



MANUALE D’ISTRUZIONI DELLA TUA NUOVA BASSO

Sommario:

- La prima corsa
- Prima di ogni corsa
- Dopo una caduta
- Adattare la bicicletta al corridore
- Indicazioni importanti per l’uso, la manutenzione e la cura

Istruzioni per l’uso di questo manuale

Per modelli non appartenenti a questa categoria, questo manuale non è valido. Fare particolare attenzione ai seguenti simboli:

	Questo simbolo indica un possibile pericolo se non vengono osservate scrupolosamente le indicazioni date, o meglio le corrispondenti misure di sicurezza consigliate.		Questo simbolo avverte di un uso scorretto che può provocare dei danni.
	Questo simbolo da informazioni per un uso corretto del prodotto e dei singoli componenti secondo questo manuale.		

1. La prima corsa

Il Vs. rivenditore è in grado di effettuare ogni operazione di regolazione e messa a punto della Vs. bicicletta, tenendo in considerazione il peso del ciclista in rapporto al mezzo.

Le biciclette da corsa possono essere utilizzate su strade pubbliche. Osservare le relative normative sulla circolazione vigenti nel paese dove utilizzate la bicicletta.

La Vs. bicicletta può avere delle limitazioni d’uso. Consultate il manuale per sapere a quale uso è destinata. Se notate qualcosa di anomalo, prima di utilizzare la bicicletta rivolgetevi al Vs. rivenditore e non utilizzate il mezzo finché il problema non sia stato risolto.

In che posizione usate solitamente i freni? Ecco la prova: potete facilmente frenare con il freno anteriore o posteriore, identificando quello collegato alla leva destra o sinistra? O siete stati abituati ai cavi inversi? In tal caso il Vs. rivenditore specializzato può scambiare la posizione delle leve freno.

- Utilizzando un manubrio aerodinamico la posizione dei comandi freno è forzatamente spostata. Abbiate cura di esercitarvi in questa nuova posizione prima di utilizzare la vostra bici in situazioni di possibile pericolo.

La sella e il manubrio sono in posizione ideale? La corretta altezza della sella si ha quando con il pedale nella posizione più bassa e il piede sul pedale, il corridore ha il ginocchio leggermente piegato. Deve inoltre poter toccare a terra con entrambe le punte dei piedi.

2. Prima di ogni corsa

Se utilizzate la bicicletta per la prima volta, Vi preghiamo di voler controllare i seguenti punti:

- Sono avvitati in modo giusto i bloccaggi delle ruote anteriori e posteriori, reggisella e qualsiasi altro parte?

- Se i bloccaggi non sono stati chiusi correttamente, questi possono causare la fuoriuscita di componenti dalla loro sede con conseguente caduta del corridore!

- Fare riferimento alle linee guida del produttore per garantire la corretta pressione dei pneumatici.

Fate una prova dei comandi dei freni tirando con forza la leva dei freni verso il manubrio. Il pattino dei freni deve aderire per tutta la sua superficie sul cerchio della ruota. I pattini non devono toccare il battistrada. La leva non deve arrivare completamente al manubrio ma rimanere scostata da questo per alcuni millimetri.

	Questo simbolo indica un possibile pericolo se non vengono osservate scrupolosamente le indicazioni date, o meglio le corrispondenti misure di sicurezza consigliate.
	Questo simbolo avverte di un uso scorretto che può provocare dei danni.

Freni a Disco: accertarsi che i dischi e le pastiglie dei freni rimangano assolutamente privi di cera, grasso e lubrificante. Le pastiglie dei freni, una volta contaminate con olio, non possono essere pulite, ma devono essere sostituite!

Perdite nei cavi dei freni idraulici potrebbe renderli inefficaci. Eliminare immediatamente tali perdite, per scongiurare il pericolo di incidenti!

Per un uso su strade aperte al traffico, osservare sempre le normative sulla circolazione del paese dove utilizzate la bicicletta. Ricordatevi che usare la bicicletta con scarsa visibilità o nell’oscurità può essere pericoloso. Per questo motivo dovete dotare la vostra bicicletta da corsa di dispositivi di illuminazione nel caso in cui la vogliate utilizzare in condizioni di scarsa visibilità o oscurità.

- Non iniziate una corsa se la Vs bicicletta dovesse presentare un difetto nei punti qui indicati. Cercate un rivenditore specializzato. Una corsa con un mezzo difettoso può essere pericolosa! La Vs. bicicletta subisce delle sollecitazioni che variano molto a seconda del tipo di terreno o del manto stradale dove viene utilizzata. I singoli componenti possono avere una usura precoce se utilizzati in condizioni estreme. Controllate spesso la Vs. bicicletta e verificate che non siano presenti scalfitture, piegature, modifiche alla vernice oppure un inizio di rottura del telaio. I componenti che vengono usati superando il loro tempo garantito di utilizzo possono causare dei danni all’improvviso. Fate controllare regolarmente la Vs. bicicletta dal rivenditore specializzato per una verifica dell’usura dei componenti. Sarà sua premura sostituire eventuali componenti non più idonei.

3. Dopo una caduta

Controllare che le ruote siano ancora inserite in modo corretto nel corrispondente forcellino, che i cerchi non presentino dei danni, che il telaio sia in perfetto allineamento con la forcella. Fate una prova manuale girando le ruote ed osservate che ci sia il giusto gioco tra i pattini dei freni e il bordo laterale dei cerchi.

