

SCOTT

BIKE

EN ISO 4210-2
MANUAL DE INSTRUÇÕES SCOTT
BICICLETA DE ESTRADA

WWW.SCOTT-SPORTS.COM



AVISO

-  Antes da primeira utilização leia pelo menos as páginas 11-22!
Realize, antes de cada utilização, a inspeção de funcionamento das páginas 23-25!
-  Tenha atenção ao capítulo “Uso apropriado da sua bicicleta SCOTT”.
-  Sobre o plano de assistência técnica SCOTT e o relatório de entrega SCOTT leia o Quick Start Manual.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

-  A sua bicicleta e este manual de instruções cumprem os requisitos de segurança dos padrões EN ISO 4210-2 Bicicletas – Requisitos de segurança técnica para bicicletas.



WWW.SCOTT-SPORTS.COM

Leia o manual de instruções SCOTT e as instruções dos fabricantes dos componentes! Este manual de instruções SCOTT forma um sistema com as instruções dos fabricantes dos componentes. Poderá encontrar mais informações sobre a sua bicicleta, e os links das páginas do fabricante de componentes, no seu Manual Quick Start, nas respetivas páginas do manual de instruções da marca da bicicleta que comprou.

Se não encontrar neste manual de instruções SCOTT todas as respostas e antes de realizar ajustamentos de qualquer espécie aconselhe-se com o seu revendedor SCOTT.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Este manual de instruções obedece à legislação europeia e aos padrões EN/ISO. Na entrega da bicicleta SCOTT fora da Europa, o importador tem de anexar event. instruções complementares.

Informe-se em www.scott-sports.com

Nota legal:

V9.1, junho de 2022

É reservado o direito a alterações de detalhes técnicos em relação às informações e ilustrações deste manual.

© A reimpressão, tradução e reprodução ou outro tipo de utilização comercial, mesmo que só parcialmente e recorrendo a meios eletrónicos, não são permitidas sem a autorização prévia por escrito da Zedler - Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH.

© Texto, conceção, fotografia e arranjo gráfico
Zedler - Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH www.zedler.de e
SCOTT SPORTS SA www.scott-sports.com

BICICLETA DE ESTRADA SCOTT



MÁQUINA DE CONTRARRELÓGIO SCOTT



BICICLETA DE CICLOCROSSE SCOTT



Quadro:

- ① Tubo superior
- ② Tubo inferior
- ③ Tubo do selim
- ④ Escora inferior
- ⑤ Escora superior
- ⑥ Tubo de direção

- 1 Selim
- 2 Espigão do selim
- 3 Aperto do espigão do selim
- 4 Travão traseiro
- 5 Disco do travão
- 6 Desviador dianteiro
- 7 Cassete
- 8 Desviador traseiro
- 9 Corrente
- 10 Prato da corrente
- 11 Pedaleiro
- 12 Pedal
- 13 Avanço
- 14 Guiador
- 15 Apoios de antebraço
- 16 Extensores (Extensions)

- 17 Guiador de base/ bullhorn
- 18 Manete de travão
- 19 Manete de mudanças
- 20 Manete de travão/ mudanças
- 21 Caixa de direção
- 22 Travão dianteiro
- 23 Disco do travão
- 24 Garfo

Roda:

- 25 Aperto rápido/ eixo passante
- 26 Raio
- 27 Aro
- 28 Pneu
- 29 Cubo

ÍNDICE

NOTA INFORMATIVA SOBRE ESTE MANUAL DE INSTRUÇÕES SCOTT	09
SEGURANÇA E COMPORTAMENTO	11
USO APROPRIADO DA SUA BICICLETA SCOTT	14
Instruções sobre o peso máximo geral permitido	18
INSPEÇÕES ANTES DA PRIMEIRA UTILIZAÇÃO	20
INSPEÇÕES ANTES DE CADA UTILIZAÇÃO	23
MANUSEAMENTO DE APERTOS RÁPIDOS E EIXOS PASSANTES	25
Apertos rápidos na bicicleta SCOTT	25
A fixação segura de um componente com um aperto rápido	26
Eixos passantes na bicicleta SCOTT	28
A fixação segura de um componente com um eixo passante	28
ADAPTAÇÃO DA BICICLETA SCOTT AO CICLISTA	30
Ajuste da altura correta do selim	31
Ajuste da altura do guidador	33
Avanços para sistemas sem rosca – Aheadset®	35
Particularidades nas bicicletas SCOTT com tubo de garfo de carbono	36
Ajustamento do selim – distância selim/guidador e inclinação do selim	38
Deslocação e ajustamento horizontal do selim	39
Adaptação do tablier	42
Ajustamento do alcance da manete de travão nas bicicletas de estrada SCOTT e bicicletas de ciclocrosse SCOTT	42
Ajustamento da inclinação do guidador e das manetes de travão/mudanças nas bicicletas de estrada SCOTT e bicicletas de ciclocrosse SCOTT	44
Particularidades dos guiadores aerodinâmicos nas máquinas de triatlo e de contrarrelógio SCOTT	45
TRAVÕES	46
Travões de aro	48
Travões de bicicleta de estrada e de tração lateral	48
Travões de disco	51
Travões de disco hidráulicos	52
Travões de disco mecânicos	54

