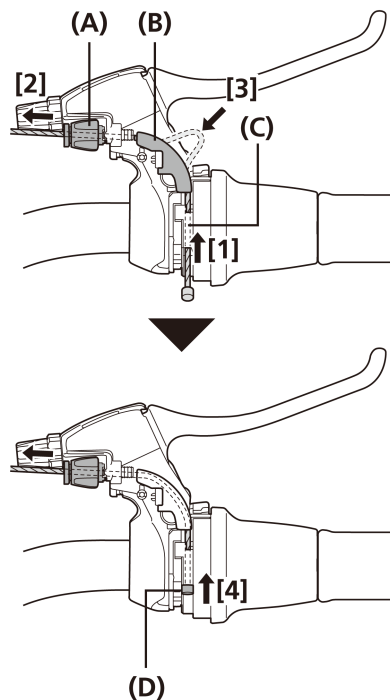
3. Odkręcić śruby mocujące linki z kółka przyłącza kasety.



(A) Śruby mocujące linkę

(B) Kółko przyłącza kasety

4. Przeciągnąć linkę wewnętrzną przez otwór zespołu nawijarki i otwór w pokrętle regulacyjnym linki. Następnie włożyć linkę w wyżłobienie prowadnicy linki. Przeciągnąć linkę wewnętrzną tak, aby bęben linki wewnętrznej wszedł we wgłębienie w zespole nawijarki.



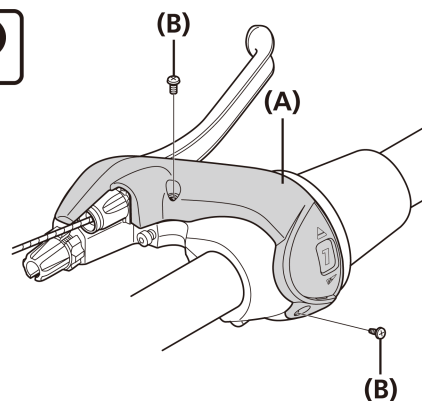
(A) Otwór w pokrętle regulacyjnym linki

(B) Wyżłobienie w prowadnicy linki

(C) Otwór w zespole nawijarki

(D) Wgłębienie w zespole nawijarki

5. Założyć osłonę i dokręcić śruby mocujące osłonę.



(A) Osłona

(B) Śruba mocująca osłonę

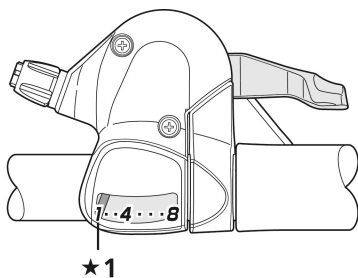
Moment dokręcania

Śrubokręt nr 1

0,1–0,2 Nm

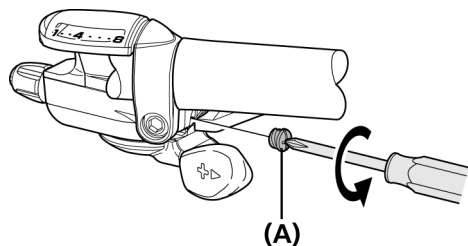
■ Dźwignia przerzutki RAPIDFIRE PLUS

1. Ustawić dźwignię przerzutki w położeniu 1.



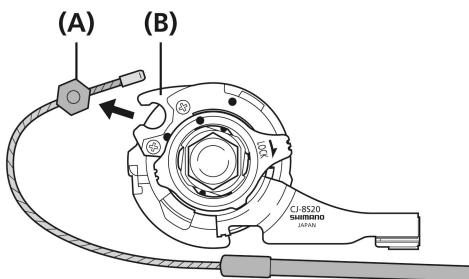
★1 Ustawić na 1

2. Odkręcić i zdjąć nakładkę na otwór.



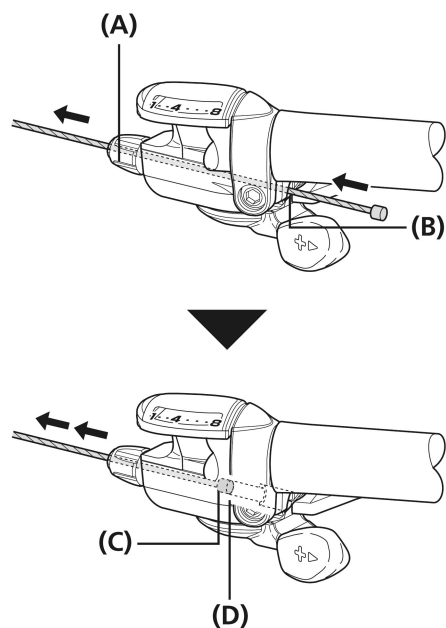
(A) Nakładka na otwór

3. Odkręcić śrubę mocującą linkę z kółka przyłącza kasety.



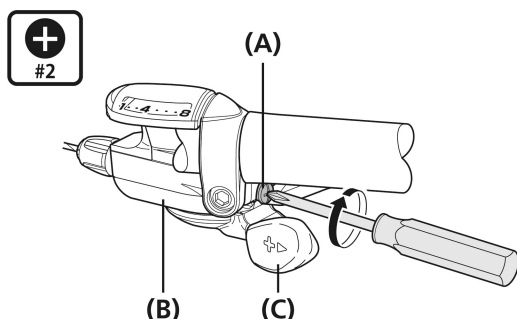
(A) Śruba mocująca linkę
(B) Kółko przyłącza kasety

