

RITCHEY

Istruzioni per l'uso

Ruote, bloccaggi rapidi, pneumatici, camere d'aria, rim-tape e pattini del freno

Importanti informazioni sull'utilizzo, la cura, la manutenzione e il montaggio

Indice

| | |
|--|----|
| Introduzione | 1 |
| Prima della prima uscita – Uso consentito | 2 |
| Prima di ogni uscita | 2 |
| Peculiarità del carbonio | 3 |
| Pulizia e cura | 3 |
| Manutenzione | 4 |
| Indicazioni generali sul montaggio | 4 |
| Utilizzo della chiave dinamometrica | 5 |
| Come funzionano i bloccaggi rapidi | 5 |
| Procedura per il fissaggio sicuro di una ruota | 5 |
| Montaggio della ruota | 6 |
| Pneumatici, camere d'aria e rim-tape | 7 |
| Montaggio degli pneumatici | 8 |
| Pneumatici rigidi e pneumatici pieghevoli | 8 |
| Pneumatici tubolari | 10 |
| Ruote | 12 |
| Centratura | 12 |
| Montaggio della cassetta pignoni | 12 |
| Smontaggio della cassetta pignoni | 13 |
| Montaggio dei dischi dei freni | 13 |
| Pattini del freno a pattino | 14 |
| Garanzia legale sui difetti di fabbricazione | 15 |
| Indicazioni sull'usura | 15 |
| Garanzia commerciale del produttore | 16 |

Note sulle presenti istruzioni per l'uso

Prestare particolare attenzione ai seguenti simboli:

 Questo simbolo indica un possibile pericolo per la vita o per la salute in caso di mancata esecuzione delle rispettive operazioni o nel caso in cui non vengano presi i provvedimenti specificati.

 Questo simbolo indica un comportamento sbagliato che può causare danni a cose e/o all'ambiente.

 Questo simbolo fornisce informazioni su come usare il prodotto o la relativa sezione delle istruzioni d'uso alla quale è necessario prestare particolare attenzione.

Le possibili conseguenze indicate sopra non vengono sempre ripetute nelle istruzioni laddove appaiono questi simboli!

Introduzione

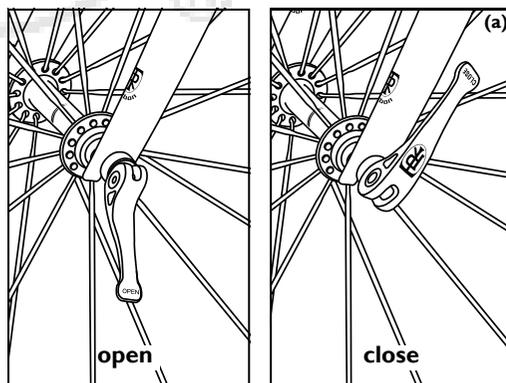
Congratulazioni per aver acquistato un prodotto RITCHEY. Avete fatto un'ottima scelta. Noi di RITCHEY sviluppiamo, testiamo e realizziamo i nostri prodotti con cura per mantenere i più elevati standard di produzione. Come tutti gli attrezzi sportivi di valore, anche i componenti RITCHEY devono essere montati con cura, meglio se da un esperto. Solo così è possibile garantire funzionalità e durata ottimali nel lungo periodo. Per garantire funzione e resistenza ottimali, vi consigliamo di farvi aiutare da un meccanico esperto del vostro negozio specializzato RITCHEY e possibilmente di utilizzare insieme sempre dei componenti RITCHEY. Per garantire un montaggio facile e agevole, le tolleranze costruttive per il raccordo dei componenti vengono monitorate attentamente durante le fasi di produzione e controllo qualità.

Queste istruzioni per l'uso contengono indicazioni importanti per l'utilizzo, la cura, la manutenzione e il montaggio.

Leggete con attenzione queste istruzioni, partendo dalle informazioni generali e proseguendo col capitolo relativo al componente che avete acquistato, che utilizzate o che pensate di utilizzare. Questo vi faciliterà nelle operazioni di montaggio e nell'utilizzo.

Conservate con cura queste istruzioni. In caso di vendita, prestito, ecc. della bicicletta o del componente, consegnatele al nuovo proprietario o utilizzatore.

Con i componenti RITCHEY, così come con tutti i componenti leggeri, è necessario tener presente alcune particolarità. Devono essere montati con cura e impiegati per gli usi consentiti. I materiali impiegati da RITCHEY sono particolarmente robusti e resistenti quindi possono essere sottoposti a numerose sollecitazioni pur mantenendo un peso molto ridotto del componente. Questi materiali potrebbero però anche rompersi, nel qual caso, prima della rottura, probabilmente il componente si deforma solo un poco. Qualora il componente sia stato sottoposto a sollecitazioni eccessive, anche se il componente può essere danneggiato è possibile che non siano visibili delle evidenti piegature. Dopo un sovraccarico, ad esempio un incidente, far controllare i componenti da un esperto per assicurarsi che sia possibile continuare ad utilizzarli in piena sicurezza. A seguito di tali eventi fatevi consigliare dal vostro rivenditore specializzato RITCHEY.



Prima della prima uscita – Uso consentito

Ruote, bloccaggi rapidi, pneumatici, camere d'aria, rim-tape e pattini del freno RITCHEY sono progettati per l'utilizzo su biciclette da corsa e da triathlon (cioè per prove a cronometro), da ciclocross, mountain bike e per i loro usi tipici.

Non sono tuttavia adatti per freeride, dual slalom, downhill, salti e usi simili. Leggete a riguardo le specifiche riportate nel nostro catalogo e/o sul nostro sito internet www.ritcheylogic.com.

Non modificate mai le ruote, i rim-tape o i pattini dei freni. Non limate né perforate mai i componenti, specialmente se in carbonio, poiché questo ne danneggia la struttura e fa decadere la garanzia.

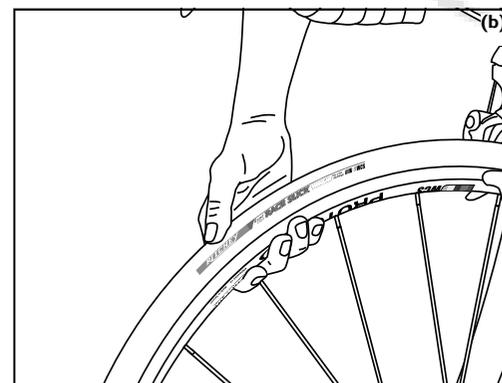
In generale consigliamo di utilizzare insieme sempre componenti di marca RITCHEY per garantire funzionalità e durata ottimali dei componenti stessi. In caso di combinazione con componenti di altri costruttori informatevi prima sulle relative specifiche e verificate la precisione dimensionale con le specifiche delle presenti istruzioni per l'uso.

Ruote, pneumatici, ecc sono concepiti per un peso massimo del ciclista di 110 kg (242 lbs) incluso bagaglio, ad es. uno zaino.

 Per qualsiasi domanda rivolgetevi al vostro rivenditore specializzato RITCHEY.

 Per la vostra sicurezza, dopo una sollecitazione da urto, come ad es. un incidente o una caduta, fate ispezionare ed eventualmente sostituire da un rivenditore specializzato le ruote, i pneumatici, ecc. di marca RITCHEY.

 Non dovete più utilizzare la bicicletta se le ruote o i bloccaggi rapidi scricchiolano o se udite degli scricchii provenire da questi componenti o se notate danni esterni come incisioni, cricche, rigonfiamenti, ammaccature, alterazioni di colore ecc. Fate controllare accuratamente dal vostro rivenditore specializzato RITCHEY tali danni e se necessario sostituite i componenti.



Prima di ogni uscita

Prima di partire eseguite i seguenti controlli sulla vostra bicicletta:

1. I bloccaggi rapidi o i collegamenti a vite della ruota anteriore e posteriore sono fissati correttamente (a)? Maggiori dettagli nei capitoli “Come funzionano i bloccaggi rapidi” e “Montaggio della ruota”.

 Se i bloccaggi rapidi non sono fissati correttamente le ruote della bicicletta si potrebbero staccare. Pericolo di cadute gravi!

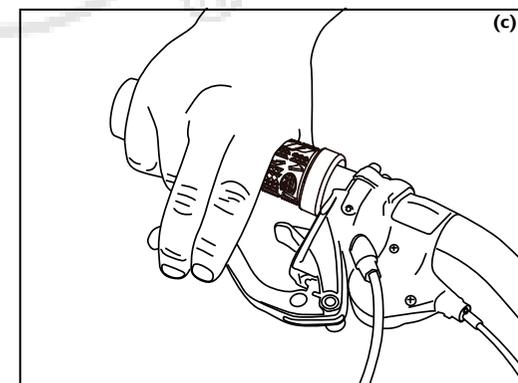
2. Gli pneumatici sono in buono stato ed hanno entrambi sufficiente pressione di gonfiaggio? Fate almeno la “prova del pollice”, premendo lo pneumatico con il pollice (b). Lo pneumatico dovrebbe cedere solo un poco. Maggiori dettagli nel capitolo “Pneumatici, camere d'aria e rim-tape”.

3. Verificate la centratura facendo girare entrambe le ruote senza toccare terra. Osservate la fessura tra il pattino e il cerchio o nel caso di freni a disco tra il cerchio e il telaio o la forcella. Una centratura non corretta può essere dovuta a uno pneumatico forato o a un perno rotto e un cerchio danneggiato. Se ispezionando l'area freno/ruota notate che la fessura sul lato destro e sinistro non ha la stessa ampiezza, significa che la ruota o eventualmente il freno non sono centrati.

4. Fate una prova dei freni da fermi tirando con forza le leve dei freni verso il manubrio (c). Durante tale operazione i pattini dei freni devono centrare i fianchi dei cerchi in tutta la loro superficie. Non devono toccare i pneumatici. La leva del freno non deve toccare il manubrio! Con i freni a disco, già esercitando una lieve forza con le mani la ruota deve essere frenata completamente. Olio e liquido dei freni non devono fuoriuscire dal sistema né entrare in contatto con il disco del freno. Questo avrebbe come conseguenza una diminuzione della forza frenante e la possibile perdita delle prestazioni del freno. Troverete maggiori informazioni nelle istruzioni generali della bicicletta.