MUDANÇAS DE VELOCIDADE	55
Transmissão por desviador	55
Funcionamento e manuseamento	56
Controlar e reajustar	59
Ajustar desviador traseiro	60
Ajustar desviador dianteiro	62
Shimano Di2	63
Acumulador/bateria	64
SRAM ETAP/AXS ROAD	65
CORRENTE DA BICICLETA	66
Conservação da corrente	66
RODAS E PNEUS	67
Indicações sobre pneus, câmaras de ar, fita de aro e pressão de ar	68
Válvulas	70
Concetricidade dos aros, tensão dos raios	71
Rodas de carbono	71
Particularidades na travagem com rodas de carbono	72
REPARAÇÃO DE UM PNEU DANIFICADO	73
Desmontagem da roda	74
Pneus com armação de arame e kevlar	75
Desmontagem dos pneus	75
Montagem do pneu	76
Pneus sem câmara de ar (pneus Tubeless/pneus UST)	78
Desmontagem dos pneus	78
Assistência em caso de avaria - reparação	78
Montagem do pneu	79
Conselhos sobre pneus sem câmara de ar	81
Recolocação da roda	82
INSPEÇÕES APÓS UMA QUEDA	84
CARBONO - UM MATERIAL ESPECIAL	86
CAIXA DA DIREÇÃO/JOGO DE COMANDO NA BICICLETA SCOTT	89
Controlar e reajustar	89
Caixas de direção sem rosca - Aheadset®	90

ILUMINAÇÃO NA SUA BICICLETA SCOTT	91
Iluminação operada com acumulador e bateria	92
INFORMAÇÕES RELEVANTES SOBRE A BICICLETA SCOTT	92
Capacetes e óculos	92
Vestuário	93
Pedais e sapatos	94
Acessórios	95
Cadeados	96
Kit de avarias	96
Computador	96
Guiadores de contrarrelógio/triatlo ou aerodinâmicos	97
Guarda-lamas	97
Transporte de bagagem	98
Transporte de crianças	98
TRANSPORTE DA BICICLETA SCOTT	99
Com o automóvel	99
Com os camxinhos de ferro / com os transportes públicos	101
Com o avião	101
INDICAÇÕES GERAIS SOBRE OS CUIDADOS E AS INSPEÇÕES	102
Manutenção e inspeção da sua bicicleta SCOTT	102
Lavar e cuidar da sua bicicleta SCOTT	103
Arrumação ou armazenamento da sua bicicleta SCOTT	105
SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA E PLANO DE MANUTENÇÃO SCOTT	106
BINÁRIOS DE APERTO DOS PARAFUSOS ACONSELHADOS PARA A SUA BICICLETA SCOTT	108
Binários de aperto dos parafusos aconselhados para travões de disco na sua bicicleta SCOTT	110
EXIGÊNCIAS LEGAIS QUE REGULAM A PARTICIPAÇÃO NO TRÂNSITO RODOVIÁRIO	111
RESPONSABILIDADE POR PRODUTOS DEFEITUOSOS E GARANTIA	112
Indicações sobre peças de desgaste	113
GARANTIA DO FABRICANTE	114

NOTA INFORMATIVA SOBRE ESTE MANUAL DE INSTRUÇÕES SCOTT

As figuras nas páginas da frente do manual de instruções SCOTT são exemplares para uma bicicleta de estrada SCOTT, uma máquina de contrarrelógio SCOTT e uma bicicleta de ciclocrosse SCOTT típicas. Uma destas bicicletas SCOTT corresponde à bicicleta SCOTT comprada por si. Existem, entretanto, muitos tipos de bicicletas, projetadas especialmente para diversas finalidades e respetivamente equipadas. No âmbito deste manual de instruções SCOTT, são tratados os seguintes tipos de bicicletas:

Bicicletas de estrada **(d)**

Bicicletas de triatlo

Máquinas de contrarrelógio **(e)**

Bicicletas de ciclocrosse **(f)**

O manual de instruções SCOTT não é válido para qualquer outro tipo de bicicletas que não sejam os indicados. Este não é um manual para ajudar na montagem de uma bicicleta SCOTT a partir de peças individuais, na reparação ou na colocação de bicicletas SCOTT parcialmente montadas em estado pronto para sua utilização.

