

Podręcznik sprzedawcy

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



- SG-3R40
- SG-3R45
- SG-3R75
- SG-3R75-A
- SG-3R75-B
- SG-3D55
- SG-3C41

- SL-3S35-E
- SL-3S41-E
- SL-3S42-E
- SL-C2010-3

- SM-BC03
- SM-BC04
- SM-BC06

- CJ-NX40

SPIS TREŚCI

WAŻNA INFORMACJA.....	3
ABY ZAPEWNIĆ BEZPIECZEŃSTWO	4
WYKAZ POTRZEBNYCH NARZĘDZI.....	8
MONTAŻ	10
Montaż dźwigni	10
Montaż piasty z dźwignią kątową	12
Montaż piasty z przyłączem kasety.....	30
REGULACJA.....	40
Dla dźwigni kątowych	40
Dla przyłączy kasety	42
KONSERWACJA	44
Wymiana linki zmiany biegów	44
Wymiana osłony (RAPIDFIRE PLUS)	48
Konservacja olejem elementów wewnętrznych	49

WAŻNA INFORMACJA

- **Ten podręcznik sprzedawcy jest przeznaczony głównie dla zawodowych mechaników rowerowych.**
Użytkownicy, którzy nie zostali profesjonalnie przeszkoleni do montażu rowerów, nie powinni samodzielnie zajmować się montażem komponentów, używając tego podręcznika sprzedawcy. Jeśli jakiegokolwiek informacje umieszczone w tym podręczniku nie są zrozumiałe, nie należy kontynuować montażu. Aby uzyskać pomoc, należy skontaktować się z punktem sprzedaży lub sprzedawcą roweru.
- Należy przeczytać wszystkie instrukcje obsługi dołączone do produktu.
- Nie wolno demontować ani modyfikować produktu w sposób inny, niż podano w informacjach znajdujących się w tym podręczniku sprzedawcy.
- Wszystkie 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.

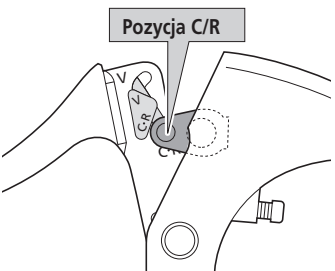
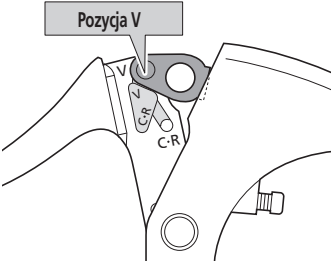
ABY ZAPEWNIĆ BEZPIECZEŃSTWO

⚠ 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 wycucia 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. **Wybranie nieprawidłowego trybu może być przyczyną nadmiernej lub niewystarczającej siły hamowania, co jest bardzo niebezpieczne.** Wybrać właściwy tryb w sposób pokazany na rysunkach.

Pozycja trybu	Odpowiednie hamulce
C: Pozycja trybu zgodnego z hamulcami Cantilever R: Pozycja trybu zgodnego z hamulcami rolkowymi 	• Hamulce Cantilever • Hamulce rolkowe
V: Pozycja trybu zgodnego z hamulcami V-BRAKE z modulatorem siły 	• Hamulec V-BRAKE z modulatorem siły hamowania

- 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 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.
- Podczas montażu piasty na ramie należy pamiętać o zamontowaniu właściwych podkładek blokujących z lewej i prawej strony oraz o odpowiednim przykręceniu nakrętek piasty z zastosowaniem określonych momentów dokręcania. Jeśli podkładki blokujące zostaną zamontowane tylko z jednej strony lub jeśli nakrętki piasty nie zostaną odpowiednio przykręcone, podkładka blokująca może wypaść, prowadząc do obracania się osi piasty i przyłącza kasety. Może to spowodować przypadkowe pociągnięcie kierownicy przez linkę przerzutki i doprowadzić do bardzo poważnego wypadku.
- Stosując odwrócone haki tylnego trójkąta, należy usunąć luz łańcucha za pomocą regulatora napięcia łańcucha.

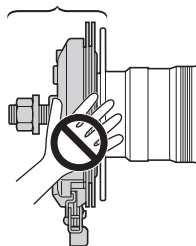


PRZESTROGA

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 jednocześnie 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 jednocześnie 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.

Obszar w pobliżu 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.
- Obróć kołem i upewnij się, że siła hamowania hamulca wolnego biegu jest poprawna.

UWAGA

Należy również przekazać użytkownikom następujące informacje:

- Przełożenia można zmieniać podczas lekkiego pedałowania, ale czasami mechanizm zapadkowy wewnątrz piasty może potem hałasować, co jest normalnym zjawiskiem przy zmianie przełożeń.
- Podczas jazdy, zatrzymanie pedałów ułatwia zmianę przełożeń.
- W przypadku używania napinacza łańcucha należy stosować specjalną zębatkę CS-S500 18T lub 20T z osłoną łańcucha. Nie należy używać żadnych innych rodzajów zębatek, w przeciwnym razie łańcuch może spaść z zębatek.
- Do przeprowadzania konserwacji zaleca się stosowanie smaru do piasty z wewnętrznymi przełożeniami lub zestawu do smarowania SHIMANO. Jeśli nie zostanie użyty smar SHIMANO, mogą wystąpić problemy, takie jak nieprawidłowe funkcjonowanie mechanizmu zmiany przełożeń.
- Piasta z wewnętrznymi przełożeniami nie jest całkowicie wodoszczelna. Należy unikać używania piasty w miejscach, gdzie woda może się przedostać do środka, lub używania do czyszczenia piasty wody pod wysokim ciśnieniem; w przeciwnym razie mechanizm wewnętrzny może zardzewieć.

Montaż na rowerze i konserwacja:

- Zębatki należy okresowo myć neutralnym środkiem czyszczącym i następnie ponownie je smarować. 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 tarcz, należy wymienić tarcze i łańcuch.
- Przeprowadzić montaż koła za pomocą zapłotu na 3 lub 4 krzyże oraz nie zaplatać radialnie. 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 klocki hamulca wewnętrznego lub nasmarować piastę.
- 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.
- 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.

< Specyfikacje przyłącza kasety >

- Przyłącze kasety CJ-NX40 można stosować wyłącznie z modelami zębatek od 16T do 23T do montażu zewnętrznego lub modelami od 19T do 23T do montażu wewnętrznego.
- Zaleca się ustawienie przedniej tarczy w taki sposób, aby przełożenie wynosiło około 2,3 (3R40 / 3R45 / 3D55 / 3C41) lub 2,6 (3R75).
Przykład W przypadku przełożenia 2,3: F41T na R18T, F42T na R18T
W przypadku przełożenia 2,6: F41T na R16T, F42T na R16T

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

WYKAZ POTRZEBNYCH NARZĘDZI

WYKAZ POTRZEBNYCH NARZĘDZI

Do zamontowania produktu wymagane są następujące narzędzia.

Narzędzie		Narzędzie		Narzędzie	
	Klucz imbusowy 3 mm		Klucz płaski 15 mm		Śrubokręt krzyżkowy [nr 2]
	Klucz imbusowy 4 mm		Klucz płaski 17 mm		Obcinaczka do linek TL-CT12
	Klucz imbusowy 5 mm		Śrubokręt krzyżkowy		TL-LR10
	Klucz płaski 10 mm		Śrubokręt krzyżkowy [nr 1]		Klucz nastawny

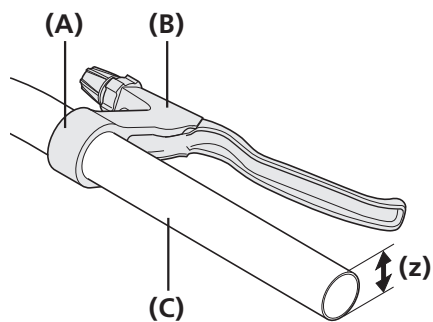
MONTAŽ

MONTAŻ

■ Montaż dźwigni

Montaż dźwigni przerzutki REVOSHIFT

1



Zamontuj dźwignię hamulca (B).

(z) Użyj kierownicy $\Phi 22,2$ mm.

(A) Obejma dźwigni hamulca

(B) Dźwignia hamulca

(C) Kierownica

Moment dokręcania



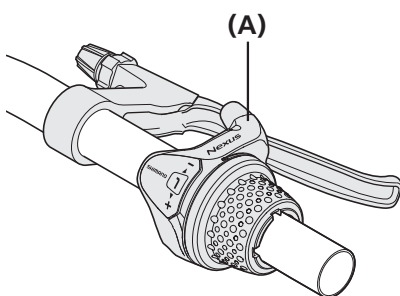
6–8 Nm



WSKAZÓWKI

Użyć dźwigni hamulca z obejmą o grubości 4,3 mm lub mniejszej, aby nie dopuścić do stykania się dźwigni hamulca i dźwigni przerzutki REVOSHIFT.

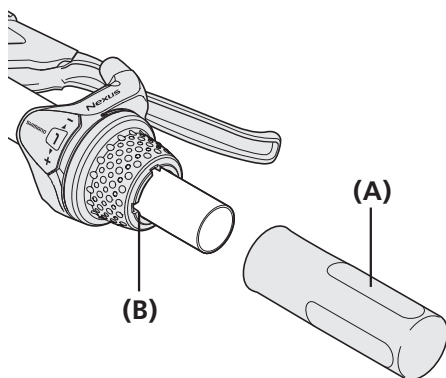
2



Zamontować dźwignię przerzutki REVOSHIFT (A).

(A) Dźwignię przerzutki REVOSHIFT

3



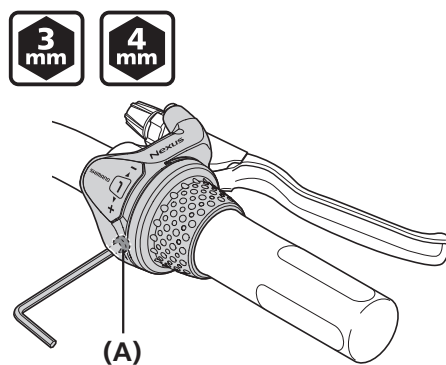
Zamontuj krótki chwyt **(A)**.

Pozostawić odstęp **(B)** 0,5 mm między dźwignią przerzutki REVOSHIFT a krótkim chwytem.

(A) Krótki chwyt

(B) Odstęp pomiędzy dźwignią przerzutki REVOSHIFT a krótkim chwytem

4



Zamocować dźwignię przerzutki REVOSHIFT.

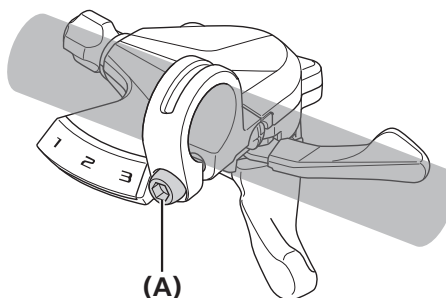
(A) Śruba mocująca

Moment dokręcania

3 mm	2–2,5 Nm
4 mm	2–4 Nm

Montaż dźwigni przerzutki (RAPIDFIRE PLUS)

5 mm



Zamocować dźwignię przerzutki za pomocą wkręta do obejmy **(A)**.

(A) Śruba obejmy

Moment dokręcania

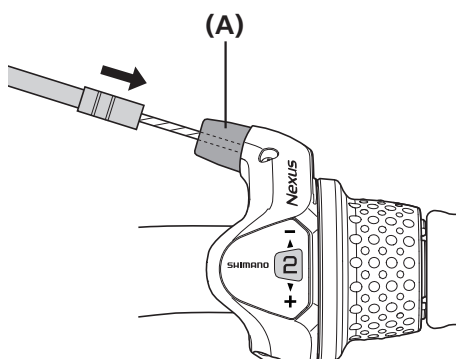
5 mm	5 Nm
-------------	------

■ Montaż piasty z dźwignią kątową

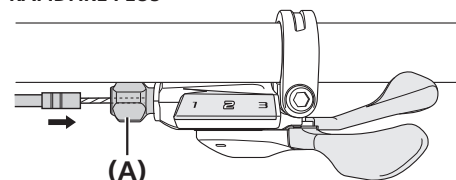
Montaż linki zmiany biegów

1

Dźwignię przerzutki REVOSHIFT



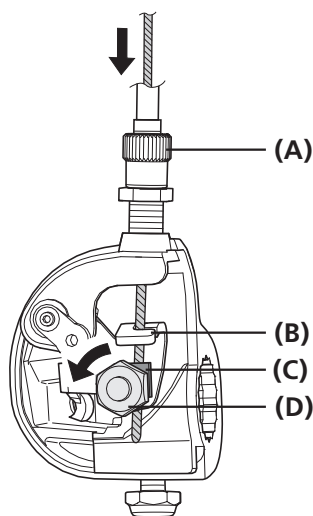
RAPIDFIRE PLUS



Włóż pancerz w oparcie pancerza (A).