 Tenete presente che l'azione frenante e l'aderenza degli pneumatici si riducono notevolmente in caso di bagnato. In caso di asfalto o fondo bagnato guidate con molta prudenza e riducete la velocità rispetto alle normali condizioni senza bagnato.

 Il calore che si genera frenando durante le discese veloci e ripide può danneggiare cerchi, pneumatici e camere d'aria, provocando un'improvvisa perdita di pressione di gonfiaggio che potrebbe causare un incidente grave. Fate raffreddare i freni di tanto in tanto.



Peculiarità del carbonio

Con tutti i prodotti RITCHEY in materia plastica rinforzata con fibra di carbonio, detta anche carbonio o CFRP **(a)**, devono essere rispettate alcune particolarità.

Il carbonio è un materiale estremamente stabile che consente di realizzare componenti molto resistenti e dal peso contenuto. Tenete presente che il carbonio a seguito di una sollecitazione non si deforma come i metalli, anche se la struttura interna delle fibre potrebbe essere già danneggiata. In seguito ad un sovraccarico un componente in carbonio già danneggiato può guastarsi improvvisamente, causando un'eventuale caduta con conseguenze non prevedibili.

Se un componente in carbonio RITCHEY è stato sottoposto ad una forte sollecitazione, vi consigliamo di portare il componente o meglio ancora tutta la bicicletta dal vostro rivenditore specializzato RITCHEY perché effettui dei controlli. Questi verificherà la bicicletta danneggiata e se necessario provvederà a sostituire il componente guasto. Se necessario, il rivenditore specializzato potrà mettersi in contatto con il servizio clienti RITCHEY o con un partner commerciale RITCHEY per chiarire eventuali dubbi.

Per motivi di sicurezza i componenti in CFRP danneggiati non devono mai essere raddrizzati o riparati! Sostituite subito un componente danneggiato! Assicuratevi che il componente danneggiato non venga riutilizzato mai più. Deve essere distrutto per evitare che altri lo utilizzino.

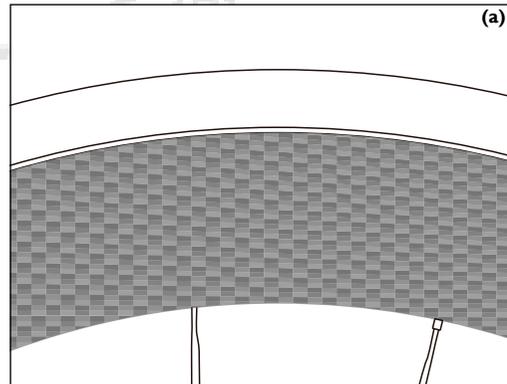
I componenti in carbonio non devono mai essere esposti per nessun motivo a temperature elevate. Pertanto non fateli rivestire in polvere o verniciare. Il calore necessario per tali procedimenti può rovinare il componente. Evitate anche di custodire i componenti in carbonio in auto o nel bagagliaio esposti ai raggi diretti del sole o vicino a fonti di calore.

Non usate la vostra bicicletta nel caso in cui i componenti in carbonio dovessero scricchiolare o presentare danni esterni quali incisioni, cricche, rigonfiamenti, ammaccature, alterazioni di colore, ecc. fino a che non saranno stati sostituiti. A seguito di un'intensa sollecitazione, un incidente o un urto forte, sostituite il componente o fatelo esaminare dal vostro rivenditore specializzato RITCHEY prima di utilizzarlo.

Tenete presente che i cerchi con superfici frenanti in carbonio, ad esempio con le ruote WCS carbon tubular, necessitano di speciali pattini dei freni. RITCHEY consiglia Swisstop Yellow King.



Sarà necessario abituarti al comportamento di frenata dei cerchi in carbonio, così come alle ruote WCS carbon tubular. L'azionamento involontario del freno anteriore può provocare una caduta. Prima di uscire per la prima volta effettuate delle frenate di prova in un'area priva di traffico.



Pulizia e cura

Pulite regolarmente gli pneumatici e le ruote con acqua e un panno morbido. Se necessario utilizzate sapone senza particelle abrasive per eliminare lo sporco. Per lo sporco incrostante come olio o grasso su superfici solide potete utilizzare dei detergenti comuni diluiti in acqua tiepida. Non utilizzate detergenti aggressivi quali acetone, trielina, metilene ecc, che potrebbero intaccare la vernice e il materiale.

Quando la bici sarà ben asciutta consigliamo di strofinare le superfici metalliche e in carbonio (tranne le superfici frenanti) con della cera dura comunemente in commercio **(b)**. Quando la cera sarà ben asciutta potrete lucidare i componenti. In questo modo le ruote manterranno nel tempo un buon aspetto.

Durante la pulizia fate attenzione ad eventuali cricche, graffi, alterazioni di colore o deformazioni di materiale. Se avete dei dubbi contattate il vostro rivenditore specializzato RITCHEY. Fate sostituire immediatamente i componenti danneggiati.



Fate attenzione che nessun detergente, grasso o olio finisca sulle superfici frenanti. Ciò potrebbe influire negativamente sulla capacità frenante, fino a mettere fuori uso i freni.

Non esponete le ruote e i pneumatici ai raggi diretti del sole e a temperature elevate. Quando riponete la bicicletta per l'inverno assicuratevi che gli pneumatici abbiano sempre sufficiente pressione di gonfiaggio.

Verificate regolarmente la pressione degli pneumatici e attenetevi a quanto consigliato da RITCHEY.



Non utilizzate sostanze aggressive come benzina per smacchiare, diluizioni ecc, per pulire gli pneumatici e le ruote.

Manutenzione

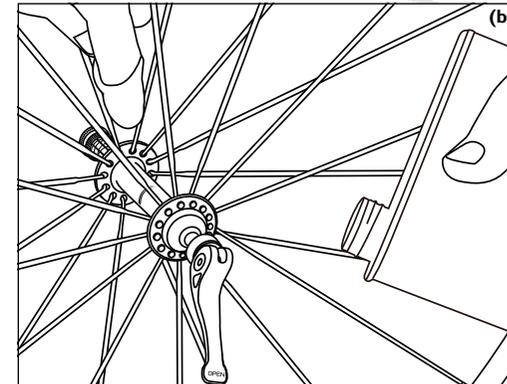
Verificate la centratura dei cerchi **(c)**, le viti della cassetta pignoni e il gioco dei cuscinetti dopo i primi 100-300 km. Se necessario centrate le ruote e/o registrate i cuscinetti. Controllateli poi almeno ogni 2.000 km. Vi ricordiamo che la centratura e la registrazione dei cuscinetti sono operazioni per esperti. Fate eseguire tali operazioni preferibilmente dal vostro rivenditore specializzato RITCHEY.

Dopo circa tre anni i materiali degli pneumatici e delle camere d'aria sono invecchiati e devono essere controllati con attenzione e se necessario sostituiti. Rivolgetevi al vostro rivenditore specializzato RITCHEY.

Se la vostra bicicletta è dotata di freni a pattino, fate misurare lo spessore delle superfici frenanti dei cerchi almeno dopo aver consumato il secondo set di pattini. Sostituite i cerchi che presentano uno spessore inferiore a 1 mm!



I mozzi ruotano su cuscinetti industriali sigillati e intercambiabili. Per sostituire i cuscinetti è necessaria una certa esperienza, pertanto dovrete far eseguire questa operazione al vostro rivenditore specializzato RITCHEY.



Indicazioni generali sul montaggio

In linea generale il primo montaggio di ruote e pneumatici, nonché la sostituzione dei pattini dei freni, è un'operazione per esperti e deve essere effettuata solo da un rivenditore autorizzato RITCHEY. Ciascuna delle seguenti indicazioni deve essere rispettata scrupolosamente. Il mancato rispetto delle istruzioni può provocare il cedimento del componente ed avere come conseguenza cadute gravi o ferite.

Il montaggio di componenti non compatibili fra loro può provocare il cedimento del fissaggio e causare cadute gravi.

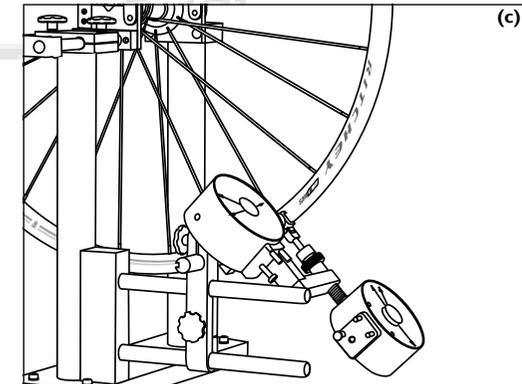
Si consiglia di utilizzare sempre insieme ruote e pneumatici nonché ruote e pattini dei freni di marca RITCHEY poiché sono perfettamente compatibili. Se decidete di utilizzare un componente di un altro produttore leggete con attenzione le istruzioni di questo produttore e verificate le misure esatte affinché si adatti bene e possa essere usato in sicurezza con i componenti RITCHEY.

RITCHEY non si assume alcuna responsabilità per problemi derivanti dalla combinazione di componenti RITCHEY con componenti di altri produttori.

Prima del montaggio verificate la correttezza delle dimensioni di pneumatico e cerchio. Se avete dei dubbi portate i componenti al vostro rivenditore specializzato RITCHEY che potrà verificare se il difetto può essere corretto o se il componente deve essere sostituito.



Non continuate ad utilizzare in nessun caso pezzi danneggiati! Qualora dovessero sussistere dei dubbi consigliamo di sostituire il componente. Fino ad allora non utilizzate più la bici.



Utilizzo della chiave dinamometrica

Per fissare nel modo più sicuro possibile due componenti, noi di RITCHEY riteniamo indispensabile utilizzare una chiave dinamometrica.

Se la coppia massima di serraggio consigliata da RITCHEY non garantisce la forza di serraggio necessaria, applicate la pasta di montaggio RITCHEY Liquid Torque sulle superfici di giunzione per aumentare l'attrito.

Superando la coppia massima di serraggio consigliata (di solito indicata sui componenti da serrare) si genera una forza di serraggio eccessiva che può provocare il cedimento del componente. A parte l'elevato rischio di incidente, in questo caso la garanzia sul prodotto perde di validità.