Neste manual de instruções SCOTT é utilizado sempre em descrições gerais o conceito “bicicleta de estrada”, quando nos queremos referir a bicicletas de estrada, bicicletas de triatlo, máquinas de contrarrelógio e bicicletas de ciclocrosse.



Preste especial atenção aos seguintes símbolos:

AVISO

Este símbolo adverte-o para uma situação de perigo que pode provocar lesões graves ou até mesmo a morte – caso as respetivas solicitações de atuação não sejam cumpridas ou as respetivas medidas de precaução não sejam tomadas.

CUIDADO

Este símbolo adverte-o para uma situação de perigo que pode provocar lesões de gravidade ligeira ou média – caso as respetivas solicitações de atuação não sejam cumpridas ou as respetivas medidas de precaução não sejam tomadas.

NOTA

Este símbolo alerta-o para comportamentos incorretos que não estão relacionados com lesões físicas – mas podem ter como consequência danos materiais e ambientais.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Este símbolo identifica instruções específicas com relevância para a segurança e informações sobre o manuseamento do produto ou da respetiva parte do manual de instruções, sobre a qual se pretende chamar a atenção de forma especial.

As possíveis consequências indicadas nem sempre são novamente descritas no manual de instruções SCOTT, se estes símbolos aparecerem.

Este manual de instruções SCOTT cumpre os requisitos dos padrões EN ISO 4210-2 bicicletas de estrada.

Tenha especial atenção também às instruções dos fabricantes dos componentes. Poderá encontrar mais informações sobre a sua bicicleta, e os links das páginas do fabricante de componentes, no seu Manual Quick Start, nas respetivas páginas do manual de instruções da marca da bicicleta que comprou.

SEGURANÇA E COMPORTAMENTO

Prezada Cliente da SCOTT, Prezado Cliente da SCOTT,

Felicitemo-la(o) pela compra da sua nova bicicleta SCOTT. Adquiriu uma bicicleta que ultrapassará as suas expectativas no que diz respeito a qualidade, funcionamento e características de condução. Os nossos quadros SCOTT são feitos por medida e os componentes são adaptados às necessidades individuais do utilizador, para que ainda fique mais feliz com a sua nova bicicleta SCOTT, quer seja principiante de ciclismo quer seja ciclista amador!

Para que possamos garantir-lhe um prazer de condução seguro, solicitamos-lhe que leia este manual de instruções SCOTT cuidadosamente.

Com a compra desta bicicleta SCOTT decidiu-se por um produto de qualidade. A sua nova bicicleta SCOTT foi combinada com competência a partir de peças cuidadosamente desenvolvidas e acabadas. O seu revendedor SCOTT montou-a, deixando-a pronta a usar e submeteu-a a um teste de funcionamento. Assim, pode pedalar nela desde o primeiro metro com satisfação e uma sensação de segurança **(d+e)**.

Compilámos para si, neste manual de instruções SCOTT, muitos conselhos sobre a forma de utilizar a sua bicicleta SCOTT e também uma quantidade de informações relevantes em torno do funcionamento técnico, da manutenção e cuidados. Leia o manual de instruções SCOTT cuidadosamente. Vale a pena, mesmo que já ande de bicicleta há muitos anos. Especialmente, o funcionamento técnico das bicicletas desenvolveu-se muito nos últimos anos.

Antes de utilizar a sua nova bicicleta SCOTT pela primeira vez, deveria, por isso, ter lido, pelo menos, o capítulo “Inspeções antes da primeira utilização”. Para sentir satisfação e segurança ao andar de bicicleta, deveria realizar sempre a inspeção de funcionamento descrita no capítulo “Inspeções antes de cada utilização”, antes de montar na sua bicicleta SCOTT.

Até mesmo um manual de instruções, minucioso como uma enciclopédia, não poderia cobrir todas as combinações possíveis de modelos de bicicletas e componentes disponíveis. Por esta razão, este manual de instruções SCOTT concentra-se na sua bicicleta SCOTT que acabou de comprar e nos seus componentes usuais **(f)** e apresenta-lhe as instruções e advertências mais importantes para o manuseamento da sua nova bicicleta SCOTT.



Quando realizar os trabalhos de ajustamento e manutenção **(a)**, amplamente descritos, tem de ter sempre em consideração que as instruções e indicações são válidas exclusivamente para esta bicicleta SCOTT.