(A) Oparcie pancerza

2



Wsuń linkę wewnętrzną do elementu łączącego (B) w dźwigni kątowej.

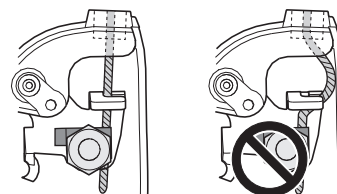
Odkręć nakrętkę mocującą linki wewnętrznej (D) na dźwigni kątowej.

Przeprowadzić linkę przez pokrętło regulacyjne linki (A) w rowku elementu łączącego i między elementem łączącym a płytką montażową linki (C).

- (A) Pokrętło regulacyjne linki
- (B) Element łączący
- (C) Płytkę montażową linki wewnętrznej
- (D) Nakrętka mocująca linki wewnętrznej

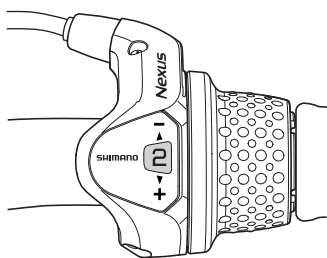
UWAGA

Należy pamiętać o przepuszczeniu linki przez wyżłobienie w elemencie łączącym.



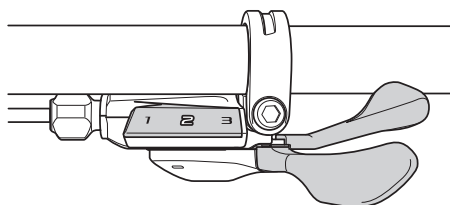
3

Dźwignię przerzutki REVOSHIFT

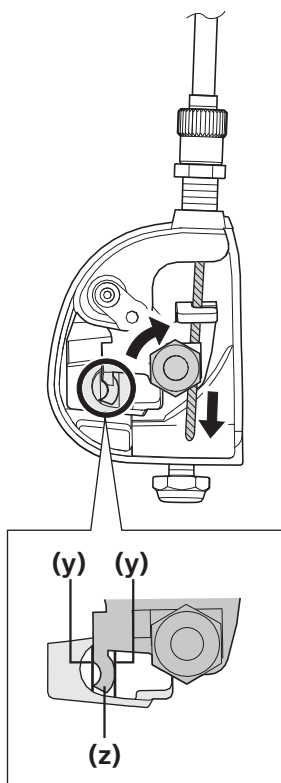


Ustawić dźwignię przerzutki w położeniu 2.

RAPIDFIRE PLUS



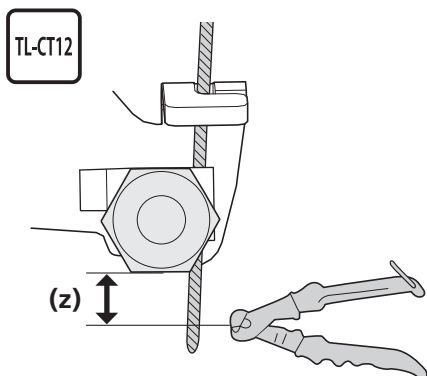
4



Naciągając linkę wewnętrzną, dokręć nakrętkę mocującą linki wewnętrznej, ustawiając koniec elementu łączącego pomiędzy dwoma białymi liniami na oknie.

- (y) Białe linie
- (z) Ustawić koniec elementu łączącego pomiędzy dwoma białymi liniami.

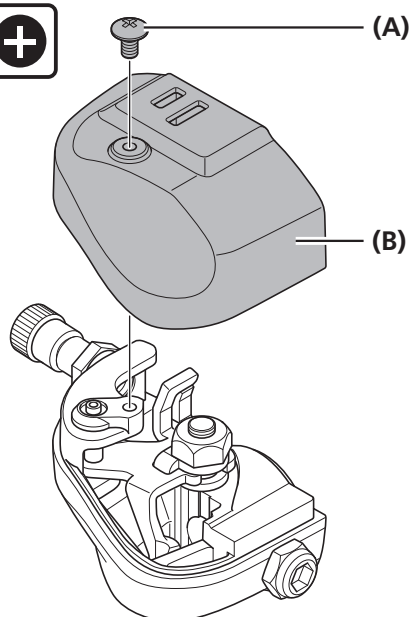
5



Po dokręceniu nakrętki mocującej linki wewnętrznej obetnij nadmiar linki.

- (z) Długość 4 mm

6



Dokręcić osłonę dolną (B) za pomocą śruby mocującej osłonę dolną (A).

(A) Śruba mocująca osłonę dolną

(B) Osłona dolna

Moment dokręcania



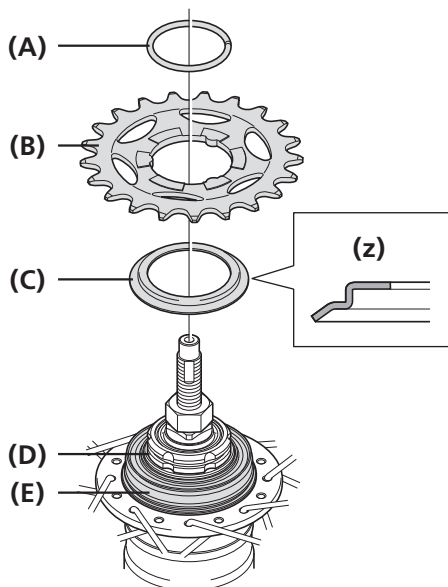
0,4–0,7 Nm

(SM-BC03)

0,35–0,55 Nm

(SM-BC04 / SM-BC06)

Montaż zębatki na piaście (SM-GEAR)



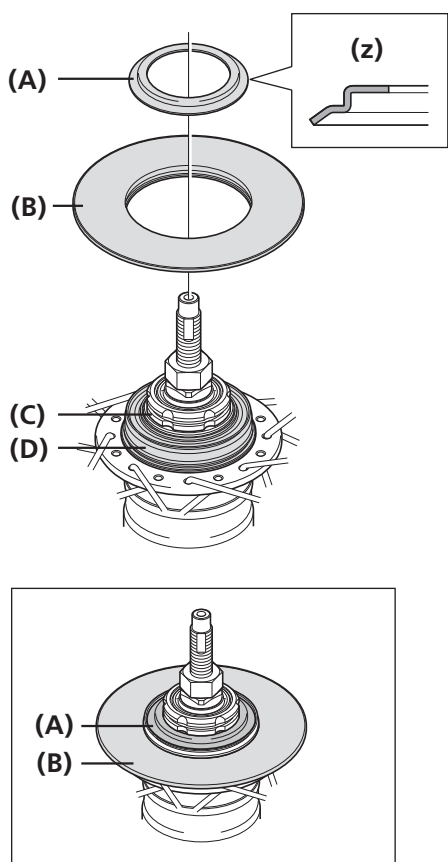
Umieść prawą nakładkę wodoszczelną B (C) na element napędzający (D) po prawej stronie korpusu piasty.

Następnie zamontuj zębatkę (B) i zamocuj ją za pomocą pierścienia sprężynującego (A).

(z) Zwróć uwagę na kierunek

- (A)** Pierścień sprężynujący
- (B)** Zębatka
- (C)** Prawa nakładka wodoszczelna B
- (D)** Element napędzający
- (E)** Prawa nakładka wodoszczelna A

Montaż zębatki na piaście (zębatka CS-S500 z osłoną łańcucha)



Zamontuj osłonę łańcucha (B) do prawej nakładki wodoszczelnej A (D) korpusu piasty, a następnie zamontuj prawą nakładkę wodoszczelną B (A) do elementu napędzającego (C).

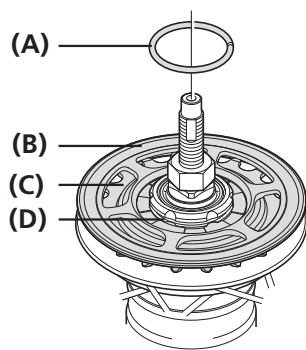
(z) Zwróć uwagę na kierunek

- (A)** Prawa nakładka wodoszczelna B
- (B)** Osłona łańcucha
- (C)** Element napędzający
- (D)** Prawa nakładka wodoszczelna A

UWAGA

Nie należy używać modelu zębatki do montażu wewnętrznego 16T lub niższego; w przeciwnym razie prawa nakładka wodoszczelna A będzie się stykać z zębatką.

2

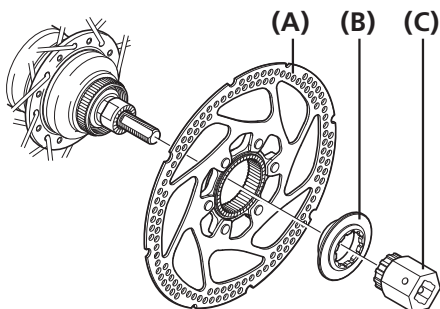


Zamontuj zębatkę CS-S500 (C) do elementu napędzającego (D) po prawej stronie korpusu piasty z płytką osłony (B) skierowaną na zewnątrz i zamocuj ją za pomocą pierścienia sprężynującego (A).

- (A) Pierścień sprężynujący
- (B) Płytką osłony
- (C) Zębatka CS-S500
- (D) Element napędzający

Montaż piasty do ramy (w przypadku hamulców tarczowych)

1



Zamontuj tarczę hamulca (A) do piasty.

- (A) Tarcza hamulca
(B) Pierścień mocujący tarczy hamulca
(C) TL-LR10

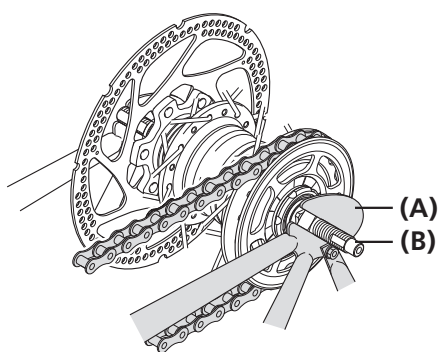
Moment dokręcania



40 Nm

< Jeśli nie jest używany napinacz łańcucha >

2

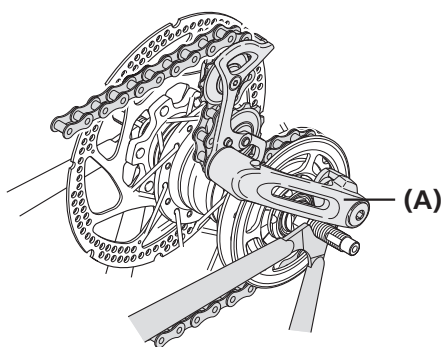


Założyć łańcuch na zębatkę, a następnie wstawić oś piasty (B) w haki tylnego trójkąta (A).

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

< Jeśli jest używany napinacz łańcucha >

2

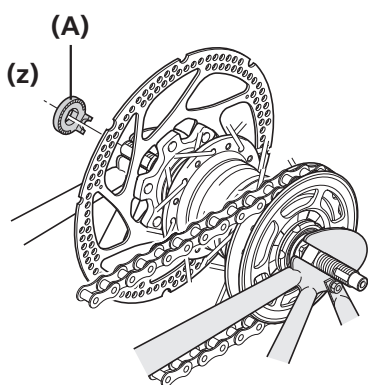


Założyć łańcuch na zębatkę, a następnie wstawić oś piasty w haki tylnego trójkąta.

Jeśli napinacz łańcucha (A) jest używany, należy zapoznać się z dołączoną instrukcją napinacza łańcucha CT-S500.

- (A) Napinacz łańcucha

3



Założ nieruchomą podkładkę (A) na lewą stronę osi piasty od strony zewnętrznej.

Jednocześnie obrócić oś piasty i zamontować podkładkę blokującą tak, aby występ podkładki pasował do rowka w hakach tylnego trójkąta.