Controllate che il manubrio e l’attacco non siano piegati o presentino delle crepe. Controllate che l’attacco manubrio sia inserito in modo fermo nella forcella. Appoggiatevi brevemente sull’impugnatura dei freni per un controllo della tenuta del manubrio nell’attacco. Controllate che la catena si trovi in posizione corretta nei pignoni. Se la caduta è avvenuta sul lato della trasmissione, controllare il suo funzionamento. Con l’aiuto di un'altra persona, alzate la bicicletta dalla parte della sella e azionando le leve del cambio, controllate il funzionamento dei deragliatori. Controllate in particolar modo che quando la catena passa dalle corone piccola alle grandi, il cambio non si avvicini troppo ai raggi. Un cambio piegato o un forcellino storto possono avere come conseguenza che il cambio stesso si imprigioni nei raggi, con un grave pericolo di caduta e di ulteriori danni al cambio, alla ruota posteriore e al telaio.

Controllate il funzionamento del deragliatore, in caso di danno la catena non può essere più tenuta in sede e la bicicletta diventa inutilizzabile. Per verificare che il telaio non abbia subito delle pieghe nella caduta, guardate dalla posizione sopra la sella la parte posteriore del telaio e la scatola del movimento dei pedali. Queste parti devono essere perfettamente allineate sullo stesso asse. Date un’ultima occhiata in generale per accertarVi che tutto sia in buono stato.

Dopo una caduta si consiglia di fare ritorno usando la bicicletta con cautela. Evitate frenate brusche o sollecitazioni e usate un cambio medio, con pedalata leggera. Arrivati a destinazione la bicicletta va controllata in ogni sua parte. Eventuali componenti danneggiati devono essere sostituiti dal negoziante specializzato.

- Parti piegate, possono spezzarsi all’improvviso. Queste non devono essere raddrizzate a mano poiché esiste sempre il pericolo di rottura, in particolar modo per quanto concerne la forcella, il manubrio, l’attacco manubrio, la guarnitura e i pedali. Per una massima sicurezza si consiglia sempre una sostituzione di tali componenti.

4. Adattare la bicicletta al corridore

La Vs. statura è la base per la scelta giusta della misura del telaio della bicicletta. La bici non deve essere troppo grande rispetto alla vostra statura e deve lasciarvi una adeguata libertà di movimento per evitare che vi infortuniate nel caso doveste scendere in fretta dalla bicicletta. La scelta di un modello impone al corpo già una sua posizione prestabilita. Alcuni componenti della Vs. bicicletta come attacco manubrio, reggisella e posizione delle leve freno, sono concepiti in modo da poter essere adattati individualmente alle Vs. proporzioni del corpo.

- Per poter effettuare tutte le operazioni qui descritte bisogna essere dotati di esperienza, degli attrezzi giusti (per es. una chiave dinamometrica) ed una buona manualità. Ogni dado va avvitato con cautela. Aumentate il serraggio per gradi e controllate sempre che il pezzo sia nella sua sede. Usate una chiave dinamometrica e non superate mai il punto massimo di avvitamento consigliato dal produttore!

Dopo ogni montaggio fate una prova (vedi al capitolo “prima di ogni corsa”) e fate una breve corsa fuori dal traffico stradale. Questo è il modo perfetto per avere la massima sicurezza. In caso di dubbi, fate un breve controllo delle varie posizioni dei componenti e consultate una persona specializzata che può assecondare le vostre richieste di modifica. Con una messa a punto in officina dopo un primo breve periodo di rodaggio, tutte le vostre richieste possono essere soddisfatte.

- Può succedere che nei telai di misura piccola il piede sbatta contro la ruota anteriore. Controllate di aver una corretta regolazione dell’attacco delle scarpe sul pedale.

Grazie all’utilizzo di Comfort Kit e degli ulteriori distanziatori integrati potete ottenere una posizione più alta, da 1 a diversi centimetri, con la stessa bici potete quindi andare dal set up RACING al COMFORT mantenendo le caratteristiche del telaio di guida e precisione.

	RACE +00mm		RACE PLUS SPACER +5mm or more		INTERMEDIATE KIT COMFORT +10mm		COMFORT KIT COMFORT & SPACER +15mm or more
--	----------------------	--	---	--	--	--	--

Nei modelli con reggisella integrato allentate la vite, inserite il reggisella in sede, e una volta posizionato all’altezza desiderata stringere la vite stando attenti a non superare la forza consigliata per la chiusura. Nelle bici che utilizzano il sistema di bloccaggio 3B-Clamp seguite i passi indicati nel disegno:

--	--	--

Per verificare che la sella non si muova dalla posizione scelta, premete sulla punta o cercate di ruotarla con le mani; non si deve muovere.

Controllate di aver comunque una posizione sicura per toccare terra con la punta dei piedi. In certi casi è necessario abbassare un po’ la sella.

- Non utilizzate la bicicletta se il reggisella è stato alzato oltre il limite massimo oppure oltre la marcatura massima di fuoriuscita; questo potrebbe spezzarsi oppure si potrebbe danneggiare il telaio.