Os conselhos não podem ser aplicados a outros tipos de bicicletas. Devido ao facto de haver uma imensidade de modelos e de alterações, os trabalhos descritos não estão eventualmente completos. Tenha especial atenção também às instruções dos fabricantes dos componentes.

Tenha em conta que as instruções podem precisar de ser completadas em função da experiência e/ou da habilidade manual da pessoa que realiza os trabalhos. Alguns trabalhos poderão exigir ferramentas (especiais) **(b)** ou instruções adicionais.

Este manual não poderá facilitar-lhe as capacidades de um mecânico de bicicletas.

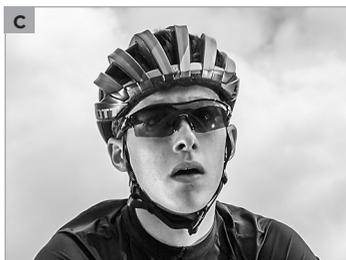
INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Poderá encontrar mais informações sobre a sua bicicleta, e os links das páginas do fabricante de componentes, no seu Manual Quick Start, nas respetivas páginas do manual de instruções da marca da bicicleta que comprou.

Antes de partir na sua bicicleta, aqui ficam algumas recomendações muito importantes para nós como ciclistas: Nunca ande de bicicleta sem capacete devidamente ajustado e óculos **(c)**. Assegure-se de que veste vestuário próprio para bicicleta, vestuário claro e bem visível, além disso as calças ou calções devem ser justos às pernas ou deve usar uma fixação de calças e calçado adequado ao sistema de pedais montado.

Em vias públicas, conduza sempre de modo atencioso, cumprindo as regras de trânsito, para não se pôr a si em perigo nem pôr em perigo os outros.

Este manual não poderá ensinar-lhe a andar de bicicleta. Sempre que andar de bicicleta, tem de estar ciente que esta é uma atividade potencialmente perigosa e que terá de manter sempre a sua bicicleta SCOTT sob controlo. Se for necessário, frequente um curso para ciclistas principiantes, como às vezes são realizados.



Como em qualquer outro desporto, também pode ferir-se ao andar de bicicleta. Sempre que montar numa bicicleta, tem de estar ciente deste perigo e aceitá-lo. Lembre-se sempre que em cima de uma bicicleta não dispõe do mesmo equipamento de segurança que oferece um veículo a motor (p. ex. a carroçaria, ABS ou airbag). Portanto, ao andar de bicicleta seja sempre cuidadoso e respeite os outros participantes do trânsito.

Nunca conduza sob a influência de medicamentos, drogas, álcool, ou quando estiver cansado. Nunca transporte uma segunda pessoa na sua bicicleta SCOTT e mantenha sempre ambas as mãos sobre o guiador.

Cumpra os regulamentos legais relativos à utilização de bicicletas SCOTT no trânsito. Estes regulamentos variam de país para país.

Respeite a natureza quando anda de bicicleta na floresta e nos campos. Utilize a sua bicicleta SCOTT exclusivamente em caminhos e estradas compactados e sinalizados com superfície rija e lisa.

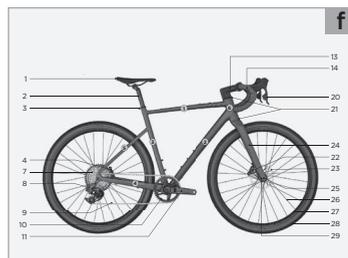
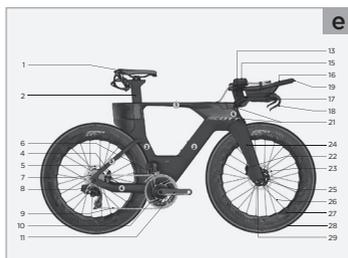
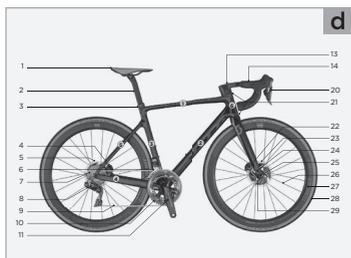
Em primeiro lugar, gostaríamos de familiarizá-lo com as peças da sua bicicleta SCOTT. Para isso, comece por desdobrar a capa frontal do manual de instruções SCOTT. Aqui estão reproduzidos um exemplo de uma bicicleta de estrada SCOTT **(d)**, uma máquina de contrarrelógio SCOTT **(e)** e uma bicicleta de ciclo-crosse SCOTT típica **(f)**, nos quais são descritos todos os componentes necessários. Deixe esta página aberta durante toda a leitura. Desta maneira poderá localizar rapidamente as peças mencionadas no texto.