(z) Występ powinien znajdować się po stronie haków tylnego trójkąta.

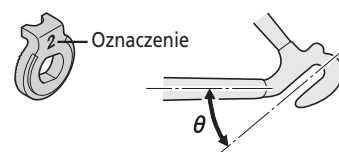
Zamontować podkładkę blokującą tak, aby występ wszedł w rowek haków tylnego trójkąta z przodu i z tyłu osi piasty.

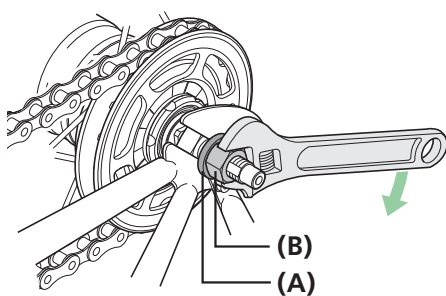
(A) Nieruchoma podkładka

UWAGA

Należy użyć podkładki blokującej odpowiadającej kształtowi haków tylnego trójkąta.

Haki tylnego trójkąta	Nieruchoma podkładka (do użycia po lewej stronie)	
	Oznaczenie/ kolor	Rozmiar
Standardowe	2/złoty	$\theta \leq 20^\circ$
Odwrócone		$\theta \leq 38^\circ$
Odwrócone (pełna obudowa łańcucha)		$\theta = 0^\circ$
Pionowe	8L/zielony	$\theta = 60-90^\circ$





Zlikwiduj luz łańcucha i zamocuj koło do ramy za pomocą podkładki 3,2 mm (A) i nakrętki piasty 9 mm (B) po prawej stronie i nakrętki kołpakowej po lewej stronie osi piasty.

(A) Podkładka (3,2 mm)

(B) Nakrętka piasty (9 mm)

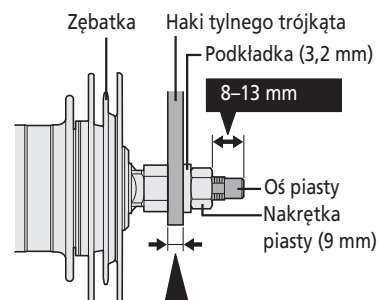
Moment dokręcania



30–45 Nm

UWAGA

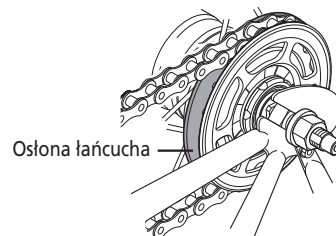
Należy się upewnić, że oś piasty po prawej stronie odstaje od 8 do 13 mm od powierzchni czołowej nakrętki piasty.



Całkowita szerokość haków tylnego trójkąta i napinacza łańcucha: 6,5 do 10 mm

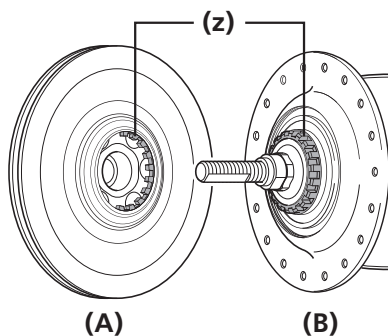
Podczas montażu piasty do ramy osłona łańcucha może spaść, należy więc sprawdzić, czy osłona łańcucha jest poprawnie zamontowana i nie spadnie.

Jeśli montaż nie został poprawnie wykonany, może powstawać hałas.



Montaż piasty do ramy (w przypadku hamulców rolkowych)

1



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

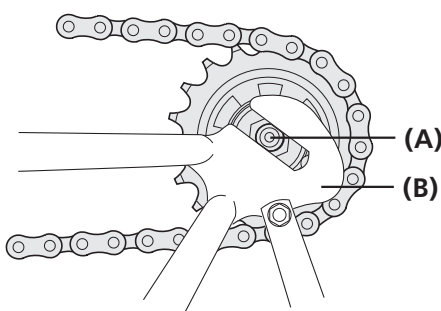
(z) Wyrównać wypusty

(A) Hamulec INTER M
(B) Korpus piasty

UWAGA

Całkowite dokręcenie nakrętki mocującej zespołu hamulca może utrudnić obracanie koła po późniejszym montażu obejm ramienia hamulca. Zapoznać się z instrukcją hamulca INTER M, aby zdobyć szczegółowe informacje na temat montażu hamulca INTER M.

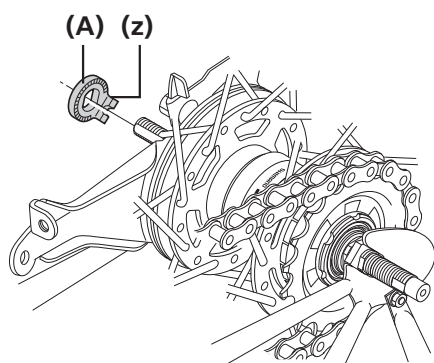
2



Założyć łańcuch na zębatkę, a następnie wstawić oś piasty (A) w haki tylnego trójkąta (B).

(A) Oś piasty
(B) Haki tylnego trójkąta

3



Założyć nieruchomą podkładkę (A) na lewą stronę osi piasty od strony zewnętrznej.

Jednocześnie obrócić oś piasty i zamontować podkładkę blokującą tak, aby występ podkładki pasował do rowka w hakach tylnego trójkąta.

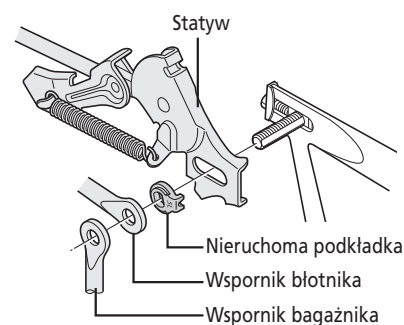
(z) Występ powinien znajdować się po stronie haków tylnego trójkąta.

Zamontować podkładkę blokującą tak, aby występ wszedł w rowek haków tylnego trójkąta z przodu i z tyłu osi piasty.

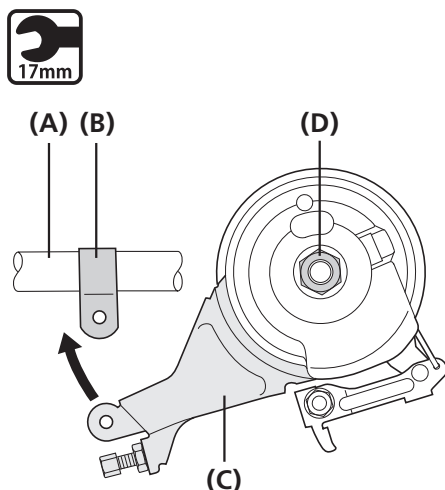
(A) Nieruchoma podkładka (złota)

UWAGA

- Podczas montażu statywu osi piasty należy umieścić nieruchomą podkładkę na statywie od strony zewnętrznej, aby występ został dopasowany do wyżłobienia w statywie.
- Podczas montowania do osi piasty części takich, jak wspornik błotnika, należy je umieścić na zewnętrznej stronie nieruchomej podkładki.



4



Zamontować ramię hamulca (C) hamulca INTER M na dolnej rurze tylnego trójkąta (A) za pomocą obejmy ramienia (B) i tymczasowo dokręcić luźno śrubę obejmy i nakrętkę obejmy.

Następnie dokręć nakrętkę mocującą zespołu hamulca (D).

- (A) Dolna rura tylnego trójkąta ramy
- (B) Obejma ramienia hamulca
- (C) Ramię hamulca
- (D) Nakrętka mocująca zespołu hamulca

Moment dokręcania



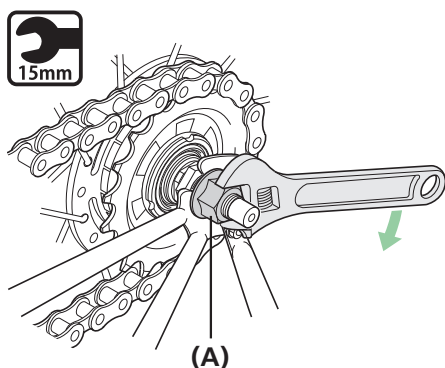
20–25 Nm

UWAGA

Jeśli nie można tymczasowo zamocować ramienia hamulca do dolnej rury trójkąta ramy ze względu na przesunięcie ramienia hamulca, jak pokazano na rysunku, należy poluzować nakrętkę mocującą zespół hamulca i obrócić ramię hamulca przez tymczasowym zamocowaniem go do dolnej rury tylnego trójkąta ramy. Następnie należy dokręcić nakrętkę mocującą zespół hamulca.

< Dla osi o długości 170,3 mm >

5



Zlikwiduj luz łańcucha i zamocuj koło do ramy za pomocą nakrętki wieńcowej (A).

- (A) Nakrętka wieńcowa

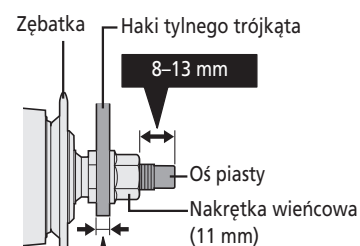
Moment dokręcania



30–45 Nm

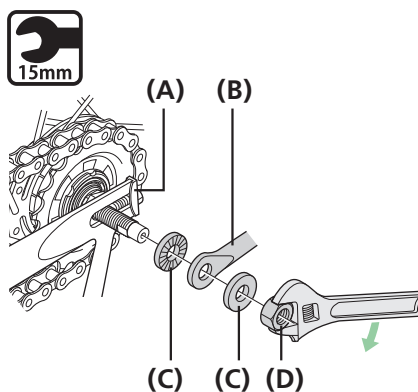
UWAGA

Należy się upewnić, że oś piasty po prawej stronie odstała od 8 do 13 mm od powierzchni czołowej nakrętki wieńcowej.



Całkowita szerokość haków tylnego trójkąta i napinacza łańcucha: 4 do 7,5 mm

< Dla osi o długości 189,4 mm >

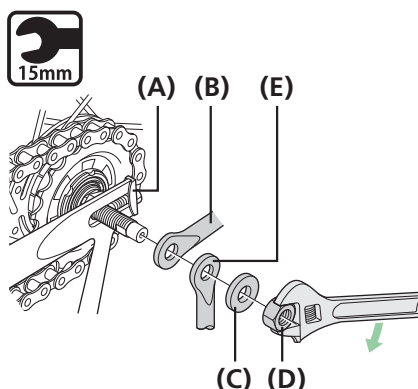


Jeśli całkowita szerokość haków tylnego trójkąta i innych części, np. stojaka i wspornika błotnika **(B)** po prawej stronie osi piasty to 8,5 do 11,5 mm

Zamocuj prawą stronę osi piasty za pomocą dwóch podkładek 3,2 mm **(C)** i nakrętki piasty 9 mm **(D)**.

Zamocuj lewą stronę osi piasty za pomocą dwóch podkładek 3,2 mm i nakrętki piasty 9 mm.

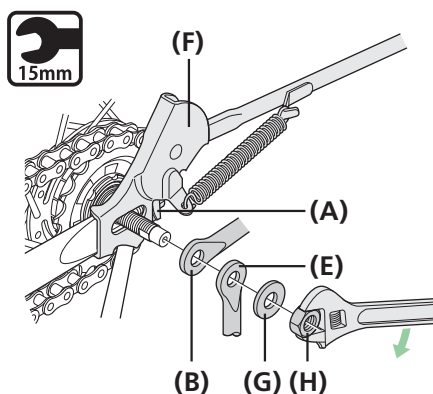
Przykład: Zamocuj części w kolejności pokazanej na rysunku.



Jeśli całkowita szerokość haków tylnego trójkąta i innych części, np. stojaka i wspornika błotnik, po prawej stronie osi piasty to 11,5 do 14,5 mm

Zamocuj obie strony osi piasty za pomocą dwóch podkładek 3,2 mm **(C)** i nakrętki piasty 9 mm **(D)**.

Przykład: Zamocuj części w kolejności pokazanej na rysunku.



Jeśli całkowita szerokość haków tylnego trójkąta i innych części, np. stojaka **(F)** i wspornika błotnik, po prawej stronie osi piasty to 14,5 do 17 mm

Zamocuj obie strony osi piasty za pomocą podkładki 2 mm **(G)** i nakrętki piasty 7 mm **(H)**.

Przykład: Zamocuj części w kolejności pokazanej na rysunku.