 Viti troppo allentate o troppo strette possono causare un cedimento ed essere causa di un incidente. Attenetevi rigorosamente alle coppie di serraggio indicate. Se non disponete di una chiave dinamometrica di qualità recatevi presso il vostro rivenditore specializzato RITCHEY.

Come funzionano i bloccaggi rapidi

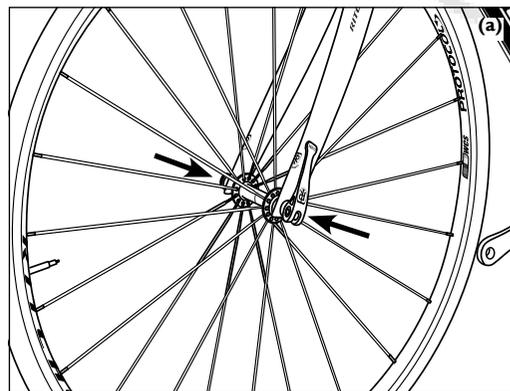
Le ruote vengono fissate al telaio tramite gli assi dei mozzi. L'asse viene bloccato nei forcellini con un bloccaggio rapido.

Per sfilare la ruota aprite la leva del bloccaggio rapido e se necessario svitate il dado di bloccaggio di alcuni giri. Nella ruota anteriore solitamente sono presenti bloccaggi di sicurezza nei punti terminali della forcella che impediscono la perdita della ruota nel caso in cui il fissaggio dovesse sganciarsi inaspettatamente.

 La scarsa familiarità con il funzionamento dei bloccaggi rapidi è continua causa di incidenti. Vi consigliamo di leggere attentamente le presenti istruzioni e di esercitarvi ad usare i bloccaggi rapidi.

Fondamentalmente il bloccaggio rapido è costituito da due elementi di comando (a):

1. la leva manuale su un lato della ruota: Aprendola la ruota si sgancia. Chiudendola si serra con grande forza su un'asse di 180°.
2. Il dado di bloccaggio sul lato opposto del fissaggio: Ruotandolo sulla barra filettata, serve ad impostare il precarico.

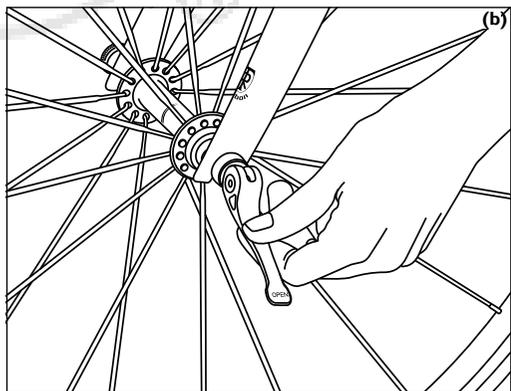


Procedura per il fissaggio sicuro di una ruota

- Aprite il bloccaggio rapido. Adesso dovrebbe essere leggibile la scritta "Open" (aperto) (b).
- Spostate la leva verso la posizione di fissaggio, in modo che la scritta "Close" (chiuso) sia leggibile dal lato esterno. A partire dal movimento di chiusura fino alla metà della corsa della leva, la leva deve muoversi facilmente, ovvero senza esercitare l'azione di fissaggio.
- Nella seconda parte della corsa invece la forza di fissaggio deve aumentare notevolmente. Verso la fine della corsa la leva deve muoversi con difficoltà. Utilizzate la base del pollice per chiuderla completamente e aiutatevi facendo leva con le dita sulla forcella o sul carro posteriore, ma non sul disco o sul tubo del freno (c). Nella posizione finale la leva deve essere parallela alla ruota, non deve quindi assolutamente sporgere.

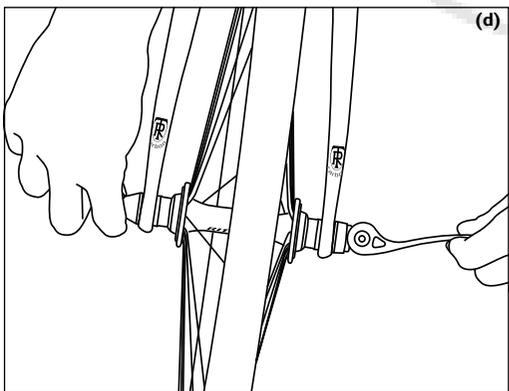
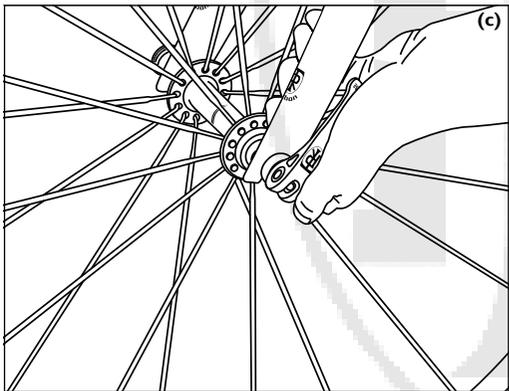
La leva deve aderire al telaio ovvero alla forcella in modo da non poter essere aperta involontariamente.

- Verificate che la sede sia stabile provando a ruotare la leva chiusa. Esercitate una pressione sull'estremità anteriore della leva.
- Se la leva di serraggio gira in senso circolare, non è garantita la sede stabile della ruota. Dovete aprire nuovamente la leva e aumentare il precarico girando di mezzo giro ed in senso orario il dado situato sul lato opposto (d).
- Richiudete e verificate nuovamente il serraggio. Se la leva di serraggio non gira più vuol dire che il bloccaggio rapido serra correttamente.
- Sollevate infine la ruota di alcuni centimetri dal suolo e dall'alto date un colpo allo pneumatico con il palmo della mano (e). Una ruota fissata stabilmente non fuoriesce dai forcellini del telaio.



 Non usate mai la bicicletta senza aver prima controllato il fissaggio delle ruote! Il distacco di una ruota durante la guida può causare una caduta!

 Accertatevi che le leve di entrambi i bloccaggi rapidi si trovino sempre sul lato opposto della catena, per evitare così di montare la ruota anteriore sul lato sbagliato. Per avere un fissaggio sicuro in presenza di freni a disco, consigliamo di posizionare la leva del bloccaggio rapido sul lato opposto del disco.



Montaggio della ruota

 Prima di montare o smontare la ruota leggete anche le istruzioni del produttore della vostra bicicletta.

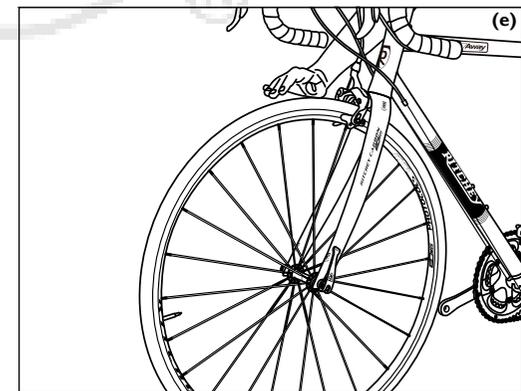
Accertatevi dopo il montaggio su una bicicletta da corsa che la ruota sia inserita esattamente nei forcellini e che sia centrata tra le gambe della forcella o tra i foderi posteriori.

Verificate la sede corretta del bloccaggio rapido e

- richiudete subito la leva di sgancio veloce del freno a pattino (Shimano, SRAM) o spostate indietro il perno sui comandi cambio/freno (Campagnolo),
- nel caso di freni a pattino a V (V-brakes) riagganciate immediatamente il cavo del freno! Assicuratevi che i pattini dei freni tocchino il cerchio e non lo pneumatico o i raggi,
- nel caso di freni a pattino idraulici riagganciate subito la leva portapattini e chiudete il bloccaggio! Assicuratevi che i pattini dei freni tocchino il cerchio e non lo pneumatico o i raggi.
- nel caso di freni a disco, prima di montare la ruota, verificate se le pastiglie si trovano esattamente nelle sedi della pinza freno: La fessura tra le pastiglie deve essere parallela e gli indicatori di usura devono trovarsi nella posizione prevista. Assicuratevi che il disco del freno scorra tra i pattini.
- tirate la leva del freno (più volte con freni a disco) dopo aver montato la ruota e chiuso il bloccaggio rapido. Quindi fate girare la ruota. Il disco del freno non deve strisciare sulla pinza del freno e contro le pastiglie.

 Dopo aver montato la ruota fate una prova dei freni da fermo. La leva del freno deve avere un punto di pressione e non si deve chiudere fino a toccare il manubrio. In caso contrario verificate la bicicletta e l'impianto frenante seguendo le istruzioni d'uso generali della vostra bicicletta.

 Controllate se le superfici frenanti o i dischi dopo il montaggio sono ancora puliti da grasso o altri lubrificanti prima di utilizzare nuovamente la bicicletta.



Pneumatici, camere d'aria e rim-tape

Il buon funzionamento di un pneumatico è garantito solamente se questo è gonfiato con la pressione corretta. I valori minimi e massimi consentiti per la pressione di gonfiaggio sono indicati sul fianco dello pneumatico o sull'etichettatura (a). Il limite inferiore della pressione indicata garantisce massimo comfort di sospensione ed è ottimale per uscite fuoristrada. Aumentando la pressione si minimizza la resistenza al rotolamento mentre il comfort diminuisce.

Spesso la pressione viene indicata nell'unità inglese psi (pound per square inch). Nella tabella seguente sono convertiti i valori più comuni per la pressione di gonfiaggio.

| psi | bar | psi | bar | psi | bar |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 30 | 2,1 | 70 | 4,8 | 110 | 7,6 |
| 40 | 2,8 | 80 | 5,5 | 120 | 8,3 |
| 50 | 3,5 | 90 | 6,2 | 130 | 9,0 |
| 60 | 4,2 | 100 | 6,9 | 140 | 9,7 |

Vi ricordiamo che il peso del ciclista influisce sulla pressione. Ciclisti leggeri hanno bisogno di una pressione inferiore, ciclisti più pesanti al contrario di una pressione maggiore. Nonostante ciò, anche i ciclisti più pesanti non devono superare la pressione massima.