Regolazione dell’altezza del manubrio

L’altezza del manubrio in relazione alla sella determina l’inclinazione della schiena. Se il manubrio viene montato basso, il corridore ha una posizione aerodinamica e il suo peso grava maggiormente sulla ruota anteriore. Questa posizione però è molto impegnativa e scomoda per il corridore, poiché il peso grava su polsi, braccia, busto e nuca. Nel sistema a-headset, l’attacco manubrio è parte integrante della forcella e del sistema di guida. L’attacco non è in sé regolabile ma deve essere smontato, rimontato e riposizionato nuovamente, fino a trovare la vostra posizione ideale sul manubrio.

- L’attacco manubrio fa parte della struttura della bicicletta. Modifiche possono mettere in pericolo la Vs. sicurezza. In caso di dubbio vogliate consultare il Vs. negoziante specializzato.

Regolazione della posizione delle leve freno

Dovete controllare che la leva abbia uno spazio iniziale di movimento prima che i pattini freno si appoggino ai cerchi e che i freni non bloccino il cerchio in modo troppo immediato. Controllate il momento in cui i freni toccano i cerchi. Se questo punto di appoggio avviene già dopo un breve movimento delle leve, i freni potrebbero durante la corsa venire a contatto con i cerchi.

- Le leve dei freni non devono appoggiare al manubrio se tirate fino alla fine. Si deve raggiungere la massima potenza di frenata prima che le leve arrivino a toccare il manubrio!

Modifica dell’inclinazione del manubrio e delle leve dei freni

La parte piatta alle estremità inferiori del manubrio deve trovarsi parallela al terreno oppure essere leggermente rivolta verso il basso; le parti finali dell’impugnatura dei freni si devono trovare in posizione ideale come prolungamento della parte inferiore della curva del manubrio. In caso di modifica della posizione delle leve dei freni si prega di voler contattare il rivenditore specializzato, poiché il nastro copri manubrio deve poi essere riavvolto in modo corretto.

Regolazione manubrio

Per regolare l’inclinazione del manubrio svitate le viti esagonali nella parte inferiore e superiore dell’attacco manubrio. Ruotate il manubrio sino ad arrivare alla posizione da Voi richiesta. Controllate che il manubrio si trovi in posizione centrale rispetto all’attacco manubrio. Avvitare le viti con la chiave dinamometrica procedendo in sequenza a “croce”: prima quella superiore destra, poi quella inferiore sinistra, poi la superiore sinistra e infine la inferiore destra. Chiudete in modo progressivo, stringendo le viti in sequenza e un po’ alla volta, chiudendole fino in fondo solo alla fine. Provare a ruotare il manubrio verso l’attacco. In caso fosse necessario avvitate ulteriormente le viti.

- L’avvitamento dell’attacco manubrio e del manubrio stesso deve avvenire con una chiave dinamometrica. I valori corrispondenti consigliati dal produttore li trovate indicati sui componenti stessi.

5. Indicazioni importanti per l’uso, la manutenzione e la cura

Funzionamento della catena

La tecnologia moderna ha dotato le biciclette di particolari forme dei denti dei pignoni, di catene flessibili e scatti precisi dei cambi. Il cambio dei rapporti di corsa avviene in modo semplice e fluido.

Utilizzando dei rapporti dove la catena si trova in posizione obliqua, il grado di forza di pedalata si abbassa. Un funzionamento non idoneo della catena si ha quando la stessa si trova sulla corona più piccola anteriore e nello stesso tempo si trovi appoggiata lateralmente sui due o tre pignoni piccoli degli ingranaggi posteriori.

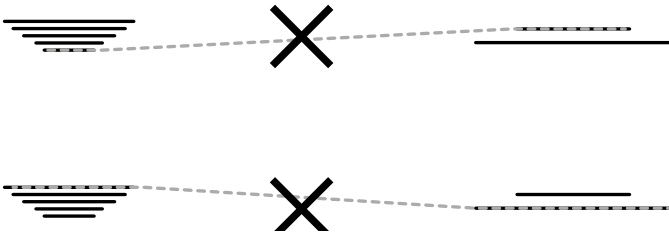
- Si consigliano calzoni con gamba stretta per evitare che i pantaloni si impiglino nella catena.

Funzione e uso

Nelle biciclette da corsa le leve dei cambi sono integrate nelle impugnature dei freni. Nel modello Campagnolo la leva del cambio si trova dietro alla leva del freno, spostando con il dito indice e medio la leva verso l’interno viene selezionato un rapporto più alto. Facendo pressione con il pollice sul tasto interno della manopola, la catena viene portata sui denti più piccoli.

Con i comandi Shimano il cambio viene azionato con uno spostamento di tutta la leva dei freni verso l’interno per portare il cambio verso il rapporto più alto. In caso di azione della leva più piccola questa porta la catena sulla corona dei denti più piccoli.Specialmente cambiando con il deragliatore anteriore c’è pericolo che la catena possa fuoriuscire. E’ importante in questo caso che mentre si cambia venga mantenuta una pedalata continua ed omogenea, sino ad arrivare all’aggancio della catena agli ingranaggi dei pignoni.