- (A)** Napinacz łańcucha
- (B)** Wspornik błotnika
- (C)** Podkładka (3,2 mm)
- (D)** Nakrętka piasty (9 mm)
- (E)** Wspornik bagażnika
- (F)** Statyw
- (G)** Podkładka (2 mm)
- (H)** Nakrętka piasty (7 mm)

Moment dokręcania



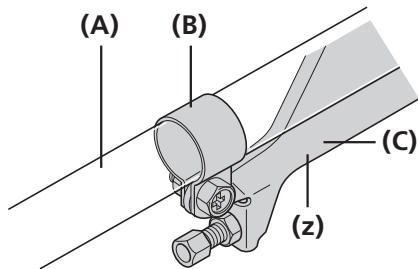
30–45 Nm

UWAGA

Dla każdego przypadku opisanego w tym punkcie należy się upewnić, że oś piasty po prawej stronie odstaje od 8 do 13 mm od powierzchni czołowej nakrętki piasty.

5

6



Zamocować ramię hamulca (C) hamulca INTER M do dolnej rury tylnego trójkąta (A) za pomocą obejmy ramienia (B).

(z) W przypadku przyłożenia nadmiernej siły do hamulca trudno będzie obrócić koło.

Podczas montażu zwróć uwagę, aby nie stosować nadmiernej siły.

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

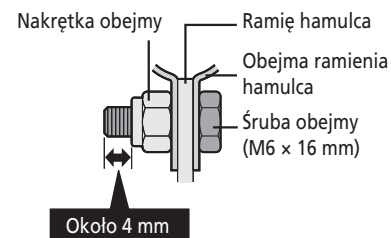
Moment dokręcania



2–3 Nm

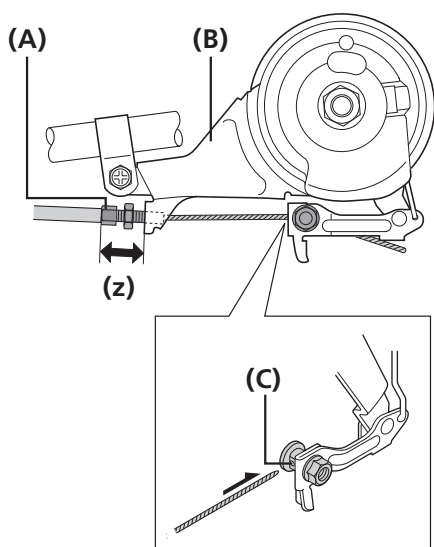
UWAGA

- 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 4 mm poza powierzchnię czołową nakrętki obejmy.



Montaż linki hamulca

1

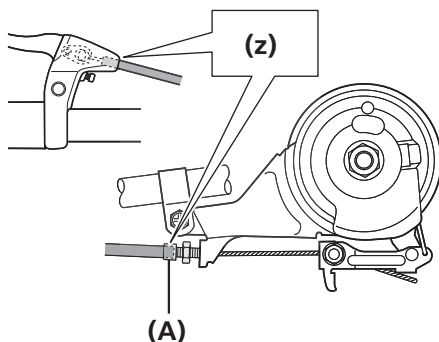


Założ śrubę regulacyjną linki (A) tak, aby znajdowała się 15–17 mm od końcówki ramienia hamulca (B), a następnie przeprowadź linkę wewnętrzną przez śrubę regulacyjną linki ramienia hamulca i dalej przez otwór w śrubie mocującej linkę wewnętrzną (C).

(z) Prawidłowo: 15–17 mm

- (A) Śruba regulacyjna linki
- (B) Ramię hamulca
- (C) Otwór w śrubie mocującej linkę

2

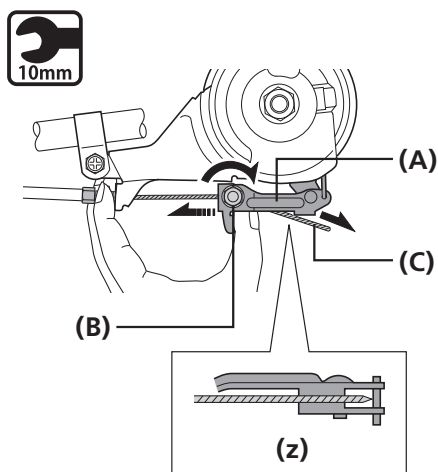


Sprawdź, czy oba końce pancerza zostały prawidłowo włożone w śruby regulacyjne linki (A) dźwigni hamulca i ramienia hamulca.

(z) Oba końce pancerza powinny być poprawnie zamocowane.

- (A) Śruba regulacyjna linki

3



Z powrotem wyciągnij do oporu element łączący (A). Następnie dokręć nakrętkę mocującą linkę wewnętrzną (B), ciągnąc za linkę wewnętrzną (C) w celu jej całkowitego naprężenia.

- (A) Element łączący
- (B) Nakrętka mocująca linkę wewnętrzną
- (C) Linka

Moment dokręcania



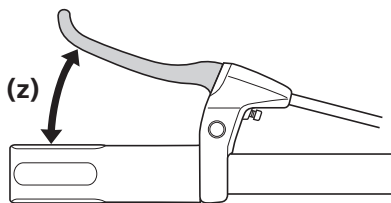
6–8 Nm

UWAGA

Należy poprowadzić linkę wewnętrzną tak, aby przechodziła pod elementem łączącym, jak pokazano na rysunku (z).

Regulacja linki hamulca

1



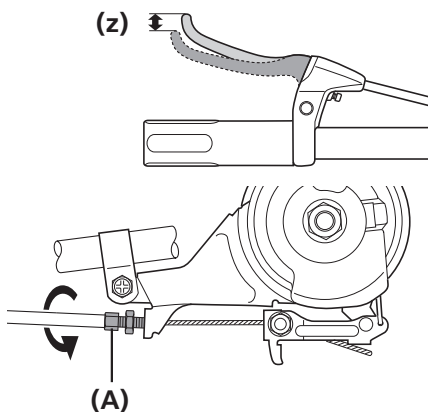
Po sprawdzeniu, czy koło obraca się z oporem po pociągnięciu linki hamulca, naciśnij dźwignię hamulca około 10 razy do samego chwytu w celu poprawnego poprowadzenia linki hamulca.

(z) Naciśnąć około 10 razy

UWAGA

Jeśli linka hamulca nie wejdzie na miejsce, trzeba będzie ją ponownie wyregulować po krótkim okresie użytkowania.

2

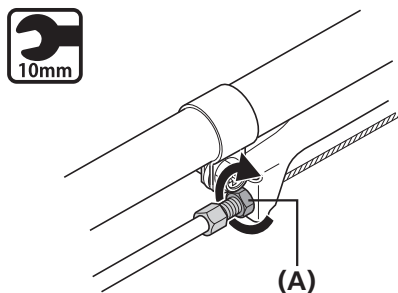


Obracać pokrętkę regulacyjną linki (A), aż na dźwigni hamulca będzie około 15 mm luzu (z).

* Luz na dźwigni hamulca jest to odległość od położenia spoczynkowego dźwigni hamulca do położenia, w którym jest nagle przykładana siła w chwili pociągnięcia dźwigni hamulca.

(A) Pokrętkę regulacyjną linki

3



Po naciśnięciu dźwigni hamulca w celu sprawdzenia skuteczności hamowania zabezpiecz nakrętką śrubę regulacyjną linki (A).

(A) Nakrętka regulacyjna linki

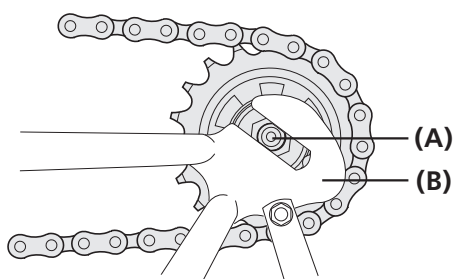
Moment dokręcania



1–2 Nm

Montaż piasty do ramy (w przypadku hamulców wewnętrznych)

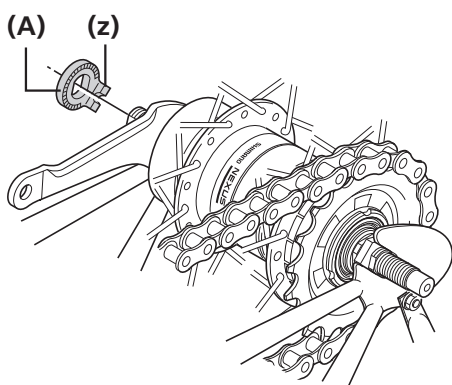
1



Założyć łańcuch na zębatkę, a następnie wstawić oś piasty (A) w haki tylnego trójkąta (B).

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

2



Założ nieruchomą podkładkę (A) na lewą stronę osi piasty od strony zewnętrznej.

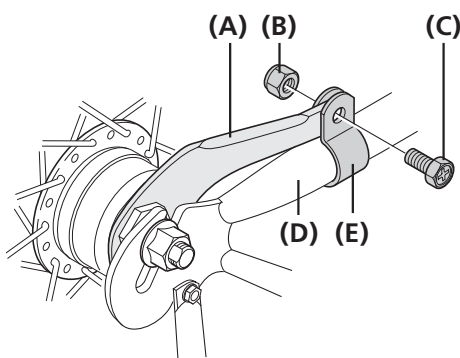
Jednocześnie obrócić oś piasty i zamontować podkładkę blokującą tak, aby występ podkładki pasował do rowka w hakach tylnego trójkąta.

(z) 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.

- (A) Nieruchoma podkładka (żółta)

3

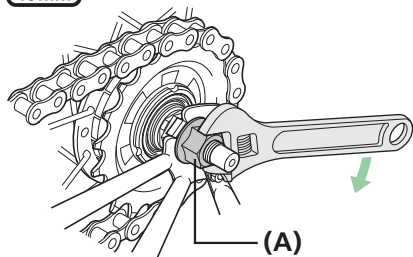


Zamontuj ramię hamulca (A) do dolnej rury tylnego trójkąta ramy (D) za pomocą obejmy ramienia hamulca (E) i tymczasowo lekko dokręć śrubę (C) i nakrętkę obejmy (B).

Następnie dokręć nakrętkę mocującą zespół hamulca.

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

4



Zlikwiduj luz łańcucha i zamocuj koło do ramy za pomocą nakrętki wieńcowej (A).

(A) Nakrętka wieńcowa

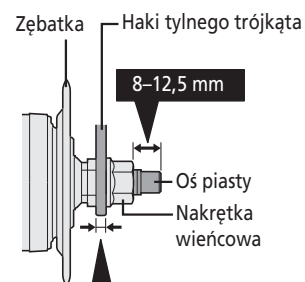
Moment dokręcania



30–45 Nm

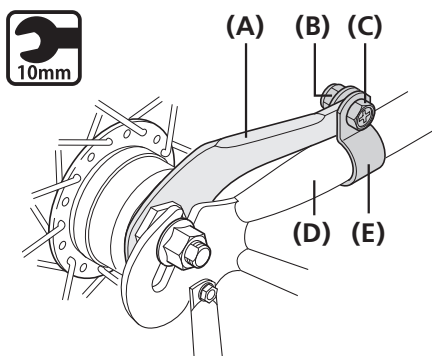
UWAGA

Należy się upewnić, że oś piasty po prawej stronie odstaje od 8 do 12,5 mm od powierzchni czołowej nakrętki wieńcowej.



Całkowita szerokość haków tylnego trójkąta i innych części, np. stojaka i wspornika błotnika:
4 do 7,5 mm (długość osi: 168 mm / 175 mm)
9 do 12,5 mm (długość osi: 178 mm)

5



Przymocuj prawidłowo ramię hamulca (A) do dolnej rury tylnego trójkąta ramy (D) za pomocą obejmy ramienia hamulca (E).

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

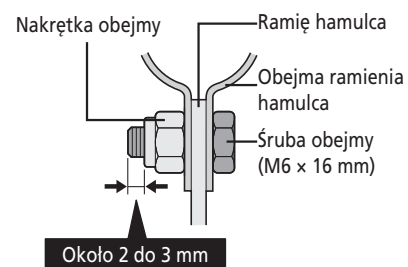
Moment dokręcania



2–3 Nm

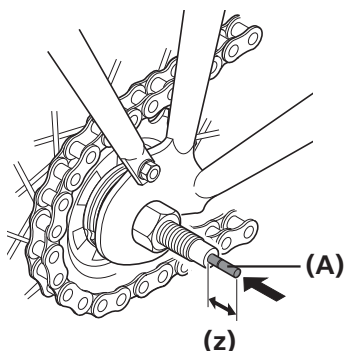
UWAGA

- 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 odstała od 2 do 3 mm od powierzchni czołowej nakrętki obejmy.