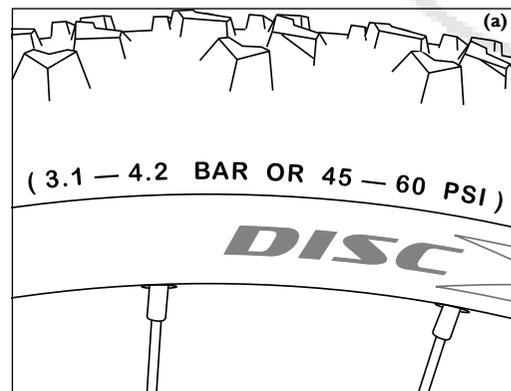
! Una pressione di gonfiaggio troppo bassa può causare dei fori, le cosiddette snake-bite, che rovinano la camera d'aria.

! Trattate i vostri pneumatici con cura e non passate sopra a spigoli vivi! Nel gonfiare gli pneumatici non superate mai la pressione massima consentita! Questo per evitare che durante la corsa escano dal cerchio o scoppino.

i Spesso le pompe manuali non sono adatte a generare la pressione necessaria per lo pneumatico. Lo sono tuttavia nel caso in cui durante l'uscita si verifichi la foratura di un pneumatico. Sono più adatte le pompe a piede con manometro che consentono di controllare la pressione a casa.

Pneumatici

Utilizzate gli pneumatici solo per gli usi consentiti, altrimenti possono usurarsi rapidamente o cedere. Attenetevi anche alle indicazioni sui differenti ambiti di impiego nel catalogo RITCHEY e in caso di dubbio rivolgetevi al vostro rivenditore specializzato RITCHEY.



Camere d'aria

Le camere d'aria RITCHEY per biciclette da corsa e MTB sono disponibili in due categorie di peso. Quelle leggere vengono preferite per le competizioni per la facilità con cui ruotano, anche se sono più soggette alla formazione di snake-bite.

Su biciclette da corsa, MTB e biciclette da ciclocross vengono usati due tipi di valvole:

1. valvola Scavrand o Presta, montata su quasi tutti i tipi di biciclette. Questa valvola è progettata per sopportare le pressioni più elevate e consente un gonfiaggio più facile con un minor utilizzo di forza.
2. valvola Schrader o valvola auto, è stata ripresa dall'automobile e viene utilizzata prevalentemente sulle mountain bike.

Entrambi i tipi di valvola di solito sono dotati di un cappuccio di plastica che protegge dallo sporco. La valvola Schrader, dopo aver svitato il cappuccio, viene gonfiata direttamente tramite l'apposita pompa.

Nel caso della valvola Presta, prima di pompare è necessario svitare leggermente il dado zigrinato e premerlo brevemente verso la valvola, fino a far uscire un po' d'aria (b). Spesso il corpo della valvola delle valvole Presta non è serrato completamente. Questo può provocare una lenta perdita d'aria. Verificate la tenuta del corpo della valvola nello stelo.

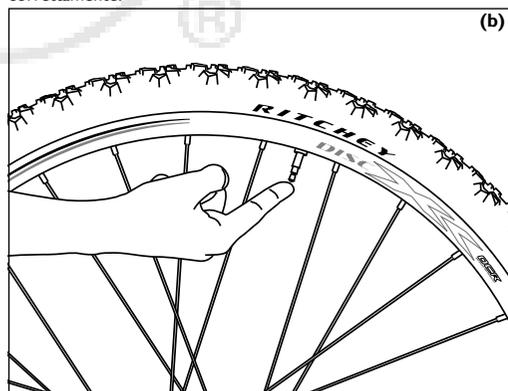
Rim-tape

I rim-tape RITCHEY sono disponibili per la misura ETRTO 622 mm (28") nella larghezza 17 mm per biciclette da corsa e per la misura 559 mm (26") nella larghezza 20 mm per MTB. I rim-tape sono adatti per il fondo del cerchio di tutte le ruote RITCHEY.

Fate sempre attenzione che il rim-tape copra completamente tutto il fondo del cerchio, che sia centrato e che non possa scivolare lateralmente da una parte o dall'altra. Un rim-tape troppo sottile non copre sufficientemente gli spigoli vivi e tende a spostarsi. Un rim-tape troppo ampio non consente la sede sicura dello pneumatico sul bordo del cerchio e può causare l'inaspettata fuoriuscita dal cerchio dello pneumatico gonfiato.

Per il montaggio posizionare il foro del rim-tape per la valvola in corrispondenza di quello del cerchio. In questo punto premete il rim-tape contro il fondo del cerchio e lavorate in modo uniforme su entrambi i lati fino a che il rim-tape non sposterà completamente dal bordo del cerchio. Verificate che nell'operazione il rim-tape non si giri.

Controllate infine lungo tutto il cerchio se il rim-tape è collocato correttamente.



Montaggio degli pneumatici

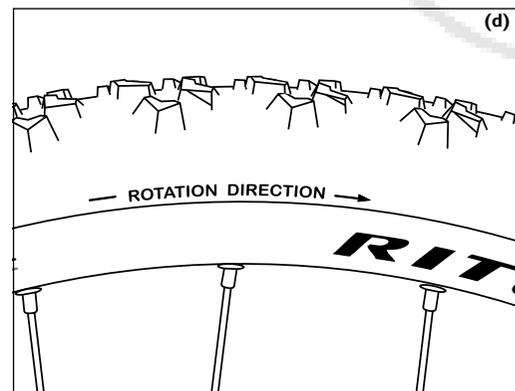
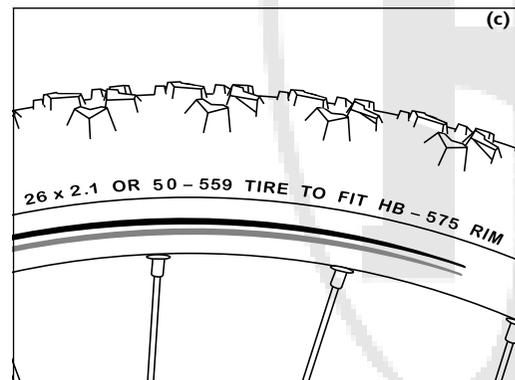
Se volete montare un nuovo pneumatico, dovete verificare le dimensioni di quello montato, riportate sul fianco dello stesso. Ci sono due indicazioni: Quella più precisa è l'indicazione unificata in millimetri; ad es. la combinazione 50-559 indica che lo pneumatico ha un'ampiezza da gonfio di 50 mm e un diametro (interno) di 559 mm. L'altra misura riportata per lo stesso pneumatico è in pollici ed è 26X2,1 (c).

! Se lo pneumatico è più largo di quanto indicato, il suo profilo può strisciare contro il telaio o la forcella. In casi estremi la ruota non gira più correttamente.

Tenete presente che pneumatici larghi montati su cerchi sottili, in condizioni estreme possono scivolare via dal cerchio. Pericolo d'incidente! Rivolgetevi al vostro rivenditore specializzato RITCHEY.

! Quando montate uno pneumatico più grande rispetto a quanto consentito dalle specifiche del telaio, rischiate di ferirvi in modo grave toccando la ruota anteriore con una parte del corpo. Inoltre il parafrangente può incastrarsi nello pneumatico.

! Con pneumatici più grandi rispetto a quelli montati di serie dal produttore può succedere che con la punta delle scarpe andiate a toccare lo pneumatico mentre pedalate lentamente in curva. Pericolo d'incidente!



Pneumatici rigidi e pneumatici pieghevoli

Per prima cosa verificate lo stato del cerchio e del rim-tape. Il fondo del cerchio è coperto completamente e non ci sono spigoli vivi o fori? Il fianco del cerchio presenta ammaccature o è consumato dal freno a pattino? Per qualsiasi dubbio o domanda rivolgetevi al vostro rivenditore specializzato RITCHEY.

! I rim-tape difettosi devono essere sostituiti immediatamente.

Accertatevi che durante il montaggio dello pneumatico non ci siano corpi estranei quali sporco o sabbia all'interno dello stesso e fate attenzione a non danneggiare la camera d'aria.

Posizionate un lato dello pneumatico nel cerchio facendo attenzione alla direzione di rotazione (direzione di marcia) dello pneumatico indicata sul fianco dello stesso (d). Premete questo fianco facendo pressione con i pollici su tutto il bordo del cerchio. Questa operazione dovrebbe poter essere eseguita per tutti i cerchi senza ricorrere ad utensili, se necessario potete utilizzare come ausilio leve di montaggio in plastica (c, pag. 9).

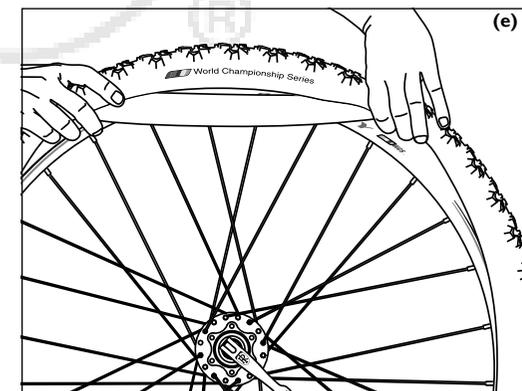
! Anche le camere d'aria invecchiano. Per questo RITCHEY consiglia di montare una nuova camera d'aria con uno pneumatico nuovo.

Inserite la valvola della camera d'aria nel foro per la valvola del cerchio.

Gonfiate leggermente la camera d'aria finché non assume una forma rotonda e inseritela completamente all'interno dello pneumatico (e). Accertatevi che non ci siano pieghe.

Iniziate con il montaggio finale sul lato opposto alla valvola. Premete lo pneumatico, per quanto possibile, con i pollici su tutto il fianco del cerchio. Fate attenzione a non incastrare o schiacciare la camera d'aria tra pneumatico e cerchio. Premete continuamente la camera d'aria con un dito all'interno dello pneumatico.

Procedete uniformemente su entrambi i lati e lungo la circonferenza dello pneumatico. Verso la fine spingete lo pneumatico con forza verso il basso, di modo che la parte già montata possa scivolare nella parte bassa del fondo del cerchio. Tale operazione facilita notevolmente il montaggio degli ultimi centimetri.



Verificate nuovamente la sede della camera d'aria e spingete lo pneumatico con la base del pollice al di là del bordo del cerchio (a).