4. Włożyć linkę w wyżłobienie zespołu nawijarki i przeciągnąć ją przez otwór w pokrętle regulacyjnym linki. Przeciągnąć linkę tak, aby bębenek linki wsunął się we wgłębienie w zespole nawijarki.



(A) Otwór w pokrętle regulacyjnym linki
(B) Wyżłobienie w zespole nawijarki
(C) Bębenek linki
(D) Wgłębienie w zespole nawijarki

5. Przykręcić do oporu nakładkę na otwór w sposób pokazany na rysunku. Nadmierne jej dokręcenie może spowodować uszkodzenie gwintu śruby w osłonie. Ponadto może doprowadzić do wygięcia osłony zespołu, a w konsekwencji do powstania przeszkody między osłoną zespołu i dźwignią A, w związku z czym dźwignia A może nie działać poprawnie. Jeśli dźwignia A nie wraca prawidłowo na miejsce, należy nieco poluzować nakładkę na otwór w celu utworzenia odstępu między dźwignią A i osłoną zespołu, a następnie sprawdzić, czy poprawiło to powrót dźwigni A.



- (A) Nakładka na otwór
(B) Obudowa dźwigni
(C) Dźwignia A

Moment dokręcania

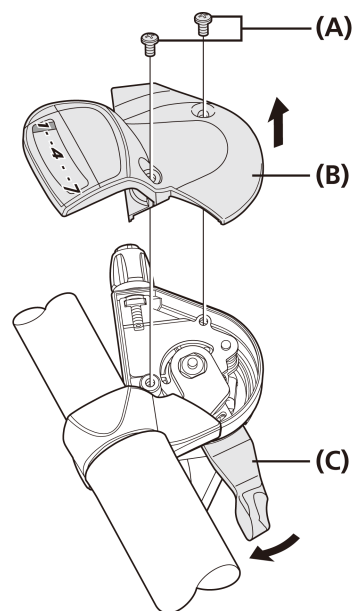
Śrubokręt nr 2
0,3–0,5 Nm

Wymiana i montaż wskaźnika

■ Wymontowanie

Demontaż i montaż powinny być wykonywane jedynie podczas usuwania lub wymiany wskaźnika.

1. Ustawić dźwignię B w położeniu 1.
2. Wykręcić i wyjąć dwie śruby mocujące osłonę utrzymujące wskaźnik na miejscu.
3. Usunąć wskaźnik jak pokazano na ilustracji.

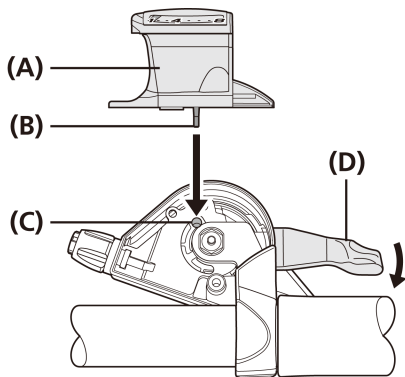


- (A) Śruba mocująca osłonę
(B) Wskaźnik
(C) Dźwignia B

Montaż

Demontaż i montaż powinny być wykonywane jedynie podczas usuwania lub wymiany wskaźnika.

1. Sprawdzić, czy igła na wskaźniku znajduje się po lewej stronie (w położeniu 1) i zamocować wskaźnik tak, aby był skierowany do przodu. Następnie włożyć oś podkładki sworznia



- (A) Wskaźnik
(B) Oś podkładki sworznia
(C) Otwór w zespole nawijarki (położenie 1)
(D) Dźwignia B

2. Zamocować wskaźnik za pomocą dwóch śrub mocujących osłonę.

Moment dokręcania

Śrubokręt nr 2
0,3–0,5 Nm

3. Nacisnąć dźwignię A i dźwignię B, sprawdzając ich działanie. Jeśli działają niepoprawnie, należy ponownie zamontować wskaźnik, zwracając szczególną uwagę na opisaną powyżej czynność 1.

UWAGA

Nie wolno rozmontowywać wskaźnika ani zespołu dźwigni przerzutki. Ich rozmontowanie może prowadzić do awarii.