Montaż dźwigni kątowej

1



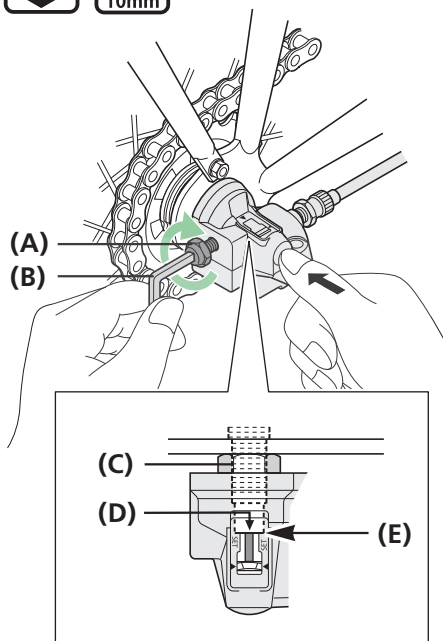
Włóż pręt (A) w oś piasty.

(z) Około 14 mm

Pręt powinien wystawać na około 14 mm poza powierzchnię czołową nakrętki obejmmy.

(A) Pręt

2



Podczas wpychania dźwigni kątowej w oś piasty, wyrównać wypustki wewnątrz dźwigni kątowej z nakrętką piasty (C) i kontynuować wpychanie aż do czasu, gdy ramię mechanizmu korbowego wejdzie w kontakt z powierzchnią tylną (E) osi piasty.

Utrzymując części w tym położeniu, dokręć śrubę mocującą dźwignię kątową (A) do osi piasty.

Upewnij się, że krawędź (D) okna jest dopasowana do powierzchni czołowej osi piasty.

(A) Śruba mocująca dźwignię kątową

(B) Klucz imbusowy 5 mm lub klucz płaski 10 mm

(C) Nakrętka piasty

(D) Krawędź okna

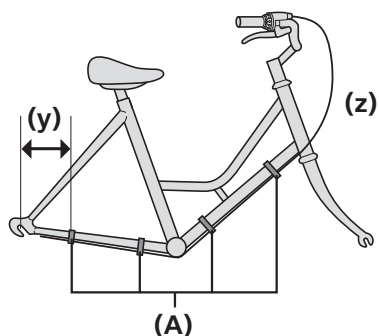
(E) Powierzchnia czołowa osi piasty

Moment dokręcania



3–5 Nm

Mocowanie linki zmiany biegów do ramy



Zamocuj linkę do ramy za pomocą obejm pancerza (A).

(y) 20–25 cm

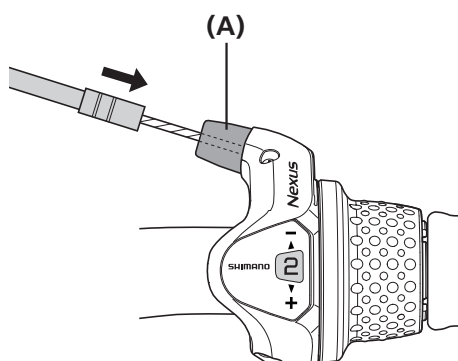
(z) Poluzuj linkę, aby zapobiec naprężeniom linki podczas poruszania kierownicą.

(A) Obejmy pancerza

■ Montaż piasty z przyłączem kasety

Montaż linki zmiany biegów

1



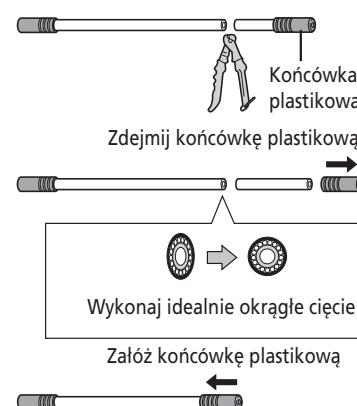
Włóż pancerz w oparcie pancerza (A).

(A) Oparcie pancerza

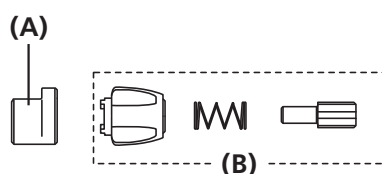


WSKAZÓWKI

Jeśli konieczne jest obcięcie pancerza, należy to zrobić w pobliżu końcówki plastikowej, gdy jest ona nadal zamocowana. Następnie należy nadać odciętej końcówce idealnie okrągły kształt, po czym założyć końcówkę plastikową.



2



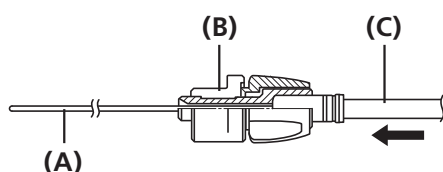
Zamocować pokrętło regulacyjne linki (B) do uchwytu pancerza (A).

* Podczas montażu zewnętrznej śruby regulacyjnej całkowicie ją dokręć, a następnie poluzuj ją o trzy lub cztery obroty.

(A) Oparcie pancerza

(B) Pokrętło regulacyjne linki

3



Usuń cały smar (A) z linki i przeprowadź linkę przez pokrętło regulacyjne linki.

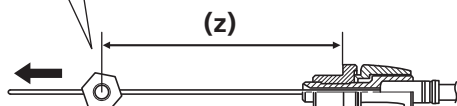
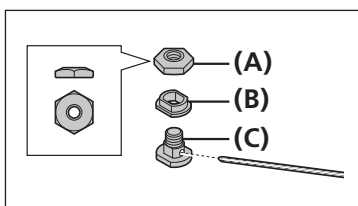
Następnie wprowadź pancerz (C) w pokrętło regulacyjne linki.

(A) Linka

(B) Oparcie pancerza

(C) Pancerz

4



Po sprawdzeniu, czy końcówka pancerza jest wciśnięta do końca uchwyty pancerza dźwigni przerzutki, włożyć linkę w śrubę mocującą linkę (C).

Następnie zamocuj wewnętrzną nakrętkę mocującą (A) jednocześnie regulując szerokość (z) na 127 mm.

Podczas przeciągania linki wewnętrznej zamocuj nakrętkę mocującą linki wewnętrznej.

- (A) Nakrętka mocująca linki wewnętrznej
- (B) Podkładka mocująca linki wewnętrznej
- (C) Śruba mocująca linki wewnętrznej

Moment dokręcania

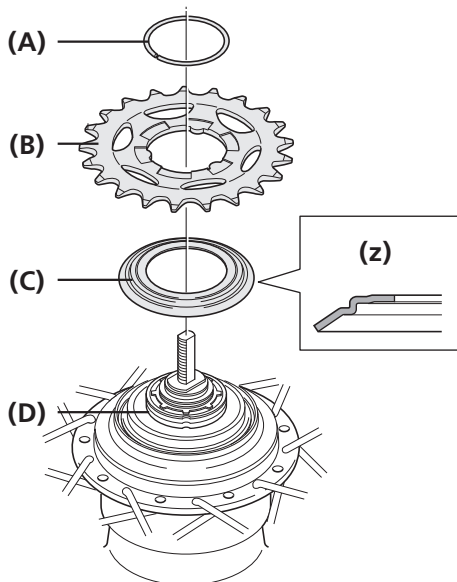


3,5–4,5 Nm

UWAGA

Tej śruby mocującej linkę wewnętrzną nie należy używać w połączeniu z przyłączem kasety CJ-4S30.

Montaż zębatki na piaście



Założ prawą nakładkę wodoszczelną C (C) na element napędzający (D) po prawej stronie korpusu piasty.

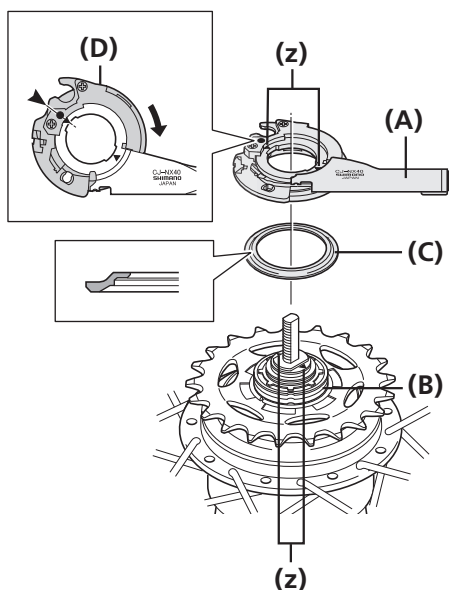
Następnie zamontuj zębatkę (B) i zamocuj ją za pomocą pierścienia sprężynującego (A).

(z) Zwróć uwagę na kierunek

- (A) Pierścień sprężynujący
- (B) Zębatka
- (C) Prawa nakładka wodoszczelna C
- (D) Element napędzający

Montaż przylączu kasety do piasty

1



Zamontuj osłonę (C) do elementu napędzającego (B) po prawej stronie korpusu piasty.

Następnie, obróć kółko (D) przylączu kasety (A) w kierunku wskazywanym strzałką tak, aby żółty znak ● został dopasowany do żółtego znaku ▲, a następnie dopasuj żółte znaki ▲ na przylączu kasety do żółtych znaków ▲ z prawej strony korpusu piasty.

(z) Żółte znaki ▲

- (A) Przylącz kasety
- (B) Element napędzający
- (C) Osłona elementu napędzającego
- (D) Kółko

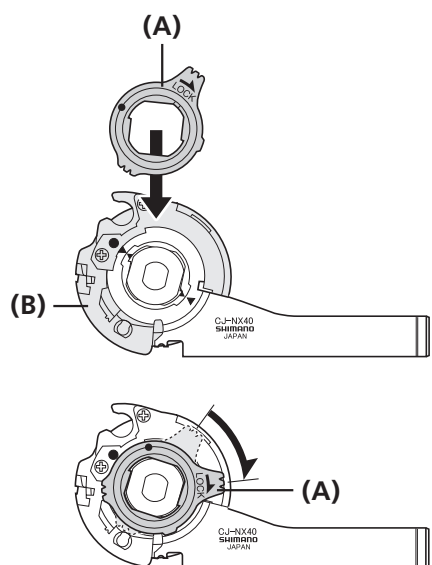


WSKAZÓWKI

Osłonę elementu napędzającego należy zamontować w tej pozycji.



2



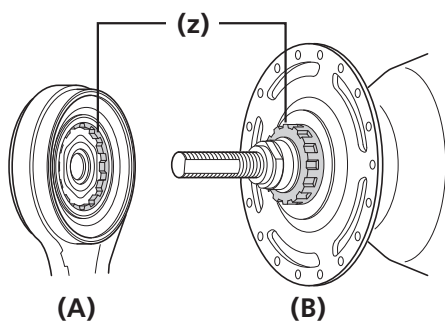
Zamocuj przylącz kasety do piasty za pomocą pierścienia mocującego przylącz kasety (A).

Podczas montażu pierścienia mocującego przylącz kasety dopasuj żółty znak ● do żółtego znaku ● na kółku (B) przylączu kasety, a następnie obróć pierścień mocujący przylącz kasety o 45° w prawo.

- (A) Pierścień mocujący przylącz kasety
- (B) Kółko

Montaż piasty do ramy

1



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

(z) Wyrównać wypusty

(A) Hamulec INTER M

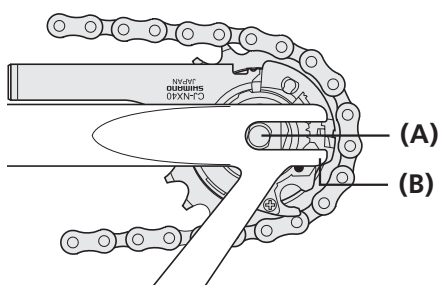
(B) Korpus piasty



WSKAZÓWKI

Zapoznać się z instrukcją hamulca INTER M, aby zdobyć szczegółowe informacje na temat montażu hamulca INTER M.