Se non dovete riuscire, consigliamo di usare delle leve di montaggio in plastica. Accertatevi che i lati concavi siano rivolti verso la camera d'aria e fate attenzione a non danneggiarla.

Premete la valvola verso la parte interna dello pneumatico affinché la camera d'aria non rimanga incastrata sotto il bordo dello pneumatico. Assicuratevi che la valvola non sia inclinata ma sempre dritta!

In caso contrario dovrete smontare un fianco dello pneumatico e posizionare nuovamente la camera d'aria. Se volete essere sicuri che la camera d'aria non resti schiacciata sotto i fianchi dello pneumatico, gonfiate lo pneumatico a metà e srotolatelo poco a poco lungo tutta la circonferenza della ruota. In tal modo potete anche verificare che il rim-tape non si sia spostato.

 Non utilizzate pasta di montaggio per pneumatici, liscivia di sapone e simili. In caso contrario lo pneumatico si gira in corsa e la valvola si può rompere.

Gonfiate la camera d'aria fino a raggiungere la pressione desiderata. La pressione massima è riportata sul fianco dello pneumatico.

Verificate la sede dello pneumatico aiutandovi con l'anello di controllo sul fianco dello pneumatico (b). L'anello deve presentare per tutta la circonferenza dello pneumatico la stessa distanza dal bordo del cerchio. Per farlo fate girare la ruota.

Smontaggio

SVITATE il cappuccio protettivo e il dado di bloccaggio dalla valvola e fate fuoriuscire completamente l'aria.

Premete lo pneumatico su un lato per tutta la circonferenza, dal fianco al centro del cerchio. Cominciate dal lato opposto della valvola. Questa operazione facilita lo smontaggio.

Appoggiate una leva di montaggio in plastica a circa 5 cm dalla valvola sul bordo inferiore dello pneumatico, sollevate il fianco dello pneumatico facendo leva sul bordo del cerchio (c).

Tenete la leva in questa posizione.

Posizionate ora la seconda leva in plastica a circa 10 centimetri dalla prima leva, tra cerchio e pneumatico e, anche in questo caso, sollevate il fianco dello pneumatico facendo leva sul bordo del cerchio.

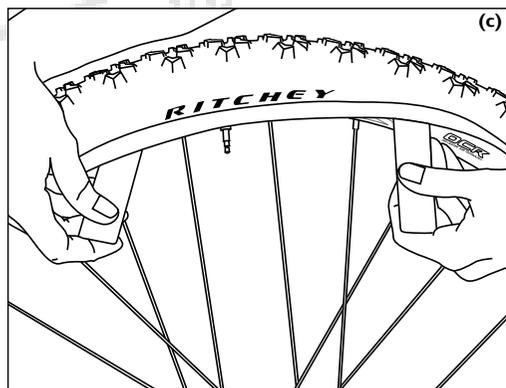
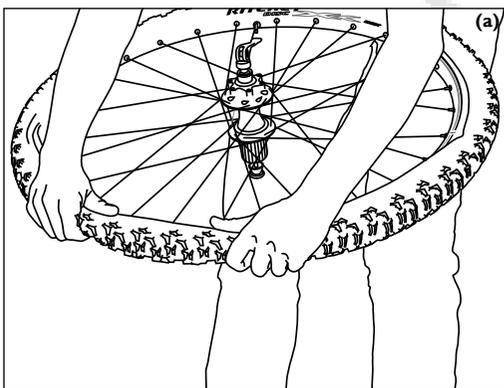
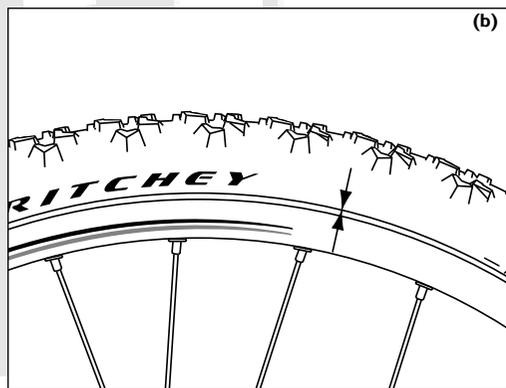
Dopo avere sollevato una parte del fianco dello pneumatico oltre il bordo del cerchio è possibile di solito allentare il fianco facendo scorrere lentamente una leva di montaggio lungo tutta la circonferenza. Ora potete estrarre la camera d'aria.

All'occorrenza potete sfilare facilmente il secondo fianco dello pneumatico dal cerchio.

Fate in modo che la valvola non si impigli nel cerchio e che la camera d'aria non venga danneggiata.

Sostituite la camera d'aria con una nuova. RITCHEY consiglia di riparare la camera d'aria, seguendo le istruzioni per l'uso del produttore di toppe, solo in caso di necessità, ad esempio se forate mentre siete fuori, e di sostituire la camera d'aria appena possibile.

Dopo aver smontato lo pneumatico verificate il rim-tape, la cui sede deve risultare omogenea, non deve essere danneggiato o presentare crepe e deve coprire tutti i nipple ed i fori dei raggi. Nel caso di cerchi con parete doppia, cosiddetti a doppia camera, il rim-tape deve coprire tutto il fondo del cerchio, tuttavia non deve essere troppo largo e non deve coprire i fianchi del cerchio. Per i cerchi a doppia camera utilizzare solamente rim-tape in tessuto o in materiale sintetico resistente. Se avete dubbi sul rim-tape chiedete consiglio al vostro rivenditore specializzato RITCHEY.



Pneumatici tubolari

Affinché uno pneumatico tubolare duri nel tempo deve essere montato con cura. Il montaggio richiede molti passaggi e inizialmente può richiedere un po' di tempo. Pratica ed esperienza con l'adesivo utilizzato e con i relativi modelli di pneumatico tubolare possono velocizzare il lavoro.

 Per la vostra sicurezza RITCHEY consiglia di far montare lo pneumatico tubolare solo da un rivenditore specializzato.

Uno pneumatico tubolare può essere attaccato al cerchio con nastro adesivo o con colla liquida per pneumatici. Con il nastro adesivo il montaggio è più veloce ma la sede dello pneumatico non è altrettanto sicura come con la colla liquida. In caso di foratura il nastro resta spesso attaccato allo pneumatico che viene smontato, quindi la sede dello pneumatico di scorta nel cerchio non è più sicura.

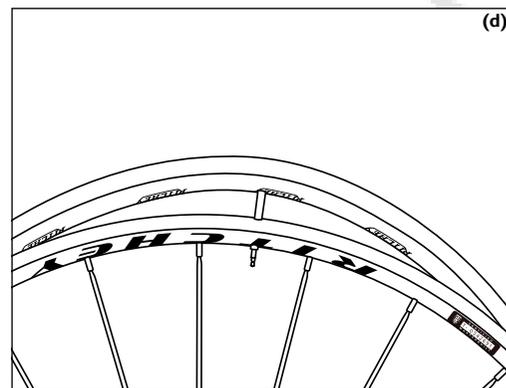
 Se lo pneumatico è incollato in modo errato può staccarsi dal cerchio. Pericolo di incidente!

Per assicurare una tenuta migliore dello pneumatico RITCHEY consiglia di creare un fondo costituito da più strati di mastiche (colla per pneumatici). Inoltre, dopo lo smontaggio di uno pneumatico lo strato adesivo resta incollato al cerchio e incolla lo pneumatico di scorta in modo sufficiente per poter tornare a casa. Qui sarà necessario rimuovere lo pneumatico di scorta e incollarlo con uno strato permanente di colla per pneumatici.

Vi ricordiamo che la colla speciale per pneumatici non attacca solo lo pneumatico e il cerchio ma anche le dita e gli abiti. Indossate quindi abiti vecchi per il montaggio dello pneumatico.

 Se montate lo pneumatico su un cerchio già usato dovrete probabilmente rimuovere residui di colla e sporco con una spazzola di acciaio o con della tela smeriglio. Pulite infine il cerchio con un panno morbido e con della benzina per smacchiare.

 La benzina e il mastiche altamente infiammabile devono essere utilizzati solo in locali ben areati. Custodite tali sostanze in modo conforme e lontano dalla portata dei bambini.

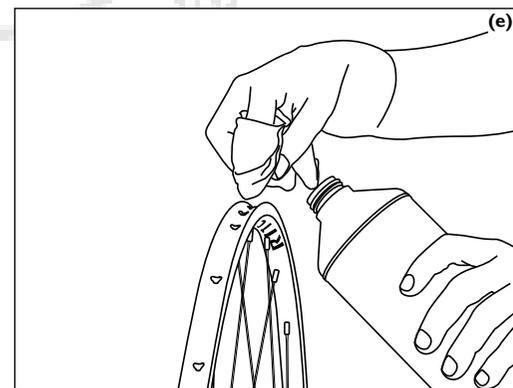


Rimuovete il cappuccio protettivo dalla valvola e se necessario montate una prolunga sulla testa precedentemente aperta se volete montare lo pneumatico su un cerchio con profilo alto. Una prolunga adatta alla valvola è inclusa nella fornitura delle ruote RITCHEY WCS carbon tubular.

Gonfiate lo pneumatico fino a che avrà acquistato la forma circolare e infilate la valvola nel foro del cerchio (d). Partendo dalla valvola premete lo pneumatico uniformemente su entrambi i lati verso il fondo dello pneumatico, come descritto sotto. Lo pneumatico tubolare potrebbe non essere montato correttamente se per inserirlo completamente sul cerchio è necessario impiegare molta forza. Tendete lo pneumatico inserendo un piede e tirando con forza verso l'alto lo pneumatico con entrambe le mani. Tendete lo pneumatico più volte lungo tutta la circonferenza. Verificate quindi di nuovo se è possibile montarlo correttamente.