Smarowanie zespołu przekładni wewnętrznej

W celu zapewnienia odpowiedniej wydajności zaleca się nasmarowanie mechanizmu wewnętrznego 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)

(A) Olej smarujący WB (Y00298010)

1. Napełnić butelkę olejem smarującym WB do poziomu 95 mm.



★1 95 mm

2. Zanurzyć przekładnię wewnętrzną w oleju, rozpoczynając od lewej strony. Zanurzyć, aż olej dotknie koła pierścieniowego 1. biegu, jak pokazano na ilustracji.



★1 Koło pierścieniowe 1. biegu

3. Pozostawić przekładnię zanurzoną przez ok. 90 s.



4. Wyjąć przekładnię wewnętrzną z oleju.



5. Pozostawić do ocieknięcia na ok. 60 s.



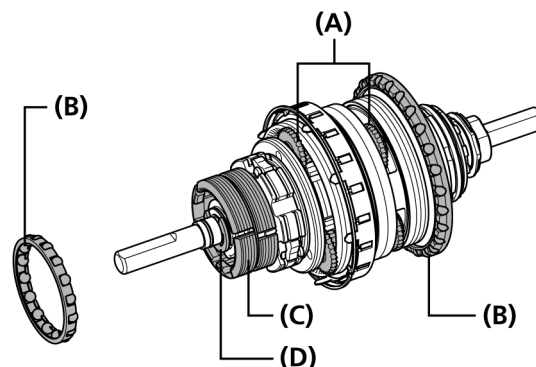
WSKAZÓWKI

<Olej do konserwacji>

- Olej do konserwacji jest olejem wielokrotnego użytku. W razie potrzeby można go uzupełniać.
- Po użyciu dokładnie go zamknąć i odstawić na miejsce.

UWAGA

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



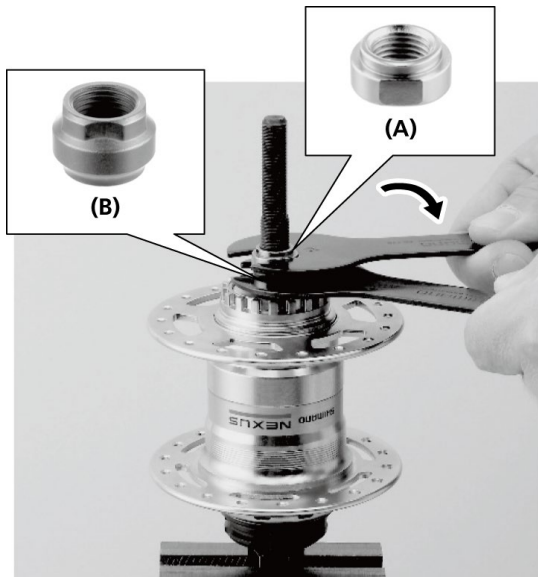
- (A) Kółka zębate
- (B) Kulka ustalająca
- (C) Okładzina hamulcowa
- (D) Pierścień segera

Elementy przedstawione na rysunku są przykładowe.

6. Ponownie zmontować piastę.

- (1) Użyć lewego stożka (lub nakrętki stopującej dla typu hamulca wewnętrznego) w celu wyregulowania piasty, tak aby korpus piasty obracał się płynnie i nie było nadmiernego luzu na osi piasty.
Upewnić się, że strona nakrętki stopującej bez występu jest skierowana do góry.
- (2) Dokręcić lewą nakrętkę blokującą.
Moment dokręcania lewej nakrętki blokującej zależy od typu.
 - W przypadku hamulca tarczowego, hamulca rolkowego lub hamulca typu V-BRAKE: 24,5 do 29,4 Nm
 - W przypadku hamulca wewnętrznego lub hamulca wewnętrznego (z hamulcem tarczowym): 17,7 do 24,5 Nm

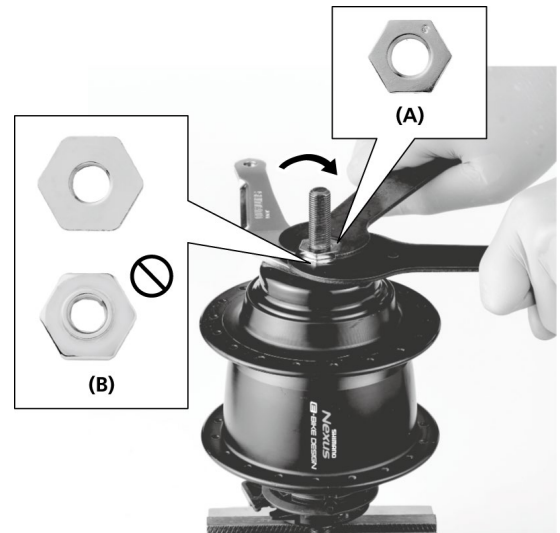
Typ z hamulcem rolkowym



Przykład na obrazku.

- (A) Lewa nakrętka blokująca
(B) Lewy stożek

Typ z hamulcem wewnętrznym



Przykład na obrazku.

- (A) Lewa nakrętka blokująca
(B) Nakrętka stopująca