2

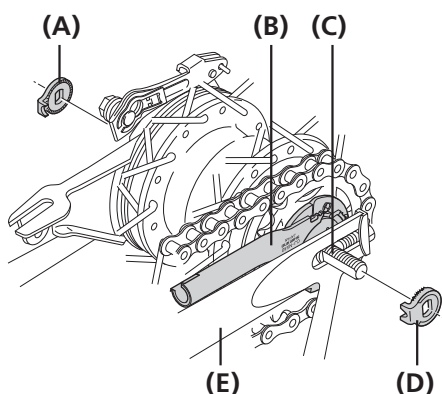


Założyć łańcuch na zębatkę, a następnie wstawić oś piasty (A) w haki tylnego trójkąta (B).

(A) Oś piasty

(B) Haki tylnego trójkąta

3



Założ nieruchome podkładki (A) i (D) z prawej i lewej strony osi piasty.

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

- (A) Nieruchoma podkładka (do użycia po lewej stronie)
- (B) Przylącze kasety
- (C) Rowek w hakach tylnego trójkąta
- (D) Nieruchoma podkładka (do użycia po prawej stronie)
- (E) Dolna rura tylnego trójkąta ramy

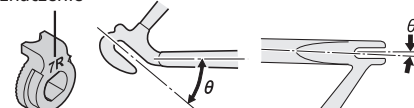


WSKAZÓWKI

- Należy użyć podkładki blokującej odpowiadającej kształtowi haków tylnego trójkąta. Dla prawej i lewej strony są stosowane różne podkładki blokujące.

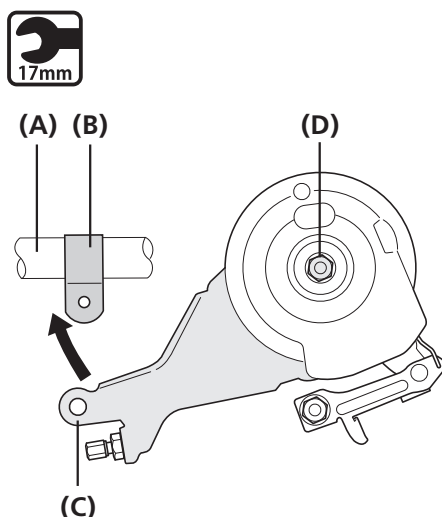
Haki tylnego trójkąta	Nieruchoma podkładka		
	Oznaczenie/kolor		Rozmiar
	Prawa	Lewa	
Standardowe	7R/czarna	7L/szara	20° ≤ Θ ≤ 38°
	9R/jasnozielony	9L/jasnobrązowy	
Odwrócone	6R/srebrna	6L/biała	Θ = 0°
Odwrócone (pełna obudowa łańcucha)	5R/żółta	5L/brązowa	Θ = 0°

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.

4



Zamontować ramię hamulca (C) hamulca INTER M na dolnej rurze tylnego trójkąta (A) za pomocą obejmy ramienia (B) i tymczasowo dokręcić luźno śrubę obejmy i nakrętkę obejmy.

Następnie dokręć nakrętkę mocującą zespołu hamulca (D).

- (A) Dolna rura tylnego trójkąta ramy
- (B) Obejma ramienia hamulca
- (C) Ramię hamulca
- (D) Nakrętka mocująca zespołu hamulca

Moment dokręcania

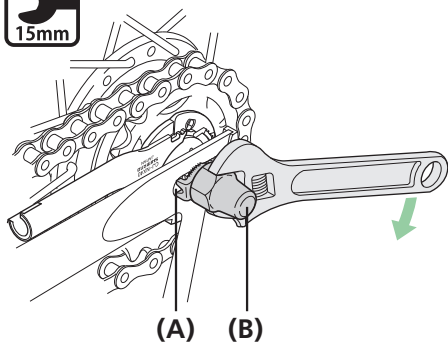


20–25 Nm

UWAGA

Jeśli nie można tymczasowo zamocować ramienia hamulca do dolnej rury trójkąta ramy ze względu na przesunięcie ramienia hamulca, jak pokazano na rysunku, należy poluzować nakrętkę mocującą zespołu hamulca i obrócić ramię hamulca przez tymczasowym zamocowaniem go do dolnej rury tylnego trójkąta ramy. Następnie dokręć nakrętkę mocującą zespołu hamulca.

5



Zlikwiduj luz łańcucha i zamocuj koło do ramy za pomocą nakrętki kołpakowej (B).

- (A) Nieruchoma podkładka
(B) Nakrętka kołpakowa

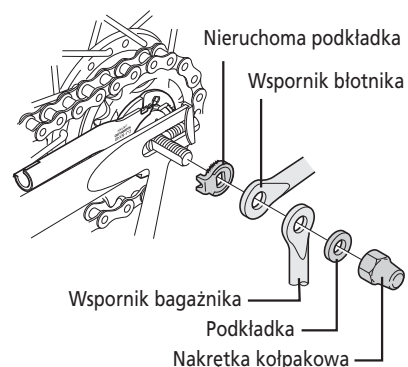
Moment dokręcania



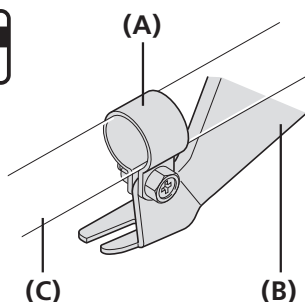
30–45 Nm

UWAGA

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



6



Zamocować ramię hamulca (B) hamulca INTER M do dolnej rury tylnego trójkąta (C) za pomocą obejmy ramienia (A).

Podczas montowania obejmy ramienia hamulca należy poprawnie dokręcić śrubę obejmy, przytrzymując nakrętkę kluczem płaskim 10 mm.

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

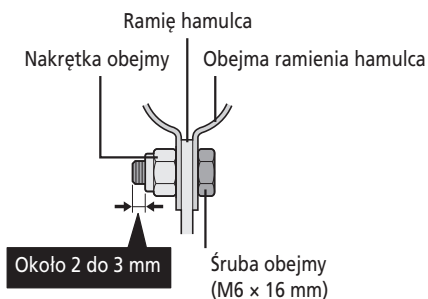
Moment dokręcania



2–3 Nm

UWAGA

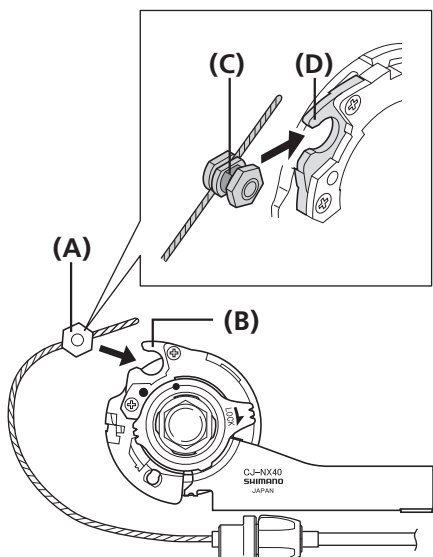
Po zamontowaniu obejmy ramienia hamulca należy sprawdzić, czy śruba obejmy odstaje od 2 do 3 mm od powierzchni czołowej nakrętki obejmy.



Okolo 2 do 3 mm

Śruba obejmy
(M6 × 16 mm)

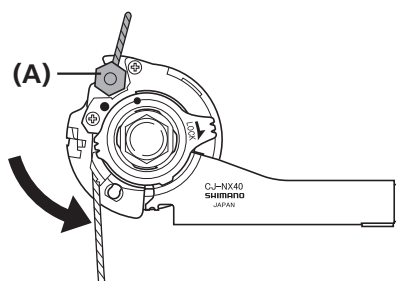
7



Owinąć linkę wokół kółka przylacza kasety (B), przytrzymać tak, aby nakrętka mocująca linki (A) była skierowana na zewnątrz (w stronę haków tylnego trójkąta), a następnie wsunąć płaską część (C) podkładki mocującej linkę w odstęp (D) w kółku.

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

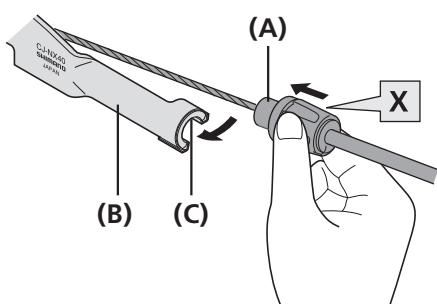
8



Obróć linkę o 60° w lewo i zamocuj ją na zaczepie (A).

- (A) Zaczep

9



Zamocować pokrętło regulacyjne linki.

Prawidłowo wsunąć oparcie pancerza (A) w szczelinę (C) w sekcji uchwytu pancerza (B) przyłącza kasety, jednocześnie przytrzymując osłonę (X) pokrętła regulacyjnego linki.

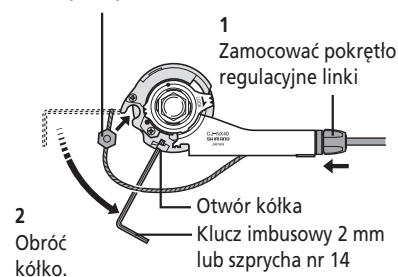
- (A) Oparcie pancerza
(B) Sekcja oparcia pancerza
(C) Szczelina

UWAGA

Należy wsunąć wypst oparcia pancerza w szczelinę sekcji oparcia pancerza.

Jeśli łatwiej jest najpierw włożyć uchwyt pancerza do sekcji uchwytu pancerza przyłącza kasety, należy w pierwszej kolejności włożyć uchwyt w sekcję uchwytu pancerza przyłącza kasety, a następnie włożyć klucz imbusowy 2 mm lub szprychę nr 14 do otworu w kółku i obrócić kółko tak, aby śruba mocująca linkę znalazła się w otworze w kółku.

- 3
Włóż śrubę mocującą linkę wewnętrzną

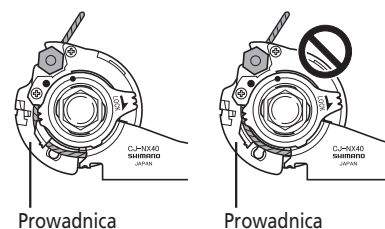


Zamocuj linkę wewnętrzną (A) do kółka (B), jak pokazano na rysunku.

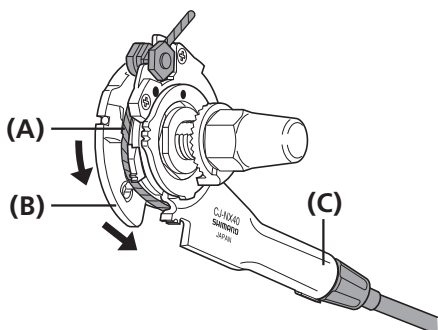
- (A) Linka
(B) Kółko
(C) Sekcja oparcia pancerza

UWAGA

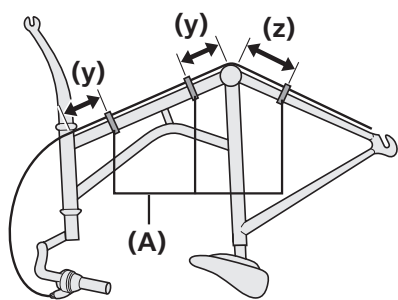
Należy sprawdzić, czy linka wewnętrzna jest poprawnie osadzona w przewodnicy kółka.



10



Mocowanie linki zmiany biegów do ramy



Zamocuj linkę do ramy za pomocą obejm pancerza (A).

(y) 10 cm

(z) 15 cm

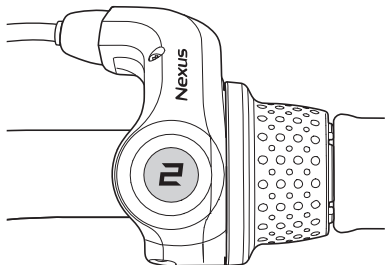
(A) Obejmy pancerza

REGULACJA

REGULACJA

■ Dla dźwigni kątowych

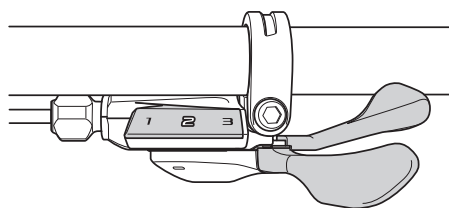
Dźwignię przerzutki REVOSHIFT



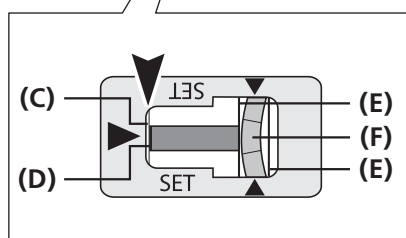
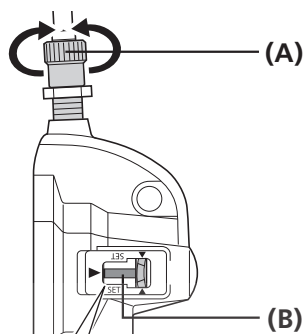
Ustawić dźwignię przerzutki w położeniu 2.