Fate girare la ruota con lo pneumatico tubolare montato (non ancora incollato!) e verificate se lo pneumatico gira in modo circolare. Spesso, il punto in cui la valvola fuoriesce dallo pneumatico è più spessa, tanto da generare una deformazione verticale che farebbe sobbalzare la ruota durante la marcia. Per i cerchi in alluminio sbavate il foro per la valvola o allargatelo con una punta di trapano grande, un raschietto triangolare o una lima tonda. Per i cerchi in carbonio sbavate con cautela il bordo del foro con una lima tonda. Inserite la lima solo dall'esterno verso l'interno e non al contrario, altrimenti potrebbero allentarsi le fibre del matrice di resina sintetica. Dopodiché sigillate questo punto con dell'adesivo istantaneo. Dopo questo trattamento preliminare l'area della valvola aderisce meglio al cerchio. Se avete tempo potete riporre per alcuni giorni lo pneumatico gonfiato e montato sul cerchio per facilitare ulteriormente il montaggio.

Ripulite il fondo del cerchio da grasso e olio eventualmente attaccati con un panno e alcool o benzina per smacchiare (e). Attendete che il solvente sia completamente evaporato prima di cominciare a stendere la colla per pneumatici. È più facile applicare la colla se tendete la ruota sullo strumento per centrare le ruote o su una vecchia forcilla in una morsa.



Per creare una base sufficientemente collante con il mastice liquido è necessario applicare più strati di colla. Applicate il mastice per pneumatici uniformemente e in strati possibilmente sottili su quasi tutta la circonferenza del cerchio **(a)**. Lasciate dai cinque ai dieci centimetri liberi sul lato opposto alla valvola per avere in seguito un punto di presa per montare nuovamente lo pneumatico. Con un po' di pratica riuscirete a distribuire la colla direttamente dal tubo. Se non dovete riuscire, un pennello con setole rigide può facilitare l'operazione. Per la colla in barattolo è necessario in ogni caso utilizzare un pennello. Fate asciugare il mastice almeno fintanto che toccandolo con un dito non risulterà più fresca e appiccicosa. Potrebbero essere necessarie delle ore. Seguendo la stessa procedura applicate due ulteriori strati sottili di colla che lascerete ugualmente asciugare. Fate riposare la ruota così preparata almeno una notte.

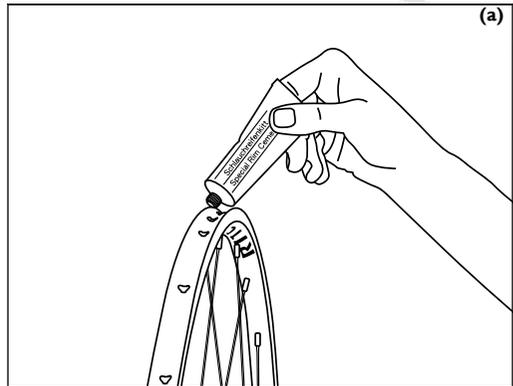
Prima di montare lo pneumatico applicate strisce di colla anche sul nastro adesivo protettivo dello pneumatico tubolare. Completate lo strato adesivo con un ultimo strato di mastice.

Quando il mastice avrà preso un po' d'aria ma sarà ancora umida, posizionate il cerchio a terra con il foro per la valvola rivolto verso l'alto. Inserite la valvola dello pneumatico leggermente gonfiato e quindi circolare nel foro per la valvola del cerchio e premetela con forza. Fate attenzione a non far toccare i fianchi dello pneumatico con lo strato di mastice per non sporcare subito lo pneumatico. Se non avete applicato il mastice sul lato opposto della valvola, quando poggerete il cerchio non dovete temere che si sporchi il pavimento o che lo sporco del pavimento si attacchi al cerchio.

Afferrate lo pneumatico con le mani, mantenendo la stessa distanza a destra e a sinistra della valvola, tiratelo con forza verso il basso e sollevatelo pezzo per pezzo nel fondo del cerchio **(b)**. Continuate con la stessa regolarità fino a che non rimarranno circa 20 centimetri.

Tirate lo pneumatico un'altra volta verso il basso cominciando sopra dalla valvola, fino a quando le mani non raggiungeranno la parte ancora da montare. Mantenete lo pneumatico teso facendo leva con le dita sul cerchio e con i pollici sullo pneumatico e posizionate la ruota al vostro fianco. Premete lo pneumatico con entrambi i pollici sul bordo del cerchio.

Quando lo pneumatico sarà in sede deve essere centrato, poiché raramente gira subito in modo circolare. A tale scopo tendete nuovamente la ruota nel supporto di montaggio e fatela girare. Se il battistrada non è centrato o se la ruota traballa lateralmente, il punto interessato viene sollevato e rilasciato con una leggera piegatura.

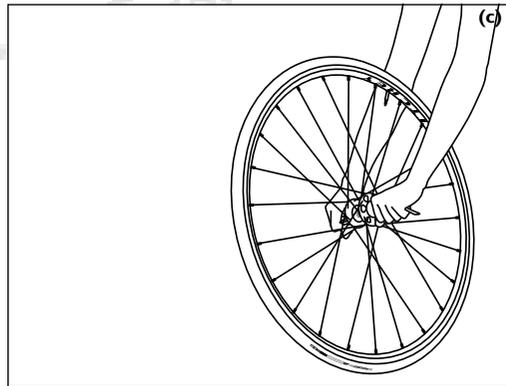
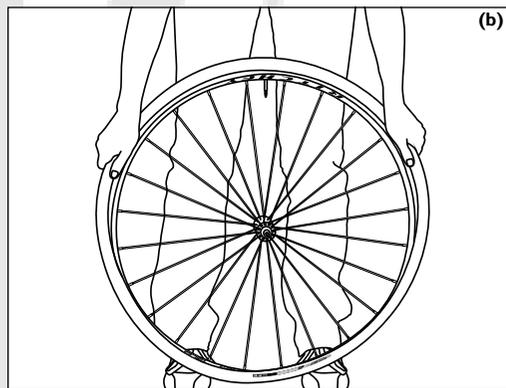


Quando lo pneumatico gira senza deformazione laterale, togliete la ruota dal sostegno e pompate lo pneumatico fino alla metà della pressione normale. Caricate la ruota sulle estremità dell'asse e il bloccaggio rapido e fatela ruotare per alcuni metri a terra **(c)**. La ruota dovrebbe girare verticalmente ma per alcuni giri inclinata su entrambi i lati.

Se durante il controllo finale il pneumatico gira in modo circolare, gonfiatelo con la pressione massima. Fate fuoriuscire nuovamente la pressione fino a circa 4 bar. Attendete almeno otto ore, meglio se un giorno intero, prima di effettuare la prima uscita. Regolate la pressione dello pneumatico in base alle vostre esigenze rispettando le indicazioni RITCHEY.

Smontaggio

Per smontare lo pneumatico premerlo lateralmente sul lato opposto della valvola fino a quando non si crea una fessura e lo pneumatico si stacca. Se lo pneumatico dovesse opporre resistenza fate scorrere la leva di montaggio in plastica nella fessura e sfilate lo pneumatico.



Ruote

Le ruote vengono fornite già centrate con precisione. Non si può però evitare che con l'aumentare delle ore di utilizzo i raggi al mozzo e al cerchio si "assestino". Pertanto la tensione dei raggi si riduce lievemente. L'allentamento spontaneo di alcuni raggi può causare la deformazione laterale o verticale. Dopo un certo tempo di utilizzo, al più tardi dopo 400 km, è necessario quindi controllare le ruote e se necessario centrarle nuovamente **(d)**.

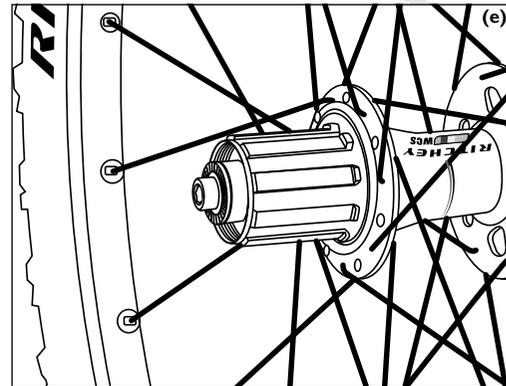
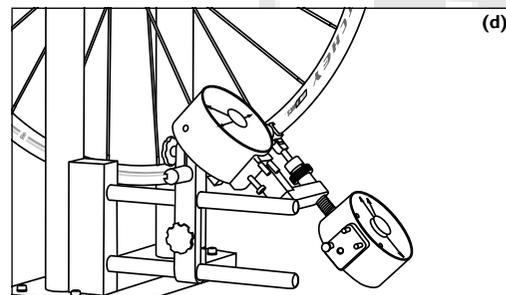
Centrata

! La centratura dovrebbe essere effettuata solamente dal rivenditore di fiducia. Se i raggi vengono tesi da personale non qualificato potrebbero verificarsi danni irreparabili.

Se vi sentite comunque in grado di eseguire la centratura, tenete presente quanto segue:

- Non svitate mai i nipples per centrare una deformazione laterale o verticale. Tirate sempre i raggi in modo da ottenere nuovamente la tensione persa durante l'uso.
- Se le ruote sono state utilizzate per lungo tempo, i nipples sui raggi potrebbero essere leggermente bloccati. Per non torcere i raggi durante la centratura consigliamo di allentare inizialmente i nipples di un quarto di giro e quindi di stringerli.

! Per evitare di causare danni vi consigliamo di custodire le ruote RITCHEY in una borsa quando le trasportate separatamente dalla bicicletta o se non le utilizzate per lungo tempo.



Montaggio della cassetta pignoni

Le ruote RITCHEY sono disponibili solamente con ruota libera per pacchi pignoni Shimano, Campagnolo e SRAM **(e)**.

Tenete presente che per le cassette pignoni Shimano da 10 velocità, prima di montare la cassetta pignoni dovete collocare il distanziale sottile all'interno sul corpo ruota libera, altrimenti non potete serrare la cassetta pignoni.

I corpi ruota libera RITCHEY sono in acciaio o in alluminio.

Non montate pignoni singoli o pacchetti pignoni costituiti da pignoni avvitati singolarmente con distanziali insieme a corpi ruota libera in alluminio della serie di ruote WCS. I pignoni singoli scavano leggermente nel materiale morbido del corpo ruota libera impedendo che possano essere facilmente smontati in un secondo tempo. Il corpo ruota libera può essere danneggiato o intaccato!

Utilizzate preferibilmente pacchetti pignoni Shimano Spiderarm (forma a supporto) con i pignoni più grandi uniti su supporti in alluminio o in substrato di plastica **(e)**. Questo significa una superficie di contatto più grande e quindi una distribuzione più efficiente delle sollecitazioni dei pignoni.