- Cambiando i rapporti quando si preme fortemente sui pedali, può accadere che la catena fuoriesca. Durante la manovra di cambio sugli ingranaggi posteriori, la catena può uscire di sede del tutto e provocare una caduta. Può anche accadere che la catena in questo caso venga danneggiata.
- Prendete confidenza con i cambi in una zona non trafficata e provate le funzioni delle leve e delle impugnature della Vs. bicicletta.
- Evitate di utilizzare dei rapporti dove la catena si trova in posizione obliqua.



Manutenzione della catena

Questo è un lavoro semplice: una catena ben lubrificata garantisce una guida scorrevole. La quantità del lubrificante non è importante, bensì si deve far attenzione a coprire tutte le zone. L’operazione va fatta con una certa frequenza. Pulite la catena ogni tanto con uno straccio imbevuto di liquido sgrassante ed eliminate eventuale sporco o residui di grasso. Non c’è la necessità di usare dei prodotti specifici per eliminare il grasso. Applicare alle parti pulite della catena dell’olio per catena.

Per questa operazione girate la pedivella e cospargete di liquido i rulli. Successivamente fate fare più giri alla catena. Si consiglia poi di lasciare la bicicletta ferma per alcuni minuti, in tale periodo si permette al prodotto di penetrare in modo migliore nella catena.

L’eventuale prodotto superfluo deve essere eliminato con uno straccio.

- Usate dei prodotti biologici per salvaguardare l’ambiente.
- Fare particolare attenzione che non ci sia del lubrificante nella zona dei freni, cerchi o altre parti del gruppo frenante. In questo caso i freni non funzionerebbero in modo adeguato!

	Una catena troppo tesa può spezzarsi e provocare una caduta!
--	--

Usura della catena

La catena fa parte dei componenti della bicicletta con maggiore usura. La sua durata dipende molto dalla guida del ciclista. Controllate perciò che questa venga lubrificata regolarmente, specialmente dopo periodi di pioggia. Cercate di usare i rapporto con posizione della catena obliqua il minor tempo possibile.

Le maglie che compongono la catena hanno un limite di utilizzo che va da 1.000 fino a massimo 3.000 km. Superando tali valori si può compromettere la sicurezza della stessa bicicletta. In caso si superi il periodo consigliato della durata della catena, i pignoni e gli altri componenti del cambio vengono logorati fortemente. La sostituzione di queste parti del cambio può risultare molto più costosa che la semplice sostituzione della catena.

Per un controllo preciso della catena il Vs. negoziante specializzato dispone di speciali apparecchiature. La sostituzione di tale pezzo deve essere fatta da mani esperte. Le catene moderne non possiedono di regola una maglia di chiusura ed è perciò necessario avere l’attrezzatura speciale per il loro montaggio. Il negoziante specializzato Vi può consigliare la catena più indicata per il Vs cambio.

- Una catena troppo tesa può spezzarsi e provocare una caduta!

Controllo e regolazione del cambio

Il cambio della vostra bicicletta è stato messo a punto dal Vs rivenditore specializzato prima di consegnarvela. Dopo i primi chilometri i cavi si possono però adattare e si possono allungare, in tal caso le cambiate possono non essere più precise e la catena involontariamente può passare sui pignoni vicini.

- Se la bicicletta ha subito un urto sul cambio, può esserci il pericolo che questo si sia piegato oppure che non si trovi più nella sua sede fissa. In questo caso, oppure nel caso vengano montate delle ruote diverse, dovete controllare il funzionamento del suo braccio oscillante ed eventualmente regolare la vite d’arresto finale.

- La regolazione del cambio e del deragliatore richiede molta esperienza. Osservate in tal caso tutte le istruzioni date dal produttore del gruppo. In caso di problemi con il cambio, rivolgeteVi al Vs. negoziante di fiducia. In caso di regolazione del cambio fate una prova di guida fuori dal traffico urbano.

Le ruote e i copertoni

La ruota è composta da mozzi, raggi e cerchi. Sui cerchi si montano i copertoni, nei quali si trovano le camere d’aria. Per evitare che le camere d’aria vengano a contatto con la parte dei raggi interna ai cerchi, fra cerchio e camera viene inserita una fascia di protezione.

La sollecitazione delle ruote è influenzata dal peso del ciclista e dal tipo di percorso. Anche se le ruote vengono realizzate con cura e centrate in modo perfetto, i raggi e i raccordi sono spesso messi a dura prova. Dopo un rodaggio da 200 fino a 400 chilometri, il Vs negoziante di fiducia provvederà alla centratrura delle stesse. Le ruote devono essere controllate regolarmente per tutta la vita della bicicletta.

Copertoni, camere d’aria, flaps, valvola, pressione.

I copertoni hanno la funzione di attrito e trazione al suolo. Inoltre servono per dare comfort e scorrevolezza e attiture eventuali colpi. La qualità dei copertoni, la cosiddetta carcassa, la miscela dei materiali e il disegno del battistrada sono punti decisivi per la resistenza e le caratteristiche di durata. Il Vs negoziante specializzato ha una ampia scelta di modelli a disposizione.

Il copertone può funzionare bene solo se gonfiato alla corretta pressione. Questa è importante pure per garantire una maggior resistenza ad una eventuale foratura. Una pressione troppo bassa può provocare uno schiacciamento della camera d’aria.

Il produttore indica di solito la pressione consigliata sul fianco del copertone oppure sull’etichetta apposta sullo stesso. Il limite del dato della pressione significa il massimo comfort e assorbimento di colpi, ideale per corse su terreni sconnessi. Aumentando la pressione la resistenza all’attrito diminuisce e diminuisce anche il comfort.