Następnie obrócić pokrętkę regulacyjną linki (A) tak, aby dopasować czerwoną linię (D) na popychaczu do końca (C) osi piasty.

RAPIDFIRE PLUS



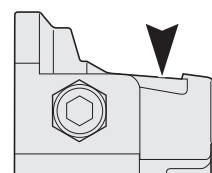
1



- (A) Pokrętło regulacyjne linki
- (B) Pręt
- (C) Koniec piasty
- (D) Czerwona linia na popychaczu
- (E) Żółte linie
- (F) Żółta część elementu łączącego

UWAGA

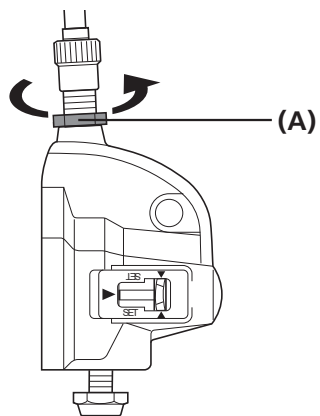
Podczas regulacji należy sprawdzać położenie dwóch żółtych linii przez okno od góry.



2

Podczas przekręcania ramienia mechanizmu korbowego przesunąć dźwignię przerzutki z ustawienia 3 na 1, a następnie z powrotem na 3. Powtórzyć tę czynność dwa lub trzy razy i sprawdzić, czy przełożenia się zmieniają. Ponownie przestawić dźwignię przerzutki z ustawienia 1 na 2 i upewnić się, że czerwona linia na popychaczu jest ustawiona równo z końcówką osi piasty. W przypadku nierównego ustawienia przeprowadzić ponowną regulację.

3



Po regulacji dźwigni kątowej IV przymocować pokrętło regulacyjne linki za pomocą nakrętki regulacyjnej linki (A).

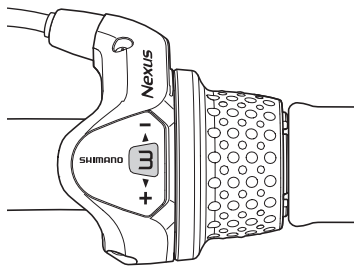
(A) Nakrętka regulacyjna linki

Moment dokręcania



1,5–2,5 Nm

Dla przylączy kasety



Przełączyć dźwignię przerzutki REVOSHIFT z położenia 1 w położenie 3.

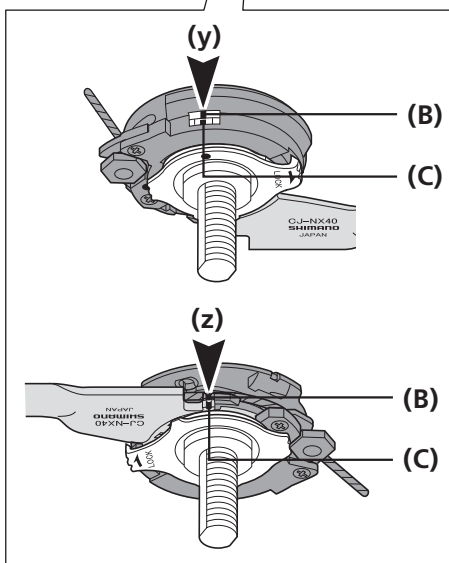
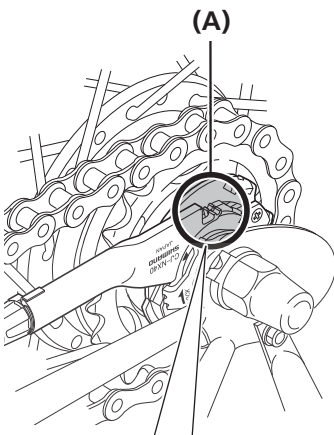
Upewnij się, że żółte linie regulacji **(A)** na wsporniku przylączy kasety **(C)** i kółku **(B)** są tym razem dopasowane.

Żółte linie regulacji na przylączy kasety znajdują się w dwóch miejscach.

Należy użyć linii, które są najlepiej widoczne.

(y) Gdy rower jest ustawiony pionowo

(z) Gdy rower jest odwrócony



(A) Żółte linie regulacji

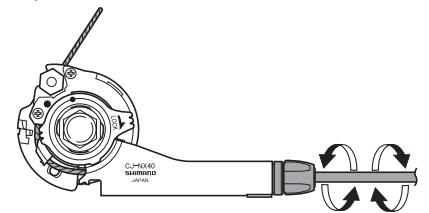
(B) Kółko

(C) Wspornik



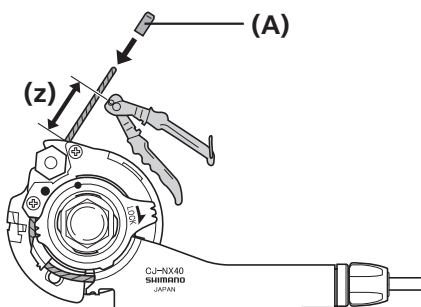
WSKAZÓWKI

Jeśli żółte linie regulacji nie są dopasowane, obrócić pokrętko regulacyjne linki przylączy kasety w celu ich dopasowania. Następnie należy ponownie przesunąć dźwignię przerzutki z położenia 3 w położenie 1 i z powrotem w położenie 3, a potem ponownie sprawdzić, czy żółte linie regulacji są dopasowane.



1

2



Po wyregulowaniu przylączy kasety odetnij nadmiar linki. Następnie załóż końcówkę wewnętrzną **(A)**.

(z) 15–20 mm

(A) Końcówka wewnętrzna

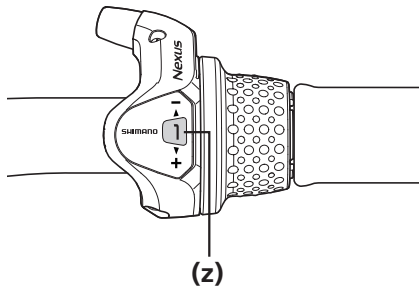
KONSERWACJA

KONSERWACJA

Wymiana linki zmiany biegów

Dźwignię przerzutki REVOSHIFT (w przypadku 3S41-E / 3S42-E)

1



Ustawić dźwignię przerzutki REVOSHIFT w położeniu 1.

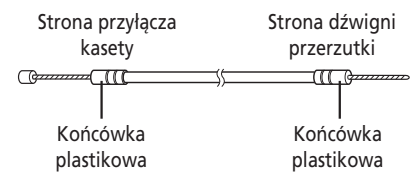
(z) Ustaw wartość 1



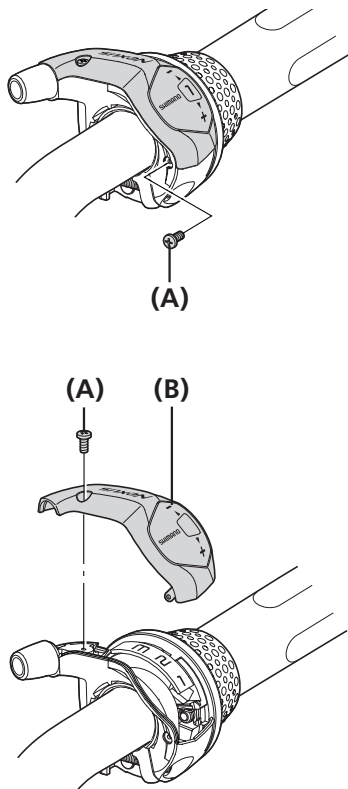
WSKAZÓWKI

Użyj linki zmiany biegów z jednym wewnętrznym bębniem linki.

* Kształt różni się w zależności od modelu.



2

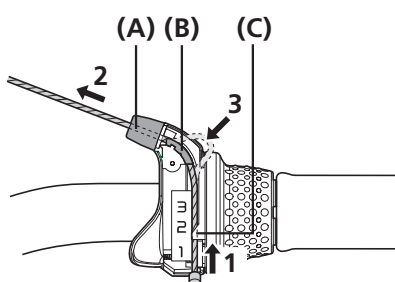


Odkręć dwie śruby mocujące osłonę (A) i zdejmij osłonę (B).

(A) Śruba mocująca osłonę

(B) Osłona

3



Przeciągnij linkę wewnętrzną przez otwór zespołu nawijarki (C) i otwór w oparciu pancerza (A).

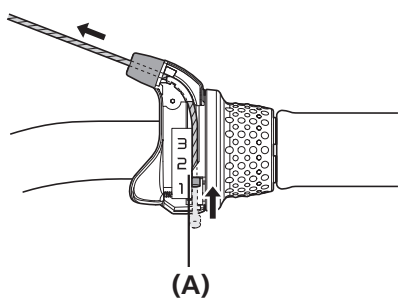
Następnie włóż linkę wewnętrzną w wyżłobienie prowadnicy linki (B).

(A) Otwór w oparciu pancerza

(B) Wyżłobienie prowadnicy linki

(C) Otwór w zespole nawijarki

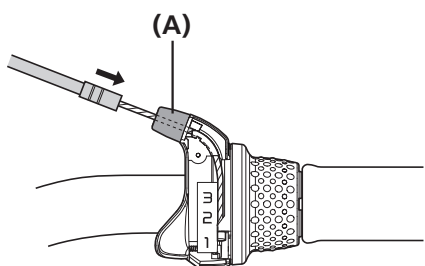
4



Przeciagnij linkę wewnętrzną tak, aby bęben linki był dopasowany do wgłębienia w zespole nawijarki (A).

(A) Wgłębienie w zespole nawijarki

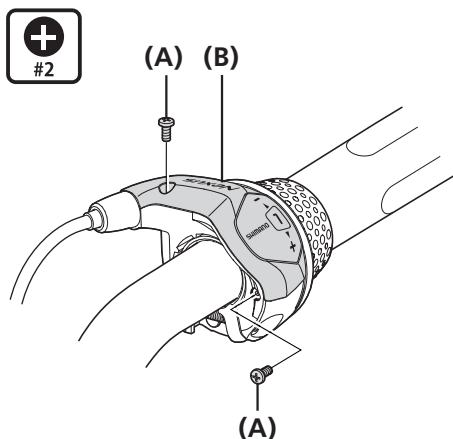
5



Włóż pancerz w oparcie pancerza (A).

(A) Oparcie pancerza

6



Przymocuj osłonę (B) za pomocą 2 śrub mocujących osłonę (A).

(A) Śruba mocująca osłonę

(B) Osłona

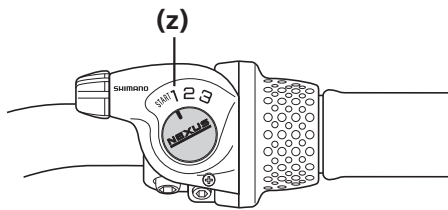
Moment dokręcania



0,1–0,2 Nm

Dźwignię przerzutki REVOSHIFT (w przypadku 3S35-E)

1



Ustawić dźwignię przerzutki REVOSHIFT w położeniu 1.

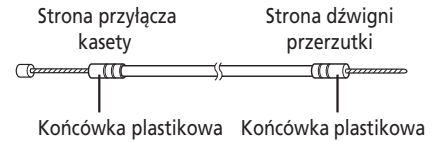
(z) Ustaw wartość 1



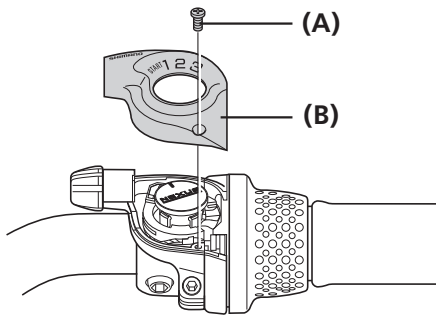
WSKAZÓWKI

Użyć linki przerzutki z jednym bębenkiem linki.