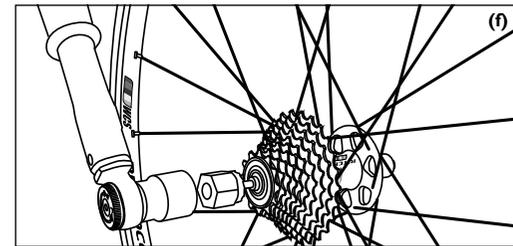
! Prima del montaggio incerate il corpo ruota libera e tutto il pacco pignoni con della cera a spruzzo e fate asciugare completamente. Questo protegge dalla corrosione e facilita un successivo smontaggio.

Inserite i pignoni sul corpo ruota libera profilato. La profilatura è asimmetrica affinché le scanalature nei pignoni per ottimizzare la cambiata siano posizionate ottimamente. Assicuratevi che nei singoli pignoni i numeri dei denti impressi siano rivolti verso di voi. Se non sono impressi dei numeri, i pignoni sono inseriti correttamente quando le scanalature sono rivolte verso l'esterno.

Inserite con le dita il dado di chiusura ingrassato sulla filettatura e sulla superficie di contatto e serratelo di uno-due giri con la mano prima di procedere con il utensile. Serrate il dado con una chiave dinamometrica applicata su il utensile speciale **(f)**. Rispettate la coppia di serraggio consigliata di 30 - 40 Nm. Non superate la coppia di serraggio massima. Forze di chiusura troppo elevate possono danneggiare la filettatura.

Infine girate il corpo ruota libera con i pignoni montati. Controllate la facilità di movimento e assicuratevi che i pignoni girino dritti. Se così non fosse, è necessario smontare la cassetta pignoni e trovare la causa.

! Una volta sostituita la cassetta pignoni o la prima volta che montate la ruota posteriore sulla vostra bicicletta dovete verificare il funzionamento del cambio. Accertatevi che gli arresti di fine corsa siano impostati correttamente. Se non sono registrati correttamente la trasmissione potrebbe cedere o il cambio potrebbe andare a sbattere contro i raggi. Questo potrebbe causare un incidente e provocare danni alla vostra bicicletta!



Smontaggio della cassetta pignoni

Inserite un utensile speciale adatto esattamente al profilo del dado di chiusura della cassetta pignoni. Assicurate il utensile speciale se necessario con il bloccaggio rapido (a). Non attaccatelo come di consueto, bensì serratelo un poco affinché l'utensile speciale si posizioni saldamente sul dado di chiusura.

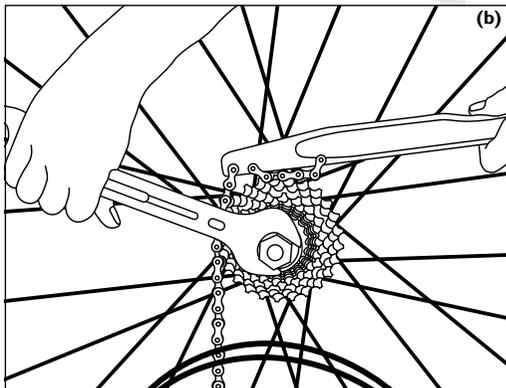
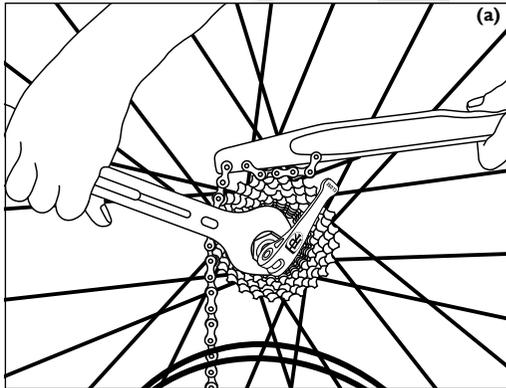
In questo modo impedirete che il utensile si spigoli o che scivoli via improvvisamente. Tenete ferma la cassetta pignoni con una frusta per catena (b). Aprite il dado di chiusura con una chiave a bocca o ad anello adatto al utensile.

Quando l'anello di bloccaggio si sarà allentato dovrete aprire mano a mano il bloccaggio rapido per svitare l'anello.

Togliete il pacco pignoni dal corpo ruota libera. I primi pignoni e distanziali sono inseriti singolarmente. Se non si lasciano estrarre, probabilmente si sono attaccati leggermente alla superficie del corpo ruota libera. Staccate i pignoni inserendo due cacciaviti larghi, immediatamente opposte tra le intercapedini dal pignone esterno.



Per quanto riguarda il controllo e la registrazione del cambio, attenetevi alle indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso generali della vostra bicicletta o nelle istruzioni per l'uso del produttore del cambio.



Montaggio dei dischi dei freni

Le ruote MTB disc RITCHEY sono costruite per fissaggio a 6 fori secondo lo standard IS 2000.

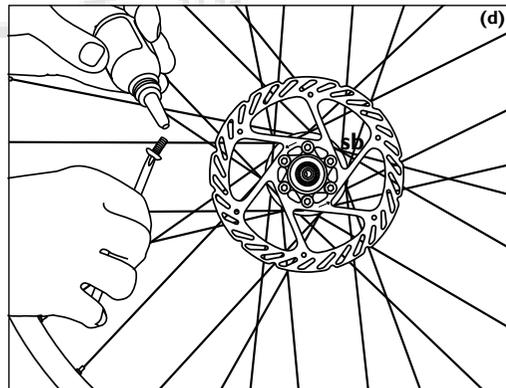
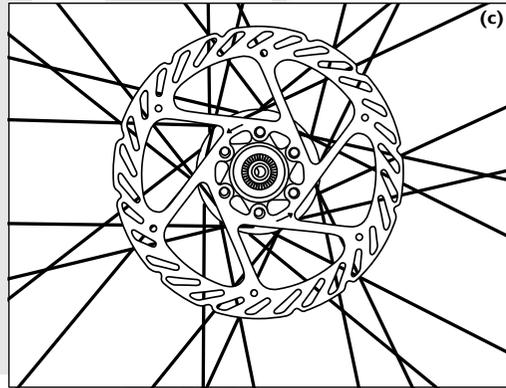
Posizionate il disco del freno sulla flangia del mozzo. Attenetevi alla direzione della freccia sul disco che deve essere visibile esternamente e indicare nella direzione di rotazione della ruota (c).

Verificate se il disco è collocato in posizione piana su tutta la superficie. In caso contrario è necessario misurare il disco e la flangia del mozzo. In questo caso contattate il vostro rivenditore specializzato. Utilizzate sempre componenti originali del produttore di freni (dischi e viti).

Inserite tutte le 6 viti senza grasso e avvitatele aiutandovi con una chiave Torx o ad esagono incassato fino a quando le teste toccano il disco.

Se necessario applicate del frenafiletto liquido per viti (Loctite) sulla filettatura della viti, nel caso in cui non vi sia già stata applicata dal produttore della pasta frenafiletto per viti (d).

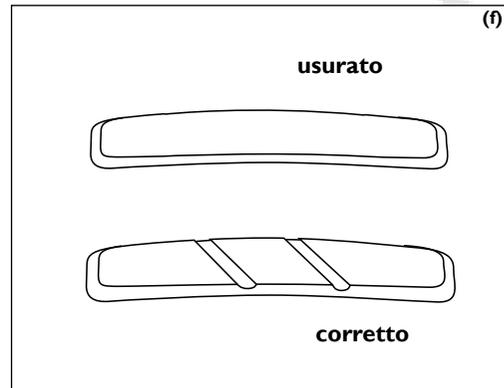
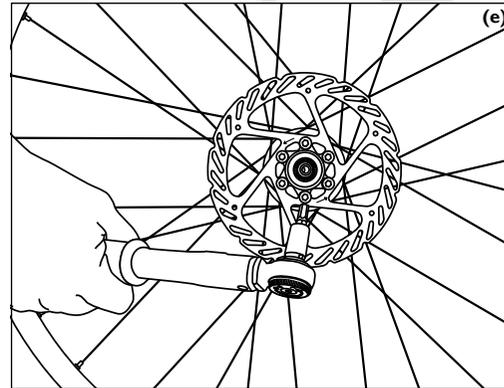
Ruotate il disco in senso inverso rispetto a quanto indicato dalla freccia e serrate le viti con una chiave dinamometrica in modo alternato, iniziando con 3-4 Nm. Stringete quindi le viti con la coppia di serraggio consigliata dal produttore dei freni (e).



In seguito ad uno smontaggio, se dovete riutilizzare le viti sarà necessario applicare nuovamente del frenafiletto!



Attenetevi scrupolosamente alle istruzioni di montaggio del produttore della bicicletta e dei freni riportate nelle istruzioni per l'uso.



Pattini del freno a pattino

Consigliamo di utilizzare i pattini RITCHEY in combinazione con i cerchi RITCHEY. Per qualsiasi domanda rivolgetevi al vostro rivenditore specializzato RITCHEY.

Fate sostituire immediatamente i pattini usurati. Il livello di abrasione è riconoscibile dagli indicatori di usura, quali le scanalature sul pattino che vengono eliminati poco alla volta dalle frenate (f).

Potete conseguire una capacità di frenata ottimale su un rettilineo se all'occorrenza azionate entrambi i freni. La forza frenante del freno della ruota anteriore è quasi del 100%. Una frenata troppo intensa sul freno anteriore può far capottare la bicicletta. Dopo aver effettuato una sostituzione dei pattini provate ad eseguire delle frenate in zone prive di traffico fino ad avere il pieno controllo della bicicletta.

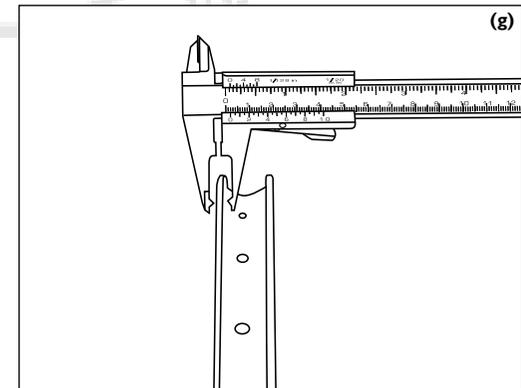
In curva dovete frenare con particolare attenzione. RITCHEY consiglia di non frenare in curva se possibile, poiché può verificarsi una perdita d'aderenza delle ruote e quindi una caduta. Nel caso in cui foste costretti a frenare durante una curva, azionate il freno posteriore.