AVISO

No que respeita aos cuidados a ter com a sua bicicleta, aos trabalhos de manutenção e de ajuste, no interesse da sua própria segurança, não exija demasiado de si. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

Note que: Quem anda numa bicicleta, não pode apoiar-se a veículos em andamento. Não pode conduzir sem as mãos no guiador. Os pés só podem ser tirados dos pedais, quando o estado da via o exigir.

SCOTT - NO SHORTCUTS



USO APROPRIADO DA SUA BICICLETA SCOTT

Os nossos engenheiros construíram a sua bicicleta SCOTT para uma determinada finalidade. Utilize a sua bicicleta SCOTT exclusivamente para a sua finalidade determinada, caso contrário existe o perigo da bicicleta não aguentar os esforços e falhar, o que pode provocar consequências de acidente imprevisíveis! Em caso de uso desaproprado, a garantia extingue-se.

Não há um tipo de bicicleta que seja apropriado para todas as finalidades **(a-c)**. O seu revendedor SCOTT ajuda-o com prazer a encontrar a bicicleta SCOTT adequada às suas necessidades. Além disso ele ainda lhe mostra os limites dos diferentes tipos de bicicletas.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

- Leia em www.scott-sports.com a que condição a sua nova bicicleta SCOTT pertence ou dirija-se ao seu revendedor SCOTT.
- Encontrará mais informações sobre a sua bicicleta SCOTT e os weblinks dos fabricantes dos componentes através do seu Quick Start Manual nas respetivas páginas no manual de instruções da marca da bicicleta que comprou.



Bicicletas Adventure, ciclocrosse e Gravel (**d+e**) fazem parte das **bicicletas SCOTT de condição 2**.

As **bicicletas SCOTT de condição 2** estão previstas para a utilização em superfícies compactadas normais, i. e. para estradas asfaltadas ou pavimentadas e caminhos de bicicletas, bem como estradas não compactadas e caminhos de cascalho de nível moderado. Sob estas condições, é possível existir contacto com a superfície irregular e os pneus podem perder o contacto com o solo. Degraus ou lancis (saltos/drops) só podem ser subidos com cuidado até uma altura máxima de 15 cm. A gama apropriada da velocidade média situa-se entre 15 e 25 km/h.

Antes da utilização de **bicicletas SCOTT de condição 2** em estradas públicas, os dispositivos prescritos para tal (iluminação, campainha) têm de estar disponíveis. No trânsito em vias públicas, cumpra as regras de trânsito. Encontrará mais informações no capítulo “Exigências legais que regulam a participação no tráfego rodoviário”.

Informações sobre o **peso máximo geral permitido** podem ser encontradas no autocolante no quadro da sua bicicleta SCOTT e no capítulo “Instruções sobre o peso máximo geral permitido”. O peso máximo permitido, pode ser, eventualmente, ainda mais limitado pelas recomendações relativas à utilização, realizadas pelos fabricantes dos componentes.

⚠ AVISO

- As bicicletas SCOTT de condição 2 não são adequadas para a utilização no terreno, saltos, slides, utilização em escadas, stoppies (**f**), wheelies, tricks etc. A utilização de bicicletas Adventure, ciclocrosse e Gravel é permitida em competições.
- Não se sente em cima do tubo superior da sua bicicleta SCOTT e não o sobrecarregue com todo o seu peso. O quadro pode ser danificado.
- Atrelados e cadeiras de criança só são permitidos, se isto for indicado no seu cartão de peso, que recebeu com a sua bicicleta SCOTT. Tenha atenção ao facto de que a SCOTT não assume qualquer responsabilidade ou garantia se forem utilizados atrelados e cadeiras de criança, porque existe uma grande variedade de sistemas de fixação para este fim e, por isso, múltiplas especificações técnicas para estes sistemas e problemas subjacentes.



⚠️ AVISO

- Os porta-bagagens são permitidos em bicicletas SCOTT de condição 2, se existirem dispositivos para porta-bagagens nas escoras traseiras e nas ponteiras da sua bicicleta SCOTT. Aqui pode montar um porta-bagagem adequado. Dirija-se, antes da montagem, ao seu revendedor SCOTT.
- Respeite o peso máximo geral permitido da sua bicicleta, quando montar uma cadeira de criança/um atrelado/um porta-bagagem e respeite o capítulo “Instruções sobre o peso máximo geral permitido”.

NOTA

- A utilização de rolos de treino Turbo/Smart para interiores não é permitida em bicicletas de estrada de carbono SCOTT. Se pretender utilizar uma peça dessas, poderá fazê-lo por seu próprio risco e a SCOTT Sports SA não se responsabiliza por riscos nem assume qualquer responsabilidade.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

- Encontrará mais informações no capítulo “Instruções sobre o transporte de cargas, bem como de crianças e/ou animais na sua bicicleta SCOTT”.
- Encontrará mais informações sobre a sua bicicleta SCOTT e os weblinks dos fabricantes dos componentes através do seu Quick Start Manual nas respetivas páginas no manual de instruções da marca da bicicleta que comprou.