Copertoni con il massimo della pressione sono adatti a corse su strade con una buona manutenzione dell’asfalto.

- Abbiate particolare cura dei Vs copertoni e non scegliete percorsi che possono danneggiarli. Non gonfiate mai i copertoni oltre il valore massimo indicato. I pneumatici possono fuoriuscire dai cerchi durante la corsa oppure scoppiare. Usate la Vs bicicletta sempre con la pressione entro i valori indicati sul copertone e controllatela periodicamente.

In caso di presenza di copertoni con profili lisci o con fianchi consumati, si consiglia di sostituirli immediatamente; l’entrata di umidità e sporco può danneggiare il copertone in modo definitivo.

- I flap eventualmente danneggiati devono essere sostituiti immediatamente.

Cerchi e tensione dei raggi

Grazie ad una tensione regolare dei raggi si può garantire il movimento rotatorio lineare della ruota. In caso di modifica di tale tensione di uno o più raggi, oppure in presenza di rottura di anche uno solo degli stessi, la forza di trazione non è più equilibrata e le ruote non hanno più un movimento rotatorio in linea retta. Già prima di notare che la Vs. bicicletta non tiene più la guida in linea retta, la funzione di alcune parti dei raggi può essere stata compromessa. La zona laterale dei cerchi è anche la parte utilizzata dai freni per l’arresto della bici; nel caso qui sopra descritto i cerchi non hanno più un giro uniforme e lineare e questo incide anche sulla sicurezza della frenata.

- Non utilizzate ruote che non presentano più la loro forma originale. In caso di colpi laterali, i pattini dei freni possono non essere più adiacenti alla superficie dei cerchi e in certi casi entrare pure in contatto con i raggi causando un arresto immediato della bicicletta.

Controllate perciò regolarmente la superficie e la forma delle ruote. Per questa operazione alzate da terra la ruota e portatela in rotazione manualmente. Osservate lo spazio che c’è tra il cerchio e i pattini dei freni. Se durante la rotazione questa distanza si modifica di più di un millimetro, si consiglia di portare la bicicletta per un controllo dal negoziante specializzato.

- Raggi non in tensione devono essere rimessi in sede immediatamente, altrimenti in quell’area si ha un carico anomalo su tutti gli altri componenti.
- Centrare le ruote è un lavoro da specialisti e si consiglia tale lavoro al rivenditore specializzato.

Fissaggio della ruota tramite bloccaggi

Le ruote vengono fissate alla forcella o al telaio tramite un asse passante internamente al mozzo, un bullone e una leva di bloccaggio.

- Non utilizzate mai la bicicletta se prima non avete controllato il bloccaggio della ruota! Se la ruota si stacca durante la corsa, si può avere un infortunio grave. Basta un leggero colpo sulla leva dato inavvertitamente perchè la ruota non si trovi più corettamente nella sua sede.



INSTRUCTION MANUAL FOR BASSO RACING BICYCLE

Summary:

1. Your first ride
2. Before each ride
3. After a fall
4. Tailoring the bike to the rider
5. Important indication for use, adjust and care

How to use this manual

This manual is not suitable for non-road bike models. Please pay special attention to the following symbols:

This symbol takes your attention to a possible danger. You must follow closely the instructions on the side of this symbol. This manual also supplies our advice on security rules to be followed when riding a road bike

This symbol attracts your attention to a possible miss-use of the bike which could lead to damage to you and others.

This symbol attracts your attention to important information for a correct use of the bike as a whole or of the single important components of your bike.

1. Your first ride

Your retailer is able to tune up and adjust your bike according to your weight.

Racing bicycles can be used on open traffic roads. We strongly recommend to observe the traffic regulation of the country where you are riding your bicycle.

Your bicycle may have usage limitation. Read the instruction manual to know your bike's usage limitation. Should you notice something unusual in your bike's performance or appearance, do not ride it and ask your dealer to check it. Make sure that any possible problem has been sorted out before riding your bicycle.

Are you familiar with the braking system?

Some riders are more familiar with the use of the front brake operated by the left lever instead of the traditional right lever. Should you feel uncomfortable with the brakes operation of your new bike, you can ask your dealer to change the position of the cables and have the brake levers in the reverse position.

Use of aerodynamic handlebars affect the promptness of the braking action because the brake levers must be mounted in a more difficult position to reach. Get acquainted with the new brake lever position before you ride your bike.

Are saddle and handlebar adjusted properly?

The correct height of the saddle is reached by sitting on the saddle with the foot on the pedal with pedal in the lowest position. Then the rider must have the knee slightly bent. The rider should in any case be able to reach the ground with both his tiptoes.

2. Before each ride

Before using your bicycle for the first time, we would like to invite you to check the following points:

- Are quick-releases of front and rear wheel, seat post and all other bolts tightened properly?

Units not properly tightened may drop and could even cause a fall.

- Refer to manufacturer's guidelines to ensure correct inflation of tires.

Test the brake lever by pulling it toward the handlebar with vigor. The brake-pad must press on the rim with all its surface. Brakes or brake-pads must not touch the tires. The lever tip must not reach the handlebar completely.