Tenete presente che l'azione frenante e l'aderenza degli pneumatici si riducono notevolmente in caso di bagnato. Con fondo bagnato guidate con particolare prudenza e molto più lentamente rispetto a condizioni di asciutto per avere più tempo per frenare.

Il calore che si sviluppa per mezzo della frenata su discese veloci e ripide può danneggiare gli pneumatici e/o le camere d'aria. L'incollaggio dello pneumatico può allentarsi o la camera d'aria può perdere aria. Questo può provocare la perdita di controllo sulla bicicletta e causare gravi cadute. Non fate strisciare i freni in discesa. Eventualmente fermatevi e fate raffreddare all'occasione i freni.

Consigliamo di testare assolutamente le ruote RITCHEY in condizioni di pioggia prima di affrontare una gara in tali condizioni, in modo da non essere sorpresi dalle differenti capacità di frenata.

Tenete presente che anche i fianchi dei cerchi si usurano. Fateli misurare dal vostro rivenditore specializzato al più tardi dopo aver sostituito il secondo set di pattini (g).



Garanzia legale sui difetti di fabbricazione

Secondo la normativa europea per la tutela del consumatore, l'acquirente ha diritto per i primi 2 anni dalla data d'acquisto a tutte le garanzie legali a seguito di difetti di fabbricazione. In America del Nord tale diritto si riferisce al primo anno dalla data d'acquisto. Per legge il vostro rivenditore specializzato è responsabile che il vostro componente non abbia difetti che ne compromettano il valore o l'efficienza.

La regola dei 2 anni vale solo negli stati che hanno ratificato gli accordi UE. Informatevi presso il vostro rivenditore specializzato sulle disposizioni valide nel paese di acquisto.

La premessa per poter esercitare la garanzia legale sui difetti di fabbricazione è l'uso consentito (vedi capitolo "Prima della prima uscita").

Sono esclusi i danni da usura (abrasione degli pneumatici, dei pattini e delle superfici frenanti del cerchio in caso di freni a pattino), incuria (carenza di cura e manutenzione), caduta, sovraccarico a seguito di carico eccessivo, montaggio e trattamento improprio, nonché la modifica dei componenti.

Attenetevi scrupolosamente alle istruzioni di montaggio e alle istruzioni specifiche dei relativi produttori per quei componenti che vengono utilizzati unitamente ai prodotti RITCHEY. È molto importante specialmente per le indicazioni delle coppie di serraggio e per la descrizione della manutenzione. Non dimenticate tutte le istruzioni che potrebbero essere allegate ai prodotti RITCHEY. Attenetevi scrupolosamente ai comportamenti e alle procedure di controllo e a tutte le indicazioni per sostituire componenti rilevanti per la sicurezza, ad es. pattini consumati e fianchi dei cerchi assottigliati dalle frenate.

Il vostro contatto diretto per tutti i temi illustrati nelle presenti istruzioni per l'uso dovrebbe essere in ogni caso sempre il vostro rivenditore specializzato RITCHEY, che sarà ben lieto di rispondere con competenza a tutte le vostre domande. Affinché le vostre richieste possano essere elaborate è necessario che mostriate la ricevuta d'acquisto.

Nel caso in cui si verifichi un difetto o abbiate una richiesta contemplata dalla garanzia, rivolgetevi al rivenditore specializzato presso il quale avete acquistato il prodotto RITCHEY. RITCHEY ha degli accordi esclusivi con tutti i concessionari per disbrigare i casi contemplati dalla garanzia. Se non avete acquistato un prodotto RITCHEY da un concessionario RITCHEY autorizzato (ad es. su un'asta online), perdetevi il diritto di rivalervi su RITCHEY e dovete rivolgervi al relativo venditore.

Indicazioni sull'usura

I componenti delle biciclette sono soggetti ad usura dovuta all'uso, che dipende dalla cura e manutenzione, dall'uso del mezzo e dalle condizioni ambientali a cui è esposto, ad es. pioggia, fango, polvere e sabbia. Alcuni componenti necessitano di cura e manutenzione regolari. Non stante ciò primo o poi – come tutti i componenti – non saranno più utilizzabili. Quanto questo si verifica dipende dall'intensità e dalle condizioni d'uso.

I seguenti componenti RITCHEY sono soggetti soprattutto a usura, non coperta dalla garanzia, dovuta all'uso:

Pneumatici

Gli pneumatici si usurano in base allo stile di guida, al fondo e alle sollecitazioni durante la guida. Tale usura è inevitabile, ma può essere limitata adeguando il proprio stile di guida e facendo sì che l'utilizzo abbia un impatto meno forte sulla bicicletta. Uno pneumatico consumato e usurato non fornisce più l'aderenza sul fondo a cui siete abituati e può causare una caduta. Per la vostra sicurezza sostituite gli pneumatici consumati, screpolati o danneggiati in altro modo.

Per prolungare la vita utile degli pneumatici evitate di eseguire frenate che bloccano la ruota e la fanno strisciare sul fondo e non guidate su spigoli vivi.

Camere d'aria

Anche le camere d'aria invecchiano; per questo RITCHEY consiglia di montare una nuova camera d'aria per ogni pneumatico nuovo.

Cerchi nel caso di freni a pattino

Frenando si usura non solo il pattino, ma anche il cerchio. Verificate quindi regolarmente il cerchio, ad es. quando pompate lo pneumatico.

Rispettate i valori riportati sul cerchio. Fate controllare dal rivenditore di biciclette lo spessore della parete al più tardi dopo il secondo set di pattini. Deformazioni del fianco del cerchio o spaccature sottili all'aumentare della pressione di gonfiaggio sono segni che indicano che il cerchio ha raggiunto la fine della vita utile e deve essere sostituito. Cerchi consumati possono cedere improvvisamente e causare ferite gravi. Non dovete pertanto sottovalutare il controllo dei cerchi.

Pattini

Frenando i pattini si usurano a causa dell'attrito sul cerchio. A seconda dallo stile di guida, delle condizioni topografiche, del fondo e atmosferiche i pattini si usurano più o meno velocemente.

Sui fianchi dei cerchi in carbonio i pattini si usurano particolarmente velocemente. Pertanto verificate lo stato dei pattini dopo ogni uscita e sostituiteli tempestivamente.

Garanzia commerciale del produttore

I prodotti RITCHEY sono fabbricati con grande cura, realizzati secondo le più alte esigenze qualitative e vengono sottoposti a controlli accurati. I nostri prodotti vengono verificati nell'ambito del nostro sistema di controllo interno per rispondere ai più rigidi standard di qualità. Ma i controlli vengono effettuati anche da laboratori di verifica esterni e neutrali.

Pertanto nel territorio UE, indipendentemente dalla legislazione, concediamo per tutti i prodotti RITCHEY una garanzia commerciale per danni di fabbricazione e lavorazione di 2 anni dalla data d'acquisto.

Per il mercato nordamericano, indipendentemente dalla legislazione, concediamo una garanzia commerciale per danni di fabbricazione e lavorazione per 1 anno dalla data d'acquisto.

(Ad eccezione dell'usura, degli pneumatici, dei fianchi dei cerchi, ecc. come descritto sopra).



Se non avete acquistato il prodotto da un rivenditore autorizzato, probabilmente RITCHEY non potrà garantire la copertura da voi desiderata per il prodotto che avete acquistato.

La garanzia del produttore vale solo per il primo acquirente dietro presentazione della ricevuta d'acquisto, dalla quale si devono poter rilevare data d'acquisto, indirizzo del rivenditore specializzato e denominazione del modello. Requisito per la garanzia è l'uso consentito.

Sono esclusi i danni da

- usura
- incuria (carenza di cura e manutenzione)
- incidenti
- sovraccarico per carico eccessivo
- montaggio e uso improprio nonché
- modifica del componente (ad es. fori praticati nel cerchio)

Le istruzioni contenute in questo e in altri manuali RITCHEY vengono preparate con cura per aumentare il ciclo di vita dei prodotti RITCHEY. Tutte le garanzie decadono se non vengono rispettate le istruzioni di montaggio e/o se non vengono rispettati gli intervalli di ispezione e di manutenzione.

Nei casi contemplati dalla garanzia, RITCHEY si riserva il diritto di inviare un modello successivo nel colore disponibile oppure, nel caso in cui non fosse disponibile, il relativo modello di valore superiore. I costi di sostituzione e montaggio nonché eventuali accessori (a seguito delle misure modificate) non vengono rimborsati nei casi contemplati dalla garanzia.

La garanzia non comprende i costi della mano d'opera, di trasporto nonché i costi derivanti da difetti.

Nel caso in cui dovessero presentarsi difetti, il vostro interlocutore è il rivenditore specializzato RITCHEY.

Se avete domande rivolgetevi al rivenditore del vostro paese. Un elenco di tutti i distributori è disponibile all'indirizzo www.ritcheylogic.com.

RITCHEY International
Via Cantonale 2
CH- 6916 Grancia-Lugano

European Authorized Representative
Obelis s.a
Bd. Général Wahis 53
1030 Brussels, BELGIUM

RITCHEY Corporate HQ's
620 Spice Island Drive
Sparks, NV 89431

RITCHEY Design Inc.
Sales & Warranty Office
575 Old County Road
San Carlos, CA 94070

RITCHEY Design Inc. Taiwan Branch
22-I, #123 Chungang Rd. Sec 3
Taichung 407
Taiwan R.O.C.

Rivolgetevi al vostro distributore nazionale. Un elenco è disponibile all'indirizzo www.ritcheylogic.com.



Modifiche ai dettagli tecnici, al testo e alle illustrazioni riservate.

© È vietata la ristampa, la traduzione, la riproduzione o l'ulteriore uso, ad es. su supporti elettronici, anche parziale, senza autorizzazione scritta.

Testo o concezione:

Zedler – Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de
Edizione 1, ottobre 2012