Bicicletas SCOTT de condição 6

As bicicletas SCOTT de condição 6 (a-c) só podem ser utilizadas em caminhos compactados e caminhos com superfícies asfaltadas ou pavimentadas. Os pneus têm de permanecer sempre em contacto com o solo. Degraus ou lancis só podem ser subidos com cuidado até uma altura máxima de 15 cm.

Elas são previstas para utilizações desportivas e competições com esforço elevado. A gama apropriada da velocidade média situa-se entre 30 e 50 km/h.

Estas bicicletas não são adequadas para utilizações no terreno, saltos, slides, utilizações em escadas, stoppies, wheelies, tricks etc., nem utilização Offroad, Ciclocrosse nem viagens com porta-bagagens ou alforques.



Antes da utilização de **bicicletas SCOTT de condição 6 (d)** em estradas públicas, os dispositivos prescritos para tal (iluminação, campainha) têm de estar disponíveis. No trânsito em vias públicas, cumpra as regras de trânsito. Encontrará mais informações no capítulo “Exigências legais que regulam a participação no tráfego rodoviário”.

Informações sobre o **peso máximo geral permitido** podem ser encontradas no autocolante no quadro da sua bicicleta SCOTT e no capítulo “Instruções sobre o peso máximo geral permitido”. O peso máximo permitido, pode ser, eventualmente, ainda mais limitado pelas recomendações relativas à utilização, realizadas pelos fabricantes dos componentes.

AVISO

As bicicletas SCOTT de condição 6 não são adequadas para utilizações no terreno, saltos (e), slides, utilizações em escadas, stoppies (f), wheelies, tricks etc., nem utilização Offroad, Ciclocrosse nem viagens com porta-bagagens ou alforges!

Não se sente em cima do tubo superior da sua bicicleta SCOTT e não o sobrecarregue com todo o seu peso. O quadro pode ser danificado.

Nas bicicletas SCOTT de condição 6 não são permitidos atrelados, cadeiras de criança e porta-bagagens. Tenha atenção ao facto de que a SCOTT não assume qualquer responsabilidade ou garantia, se forem utilizados um atrelado, uma cadeira de criança ou um porta-bagagens.

NOTA

A utilização de rolos de treino Turbo/Smart para interiores não é permitida em bicicletas de estrada de carbono SCOTT. Se pretender utilizar uma peça dessas, poderá fazê-lo por seu próprio risco e a SCOTT Sports SA não se responsabiliza por riscos nem assume qualquer responsabilidade.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Encontrará mais informações sobre a sua bicicleta SCOTT e os weblinks dos fabricantes dos componentes através do seu Quick Start Manual nas respetivas páginas no manual de instruções da marca da bicicleta que comprou.



INSTRUÇÕES SOBRE O PESO MÁXIMO GERAL PERMITIDO

O peso máximo geral permitido é calculado da seguinte forma:

- peso bicicleta** (kg)
- + peso condutor** (kg)
- + peso bagagem** (p. ex. mochila, alforjes)
- = peso máximo geral permitido** (kg)

Encontrará informações sobre o peso máximo geral permitido no autocolante no quadro da sua bicicleta SCOTT **(a)**.

Encontrará informações sobre o peso da sua bicicleta SCOTT / Pedelec SCOTT na nossa página de internet www.scott-sports.com no seu modelo em “Especificações” **(b)**.



b

APPROX WEIGHTS IN KG	12.70
APPROX WEIGHTS IN LBS	28



⚠ AVISO

Nas bicicletas de ciclocrosse e Gravel/Adventure, Road, triatlo e máquinas de contrarrelógio SCOTT, não são autorizados, por princípio, reboques (c+d) para crianças, animais e cargas, bem como cadeiras de criança (e) nem dispositivos de tração para bicicletas de criança/sistemas de reboque (f).



4. O selim e o guiador estão bem ajustados? O selim deve estar ajustado de tal modo que ainda consiga alcançar o pedal na sua posição mais inferior com o calcanhar, sem inclinar a anca **(d)**. Verifique se ainda consegue alcançar o chão com a ponta dos pés, quando está sentado no selim. O seu revendedor SCOTT ajuda-o, se não estiver satisfeito com a sua posição sobre o seu selim.

Encontrará mais informações no capítulo “Adaptação da bicicleta SCOTT ao ciclista”.