Disc brakes: make sure that the discs and brake pads remain absolutely free of wax, grease and lubricant. Once contaminated with oil, the brake pads cannot be cleaned, but must be replaced! Leaks in the hydraulic brake cables could make them ineffective. Eliminate these leaks immediately to avoid the risk of accidents!

Before you ride your bike, we strongly recommend to observe the traffic regulations of the country where you are riding your bicycle. Riding your bike at night or in case of poor visibility can be dangerous. It is recommended to adopt an auxiliary lighting system and activate it as soon as the visibility is less than perfect.

Moreover, we strongly recommend to bring always with you a bike lock in order to prevent possible theft if you leave your bike unattended for a short period.

Do not start any ride if your bike shows a defect in any of the above points. Find an authorized dealer. Riding a faulty bicycle can be dangerous. The strain on your bike may vary by the way you ride it and the road surface you choose. Some parts are very sensitive to strong usage and wear out in short period of time. Check regularly if your bike shows scratches, bending, varnish alteration or cracks. Riding bicycles with parts exceeding the suggested time limit, can be dangerous. Go regularly to your dealer and ask him to check your bike. Parts that show usage strains should be changed.

3. After a fall

Check if the wheels and the rear derailleur hanger are still in place, the rims are not damaged and the frame is perfectly aligned with the fork. Turn the wheels by hand and check if there is the correct play between the brakes and the rim side. Both brake pads must be at the same distance from the rim walls.

Make sure that the handlebar and stem have not been bent or cracked. Check if the stem sits steadily on the fork. Lean briefly on the brake levers to test if the stem holds the handlebar steadily. The chain should be correctly placed on the cassette chain-rings sprockets. If you fall on the gear side, test if the gears work correctly; ask someone to help you to lift the bicycle from the saddle side while you are testing the gears by changing them from the shifters. When the chain shifts from the small cassette chain rings to the bigger ones, make sure that the rear derailleur is not too close to the spokes. A rear derailleur bent can damage rims, wheels, and frame; furthermore, the rear derailleur could get stuck between the spokes and cause a fall. Test the front derailleur unit; if the unit has been damaged, the chain may drop from the front chain-rings. Therefore, the bicycle may become unusable and dangerous.

Check if the frame has been damaged.

Stand on the side of your bike and look down at your bicycles from above the saddle position; the rear part of the frame and the bottom shell hosting the pedals axle, should be perfectly aligned along the same axis. Make a last general check of the bike to make sure you have not over-looked some minor damages.

We suggest you come back riding with caution. Do not brake suddenly, avoid to strain your bicycle and use the medium cassette chain ring; push gently on the pedals. Once at your destination, check all your bike units. Ask your dealer to replace damaged units.

Bent parts can break suddenly, especially those in aluminium. It is unsafe to straighten them by hand as they could break later, while you are riding your bike. That applies in particular to the following parts: fork, handlebar, stem, crank set and pedals. For greater safety all damaged parts should be replaced!

4. Adjusting the bicycle to the cyclist

Your height is crucial when choosing the right frame size. Your should not "feel" that the bike is too big for you. You must be able to get off your bike easily in case of necessity. When choosing a specific type of bicycles, you get a "pre-set" riding position. Afterwards, some components of your bike can be chosen to better fit your biomechanical needs. Those parts are: seat post, stem and brake levers position.

To perform adjustments on your bike you must be experienced, have manual skills and adequate tools. Tighten each bolt with caution. Tight gradually and constantly check the correct position of the bolts. Use the right tool, such as for example a dynamometric screw driver and do not tighten beyond the maximum suggested limit.

After each adjustment you should test your bike, see section "before each ride", and make a short ride far from open traffic roads. That is the best way to keep the maximum security level. Should you have any doubt about the correct functioning of your bike, ask your authorized dealer for advice and/or help. After the first period of riding on your new bike, take it to a qualified mechanic for a first check and a better fitting of all components.

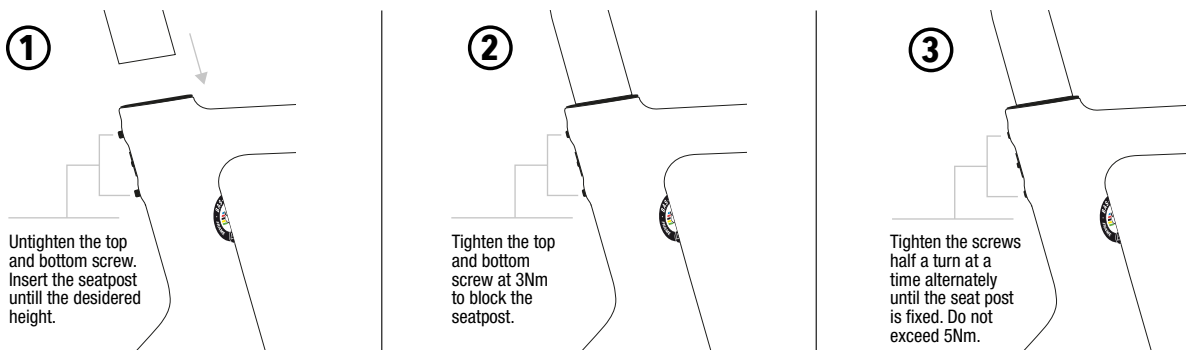
Too overlap: it may happen that in small size frames the foot hits the front wheel. Check that you have the correct adjustment of the shoe attachment on the pedal.