* Kształt różni się w zależności od modelu.



2

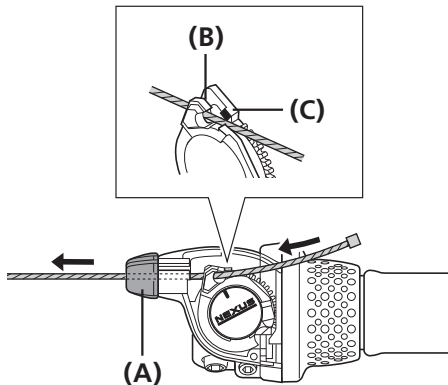


Odkręć śrubę mocującą osłonę (A), a następnie zdejmij osłonę wskaźnika (B).

(A) Śruba mocująca osłonę

(B) Osłona wskaźnika

3



Wprowadź linkę wewnętrzną do kółka.

Włóż linkę wewnętrzną w wyłobienie (B) od wewnętrznej strony wypustu na kółku (C), a następnie przeciągnij ją przez otwór w oparciu pancerza (A).

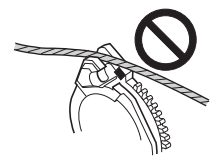
(A) Otwór w oparciu pancerza

(B) Wyłobienie w kółku

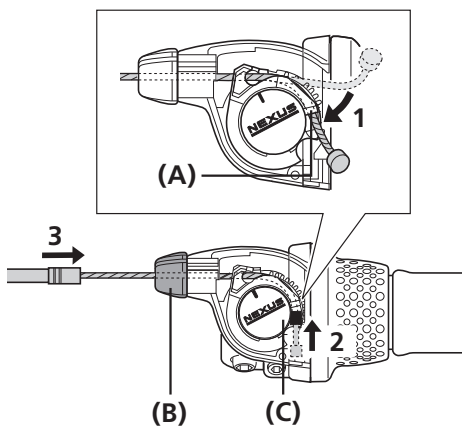
(C) Wypust na kółku

UWAGA

Należy sprawdzić, czy linka wewnętrzna jest prawidłowo poprowadzona od wewnętrznej strony wypustu na kółku.



4



Zaczeć linkę wewnętrzną o wyżłobienie kółka (A) i przeciągnij linkę wewnętrzną tak, aby wewnętrzny bęben linki wszedł w otwór w kółku (C).

Następnie włóż pancerz w oparcie pancerza (B).

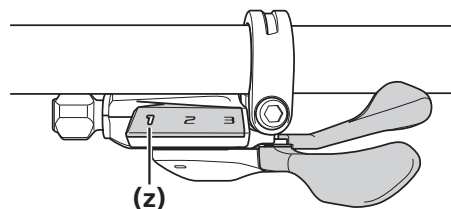
- (A) Wyżłobienie w kółku
- (B) Oparcie pancerza
- (C) Otwór w kółku

5

Założ osłonę wskaźnika i dokręć śrubę mocującą osłonę.

Dźwignia przerzutki (RAPIDFIRE PLUS)

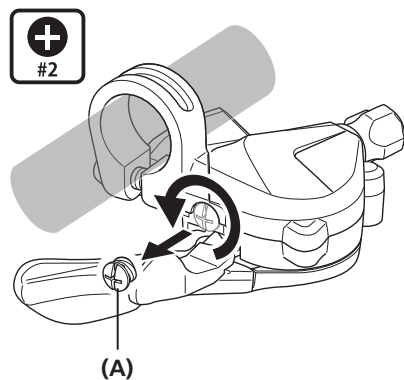
1



Ustawić dźwignię przerzutki w położeniu 1.

(z) Ustaw wartość 1

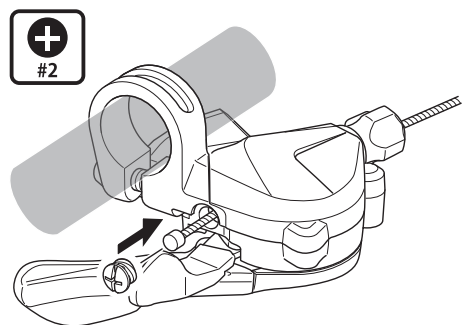
2



Zdjąć nakładkę zaczepu końcówki linki (A).

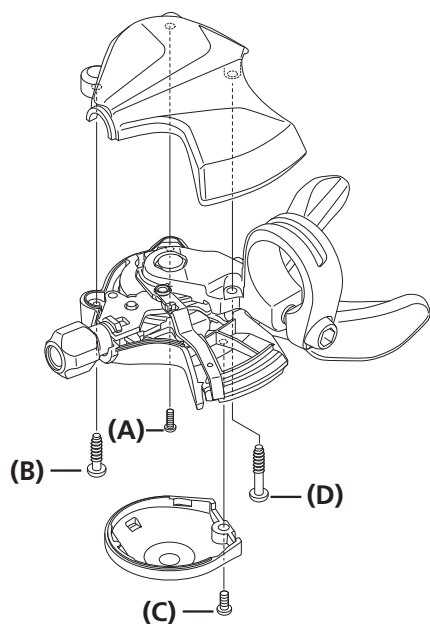
(A) Nakładka zaczepu końcówki linki

3



Przeciągnąć linkę i zamontować nakładkę zaczepu końcówki linki.

Wymiana osłony (RAPIDFIRE PLUS)



Zdjąć cztery śruby mocujące i wymienić osłonę.

- (A) Śrubokręt krzyżkowy [nr 1]
- (B) Śrubokręt krzyżkowy [nr 2]
- (C) Śrubokręt krzyżkowy [nr 1]
- (D) Śrubokręt krzyżkowy [nr 2]

Moment dokręcania (A) (C)



0,1 - 0,3 Nm

Moment dokręcania (B) (D)



0,3 - 0,6 Nm

■ Konserwacja olejem elementów wewnętrznych

Zawartość zestawu: olej WB do konserwacji, pojemnik

Informacje ogólne dotyczące bezpieczeństwa

OSTRZEŻENIE

- Podczas nakładania oleju na mechanizm wewnętrzny należy uważać, aby olej nie dostał się na tarczę hamulcową, klocki, obręcz (jeśli używane są hamulce obręczowe) itd.
W przypadku dostania się oleju na jedną z tych części, istnieje niebezpieczeństwo ograniczenia wydajności działania hamulców. Należy zwrócić uwagę na ten problem i postępować zgodnie z procedurami opisanymi w instrukcji obsługi hamulca.
- Ponieważ istnieje ryzyko wybuchu lub pożaru, w trakcie pracy z olejem nie wolno palić, jeść ani pić. Ponadto olej należy przechowywać z dala od źródeł zapłonu, takich jak wysoka temperatura, iskry lub otwarty płomień. Należy też zapobiec możliwości powstawania pożaru przez wyładowania elektrostatyczne.
- Praca z olejem jest dozwolona tylko poza budynkami albo w dobrze wentylowanych obszarach. Wdychanie par oleju może powodować nudności. Należy pamiętać o zapewnieniu odpowiedniej wentylacji oraz używaniu maski oddechowej.
W przypadku wdychania mgły lub oparów należy natychmiast udać się na świeże powietrze. Okryć się kocem. Należy się ogrzać, nie wykonywać męczących czynności i zasięgnąć pomocy medycznej.

Przestrogi dotyczące pracy z olejem WB do konserwacji:

- Podczas obsługi należy używać odpowiedniej osłony na oczy i unikać kontaktu z oczami. W razie potrzeby przepłukać oczy wodą i niezwłocznie zasięgnąć pomocy medycznej. Kontakt oleju z oczami może spowodować podrażnienie.
- Przed użyciem oleju założyć rękawice. W razie kontaktu ze skórą dokładnie przemyć skórę wodą z mydłem. Kontakt oleju ze skórą może spowodować wysypkę i podrażnienie.
- Nie pić. W razie omyłkowego wypicia nie wywoływać wymiotów, lecz nakłonić osobę poszkodowaną do wypicia 1-2 filiżanek wody i niezwłocznie wezwać pomoc medyczną.
Jeśli poszkodowana osoba utraci przytomność, nie należy podawać jej niczego przez usta. W razie wystąpienia wymiotów obrócić osobę poszkodowaną na bok i zapewnić jej możliwość oddychania.
- Po użyciu oleju dokładnie umyć ręce.
- Pojemnik powinien być uszczelniony, aby nie przedostały się do niego zanieczyszczenia i woda. Należy go przechowywać w chłodnym ciemnym miejscu z dala od bezpośredniego działania światła słonecznego.
- Przechowywać w miejscu niedostępnym dla dzieci.
- Zużyty olej, stary olej lub olej wykorzystany do czyszczenia należy zutylizować zgodnie z metodą określoną w przepisach lokalnych.
- W celu zapewnienia odpowiedniego działania produktu, należy nakładać olej na mechanizm wewnętrzny po 1000 km od rozpoczęcia używania produktu, a następnie przynajmniej raz w roku (w przypadku częstego korzystania z roweru co 2000 km).
- Nie używać innego oleju niż olej WB do konserwacji. Mogą wystąpić takie problemy jak wyciek oleju lub nieprawidłowe działanie mechanizmu zmiany przełożeń.
- Utylizacja zużytego oleju: postępować zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi utylizacji. Zachować ostrożność podczas przygotowywania oleju do utylizacji.
- Należy uważnie przeczytać niniejszą instrukcję i zachować ją na przyszłość.
- Aby zapoznać się z kartami bezpieczeństwa produktu, należy odwiedzić witrynę <https://si.shimano.com>.

1



Napełnij butelkę olejem do konserwacji do poziomu 95 mm.

(z) 95 mm

2



Zanurz przekładnię w oleju od lewej strony, aż olej osiągnie poziom koła pierścieniowego 1. biegu, jak pokazano na rysunku.

(z) Koło pierścieniowe 1. biegu

3



Pozostaw przekładnię zanurzoną przez ok. 90 s.

4



Wymij przekładnię wewnętrzną z oleju.

5



Pozostaw do ocieknięcia przez ok. 60 s.

6



Po zakończeniu smarowania ponownie zamontuj piastę.



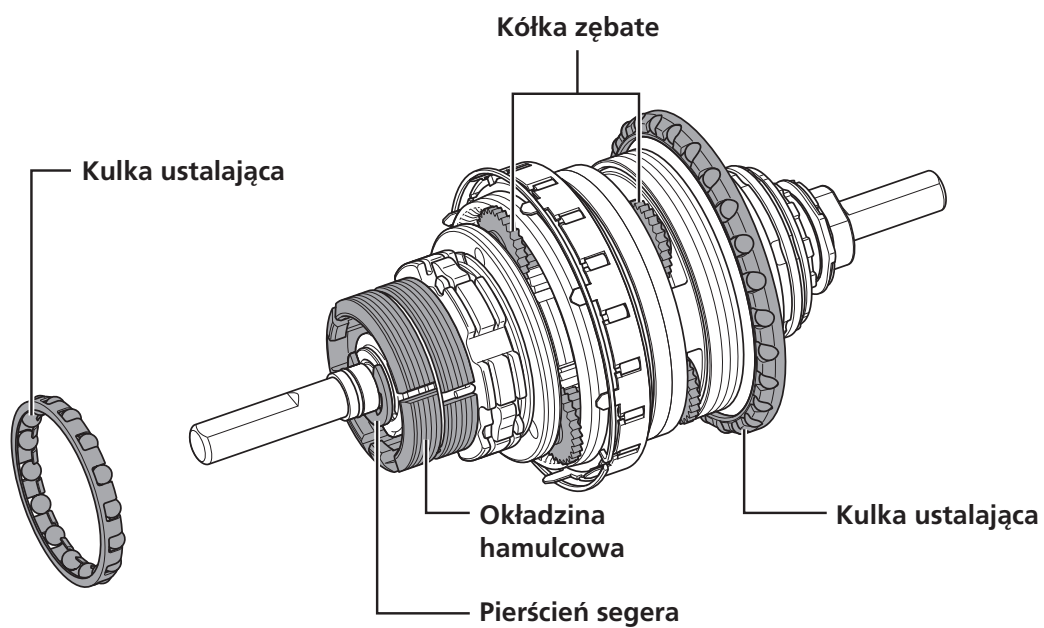
WSKAZÓWKI

<Olej do konserwacji>

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

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.