5. Se tiver pedais clique ou pedais com sistema de encaixe **(e)** na sua bicicleta SCOTT: já alguma vez andou de bicicleta com os sapatos correspondentes? Familiarize-se primeiro em estado parado e cuidadosamente com o processo de encaixe e de desencaixe. Peça ao seu revendedor SCOTT que lhe explique o funcionamento dos pedais e que os ajuste devidamente para si.

Encontrará mais informações no capítulo “Pedais e sapatos” e nas instruções dos fabricantes dos componentes. Poderá encontrar mais informações sobre a sua bicicleta, e os links das páginas do fabricante de componentes, no seu Manual Quick Start, nas respetivas páginas do manual de instruções da marca da bicicleta que comprou.

AVISO

Tenha em conta que a distância de paragem aumenta, se conduzir com um guiador aerodinâmico ou de triatlo. O alcance das manetes de travão não é favorável em todas as posições das mãos no guiador.

Utilize a sua bicicleta SCOTT exclusivamente de acordo com a sua finalidade determinada, caso contrário existe o perigo da sua bicicleta SCOTT não aguentar os esforços e falhar. Perigo de queda!

Note que o desempenho de travagem e a aderência dos pneus poderão diminuir consideravelmente em piso molhado. Com piso húmido, conduza com especial precaução e bastante mais devagar do que com piso seco.

CUIDADO

Assegure-se de que tem liberdade suficiente, especialmente, na zona dos órgãos sexuais **(f)**, para não se ferir, se tiver de descer da bicicleta rapidamente.



⚠ AVISO

Em caso de pouca experiência e/ou posição demasiado apertada dos pedais com sistema de encaixe, pode acontecer que fique preso no pedal! Perigo de queda!

Se tiver caído com a sua bicicleta SCOTT, realize pelo menos as inspeções dos capítulos “Inspeções antes de cada utilização” e “Inspeções após uma queda”. Regresse ao seu ponto de partida, com muito cuidado, na sua bicicleta SCOTT, apenas se ela tiver passado na inspeção sem problemas. De modo nenhum deve travar ou acelerar fortemente e não deve conduzir na chamada condução de pé. Se não estiver seguro, peça que o venham buscar de carro, em vez de correr algum risco. Em casa, tem de controlar minuciosamente a sua bicicleta SCOTT mais uma vez. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT!

É proibida a utilização de reboques (a), cadeiras de criança (b) e porta-bagagens em bicicletas de estrada, de triatlo e máquinas de contrarrelógio SCOTT.

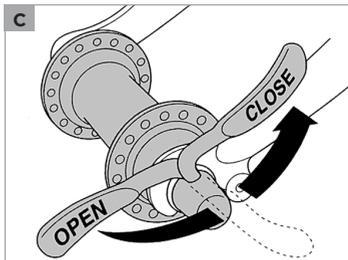
NOTA

Aconselhamos-lhe a subscrição de um seguro de responsabilidade civil. Assegure-se de que o seu seguro também cobre danos na bicicleta em caso de necessidade. Dirija-se ao seu agente de seguros.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Antes de puxar um atrelado com a sua bicicleta SCOTT ciclocrosse ou Gravel, leia o capítulo “Instruções sobre o transporte de cargas, bem como de crianças e/ou animais na sua bicicleta SCOTT”.

Antes de montar um porta-bagagens na sua bicicleta de ciclocrosse ou Gravel/Adventure SCOTT, verifique se os porta-bagagens estão homologados para a sua bicicleta SCOTT. Informações sobre este assunto podem ser encontradas no capítulo “Uso apropriado da sua bicicleta SCOTT” ou no passaporte da bicicleta SCOTT, no Quick Start Manual. Dirija-se ao seu revendedor SCOTT.



INSPEÇÕES ANTES DE CADA UTILIZAÇÃO

A sua bicicleta SCOTT foi testada várias vezes durante o fabrico e seguidamente submetida a um controlo final, efetuado pelo seu revendedor SCOTT. Dado que durante o transporte da sua bicicleta SCOTT podem ocorrer alterações no funcionamento ou terceiros podem ter efetuado modificações, durante o tempo de paragem, na sua bicicleta SCOTT, antes de cada viagem deveria controlar absolutamente o seguinte:

1. Os apertos rápidos **(c)**, eixos passantes ou os aparafusamentos na roda dianteira e traseira, no espigão do selim **(d)** e nos demais componentes estão apertados corretamente?

Encontrará mais informações no capítulo “Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes” e nas instruções dos fabricantes dos componentes.

2. Os pneus estão em bom estado e possuem ambos pressão suficiente **(e)**? Os dados sobre a pressão máxima e mínima (em bar ou PSI) podem ser encontrados lateralmente no flanco do pneu. Encontrará mais informações no capítulo “Rodas e pneus” e nas instruções dos fabricantes dos componentes.