Thanks to the Comfort Kit and the additional integrated spacers you can obtain a higher position, from 1 to several centimeters, with the same bike you can change set up from RACING to COMFORT.



maintaining the frame characteristics and the same guide precision.

In models with integrated seatpost, loosen the screw, insert the seatpost in place, and once positioned at the desired height, tighten the screw being careful not to exceed the recommended force for closing. On bikes that use the 3B-Clamp locking system, follow the steps below:



To verify that the saddle doesn't move from the chosen position, grab the saddle from its tip and try to turn it; it must not move.

Make sure you can still reach the ground with the tip of your shoes; sometime it is necessary to lower the saddle just a little.

Do not ride the bike if the seat post has been pulled over the maximum safe-height line marked on it as it could break or the frame could suffer from damages.

Adjusting the handlebar height

The handlebar height in relation to the saddle, defines the inclination of your back. A lower handlebar gives you a more aerodynamic position but also leads you to put more of your weight on the front wheel. This position is rather tough and uncomfortable for the rider, as it leads to put more weight on wrists, arms, bust and back of the neck. On the a-headset system, the stem is directly mounted on the upper part of the front fork and it is a very important part of the steering system of the bike. In this case, it is more difficult to find the correct position, as the adjustments cannot be operated directly on the stem but you need to disassemble and reassemble it several times, until you feel comfortable on the handlebar.

The stem is an integral part of your bicycle frame structure. Adjustments can jeopardize your safety. Should you have any doubts, ask your dealer's advice.

Adjusting the brake lever position

Check that when you pull on your brake levers there is an initial free movement before brakes are activated and the brake pads push on the rims. The brake pads should stop the wheels movement in a progressive way, not too suddenly. Check the moment when the brake pads touch the rims, if this happens after a very little movement of the brake lever, the brakes could touch the rims during the race without the rider being aware of it.

The tip of the brake lever must never touch the handlebar, not even if pulled to the end of its stroke. You must be able to use all the braking potential by freely pulling on your brake levers, without any obstruction.

Adjusting the handlebar and the brake lever inclination

The flat side on both ends of your handlebar must be horizontal to the ground or only a little forward; the brake lever tips must be the natural prolongation of your handlebar ends. Should you feel that you need to change the brake levers position on you handlebar, contact your dealer: after this action it is necessary to perfectly replace the handlebar tape.

Handlebar adjustment

Unscrew the hexagonal screws in the lower and upper part of the stem to adjust the handlebar inclination. Turn the handlebar until you arrive at your needed position. Control that the handlebar is in a centered position with the stem. Tighten the screws with the correct tool in a cross sequence: first the upper left then the lower right; first the upper right then the lower left. Tighten in a progressive way, tightening the screws in sequence and tightening all the way to the end only at last. Try to rotate the handlebar towards the stem. If it is necessary, tighten the screws a bit more.

remember that tightening stem and handlebar has to be done with a dynamometric tool. The tools' sizes to be used are indicated by the producer of each single part.

5. Important indication for use, adjust and care

Chain operating

Modern bicycles are equipped with fine teeth cassette sprockets and chain-rings, which can be used with light and flexible chains to offer very precise gear shifting. Shifting from one gear to another happens in a simple and fluid way. In some gears a display situated next to the shifters on the handlebar shows the gear that you are running with.

It may happen that in some gears the chain is in a oblique position – i.e.: left ring on the front / right ring on the back-; keeping the chain in this position gives you a less effective pedaling force.

Use short leg pants or tight trousers while you are riding to avoid them getting caught in the chain.

Operating and use

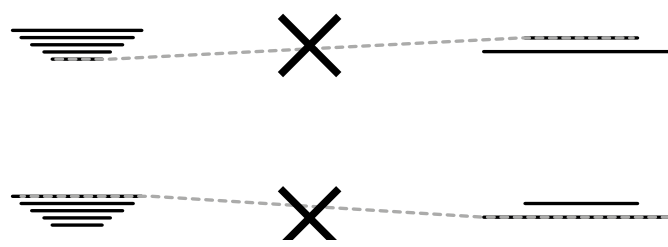
Shifters are integrated in the brake levers. In the Campagnolo model, the gear lever is located behind the brake lever, moving the lever with the index and middle finger inwards, you select a higher ratio. By pressing with the thumb on the internal button of the knob, the chain shifts to the smaller teeth.

Shimano shifter are pushed with a movement of the complete brake lever to bring the chain on the higher shift. Pushing the smaller lever will bring the chain onto the lower gears. Shifting with the front derailleur there is a possibility that the chain may drop off the chain-rings. To prevent this, it is important that while you are shifting you keep a constant pedaling action, until the shifting action is completed.

If you are shifting while pushing hard on the pedals, the chain could go off the chain-rings. While shifting with the rear derailleur, the chain could go off the cassette; in this case, the chain could be damaged but it is also possible that the chain get stuck in the frame and cause an accident.

Get confident with your gear shifters and the position of the lever on the handlebar in a quiet area before you ride.

Learn how to avoid using the gears where the chain is in an extremely closed position between front chain-rings and rear cassette



Chain tuning

This is a very simple job to do: a well lubricated chain guarantees an excellent riding. The quantity of lubricant is not important; what is important is that the chain has to be lubricated in all of its parts. This operation should be done frequently.

Clean the chain with a piece of cloth and liquid detergent and take off dirt and dust. No specific product is need for this job. Apply specific chain-oil to the clean chain parts. For this operation turn the pedal and apply the product on the chain links while the chain runs. Keep turning the pedals for a couple of minutes after you are finished with it. It is advisable to leave the bike parked for some minutes to allow the product to penetrate in the chain links. If there is some extra product eliminate it with a cloth.

Use biologic products to preserve the environment

Be very careful not to apply lubricant in the brake zone, on the rims or in any other part of the braking system. In this case the brakes may not work!

Chain wear

The chain is one of the components of the bicycle that wears out more frequently. Its life depends a lot on the way of riding. It is good practice to keep the chain always well lubricated, especially in wet environments. Your chain life will also be improved if you do not use the chain in a crossin position way between front and rear chain-rings, or you do it the shortest time possible.

Chain parts have a limit of use from 1000 to 3000 km. Exceeding these limits could affect the bicycles safety. Cassettes and other components will wear out sooner when ridden with a worn chain. Changing these parts is much more expensive than changing only the chain.

For a precise control of the chain your retailer has special tools. Substitution of complete chain or of a link of it, has to be done by an expert retailer. It is necessary to use special tools to assemble and disassemble the links. Your retailer can suggest which chain is the best for your bike.

A chain too short and tight can break and cause an accident.

Checking and tuning the gear shifters

Although your dealer has tuned your bike's gear shifters before handling it to you, cables could adjust and get a bit loose after few kilometres; in this case, the gear shifters could lose accuracy and chain could shift accidentally to the next chain-ring on the cassettes.

If your bicycle has suffered blows on the rear derailleur while riding or due to a fall, make sure that the rear derailleur swinger arm has not been bent and that it is still in place. In this case, or when you replace the wheels, check the swinging arm and tune the "end position" bolt, if necessary.

Gear and rear derailleur adjustment requires specific experience. Follow all the instructions provided by the group manufactures. Should you have any problem with the transmission, ask your dealer to help you. After tuning the shifters and/or the derailleur, first test your bike on quiet roads; do not test it on busy roads.

Wheels and tires

A wheel is made of hub, spokes and rim. Tires are mounted on rims; air tubes are placed inside tyres. To prevent air tubes from rubbing on spoke ends inside the rim, a protective ribbon (flap) is inserted between rim and tube. High or low strain on wheels is affected by racer's weight and type of roads. Even if wheels are produced with care and perfectly aligned, spokes and links often suffer strain and damages. After a setting-in riding period, approximately from 200 km but without exceeding 400 km, your dealer will re-tune your wheels. Check your bike's wheels regularly and do it for all your bike's life.

Tyres, air tubes, flaps, valves and wheel pressure

The tyres job is to hold your bike up-right by gripping on the ground. Furthermore, tyres provide comfort, smoothness and reduce possible blows. Tyre quality and rubber pattern are crucial for strength and endurance. Your retailer can offer you a wide variety of models to choose from.

Correct pressure is crucial not only to assure high performance but also to prevent flat tyres. Low pressure does not protect your tyre from pinches.

The correct pressure rating is usually marked or written on the tag on the sidewall of the tyre. The suggested pressure is meant to absorb the blows and provides greatest comfort; perfect for uneven roads. Increasing the pressure rating you reduce your tyres grip on the ground and your bike comfort. Higher pressure is suitable for road race on even surfaces.

Take great care of your tyres and avoid roads/paths that can damage them. Do not over inflate them as they could blow or come off the rim. Stick to the suggested pressure range marked on the tyres and check the pressure periodically.

We suggest you replace immediately tires showing worn out edges and walls. Tires can irreversibly be damaged by humidity and dirt.

While changing your tyre or air tube, check the flaps: damaged flaps should be replaced immediately.

Rims and spoke tension

Spokes tensioned evenly ensure the wheels' linear rotation. Should the spoke tension be altered or should a spoke break, traction and wheel rotation would be affected. By the time you realize that your wheels rotation and traction on the ground has been compromised, function of some spokes could have already been compromised too. Furthermore, as rim sidewalls are exploited by the brakes to stop the bike, rims will also lack steadiness and linearity, jeopardizing the breaking security.

If the original wheel shape appears to have been compromised, do not ride the bike. In fact, side blows could have affected the rims walls and the brake pads position on them, and pads could even touch the spokes; that could even arrest the bike suddenly, with great danger.

Check surface and shape of your wheels periodically. It is a simple job: lift up the bike from the ground and turn the wheel manually. While the wheel turns, check the space between rim and brake pads; should the distance change more than 1 mm, we suggest you take the bike to your dealer.

Spokes losing tension must be tightened again, otherwise on that area the remaining units would be overstressed and thus compromised.

Wheels tuning is a job that needs to be performed by a qualified technician.

Quick release wheel hubs

Wheels are fixed to fork or frame by means of an axle passing through the hub, a bolt and a quick release lever.

Do not use the bicycle without first checking the correct locking of the wheels in the frame. Should wheels come off during rides, it could cause a serious injury. Quick releases can be unlocked by accidentally hooking them into something. The wheel would then move from its correct position and be dangerous while riding.