3. Deixe ambas as rodas rodarem livremente, a fim de testar a concentricidade das mesmas. Observe a este respeito, nas bicicletas com travões de disco, o espaço entre o quadro e o aro ou pneu ou, em bicicletas com travões de aro, entre o calço do travão e o aro. Concentricidade deficiente pode também ser um indício de pneus rebentados lateralmente e raios rachados.

Encontrará mais informações no capítulo “Rodas e pneus” e nas instruções dos fabricantes dos componentes.

4. Faça um teste de travões com a bicicleta parada, puxando a manete de travão com força para o guidador **(f)**. Os calços dos travões de aro têm de tocar por completo e ao mesmo tempo nos flancos do aro. Não podem tocar nas rodas nem ao travar nem quando estão abertos ou num estado intermédio. A manete não pode deixar-se puxar para o guidador. Nos travões hidráulicos não deve sair óleo ou líquido dos travões pelos tubos! Controle também a espessura dos calços dos travões.



Nos travões de disco **(a)** o ponto de pressão tem de ficar estável imediatamente. Se só for possível sentir um ponto de pressão estável depois da manete de travão ter sido acionada várias vezes, deve mandar controlar a sua bicicleta SCOTT imediatamente no seu revendedor SCOTT. Encontrará mais informações no capítulo “Travões” e nas instruções dos fabricantes componentes.

5. Deixe a sua bicicleta SCOTT cair no chão de uma altura baixa **(b)**. Em caso de ruídos metálicos, verifique as causas. Verifique, se necessário, os rolamentos e as uniões roscadas. Se necessário, reaperte-os um pouco mais.
6. Assegure-se, event., de que dobrou completamente para dentro o descanso de estacionamento, antes de iniciar a viagem. Perigo de queda!
7. Não se esqueça de levar consigo um cadeado em U **(c)** ou um cadeado de corrente de boa qualidade. Apenas quando prender a sua bicicleta SCOTT a um objeto fixo, poderá impedir o roubo de modo eficiente.
8. Se pretender deslocar-se no trânsito, tem de equipar a sua bicicleta SCOTT de acordo com as disposições legais do respetivo país **(d)**. De qualquer modo, conduzir sem luz e sem refletores com má visibilidade e na escuridão é muito perigoso. Não será visto pelos outros participantes no trânsito ou sê-lo-á demasiado tarde. Quando se desloca no trânsito, precisa sempre de um sistema de iluminação autorizado. Ligue as luzes logo quando começar a escurecer.

Encontrará mais informações no capítulo “Exigências legais que regulam a participação no tráfego rodoviário”.

AVISO

Não utilize a sua bicicleta SCOTT, se ela apresentar algum defeito num destes pontos! Uma bicicleta SCOTT com falhas pode causar graves acidentes! Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

Fixações que não estejam corretamente apertadas, como p. ex. os apertos rápidos, podem fazer com que peças da sua bicicleta SCOTT se soltem. As consequências seriam quedas graves!



⚠ AVISO

Tenha em conta que o percurso de paragem aumenta, se conduzir com um guiador aerodinâmico ou de triatlo (e). O alcance das manetes de travão não é favorável em todas as posições das mãos no guiador.

A sua bicicleta SCOTT é sujeita a grandes esforços devido às influências do piso e às forças que transmite à sua bicicleta SCOTT. Os diferentes componentes reagem com desgaste e fadiga a estas forças dinâmicas. Controle a sua bicicleta SCOTT regularmente, i. e. de acordo com o Serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT, no que diz respeito a sinais de desgaste, riscos, deformações, mudanças de cor ou início de rachas. Componentes, cujo tempo de vida útil tenha sido ultrapassado, podem falhar de repente. Leve regularmente a sua bicicleta SCOTT, i. e. de acordo com o serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT ao seu revendedor SCOTT, para que ele possa substituir as peças em causa, se necessário.

MANUSEAMENTO DE APERTOS RÁPIDOS E EIXOS PASSANTES

APERTOS RÁPIDOS NA BICICLETA SCOTT

Para ser possível um ajuste ou uma montagem e desmontagem rápidos, foram instalados apertos rápidos em algumas bicicletas SCOTT. Verifique se todos os apertos rápidos estão bem fixos, antes de cada utilização da bicicleta SCOTT. Os apertos rápidos deveriam ser operados com o máximo cuidado, porque a sua segurança depende diretamente deles.

Exercite a operação correta dos sistemas de aperto rápido, para evitar acidentes.

O aperto rápido é composto essencialmente por dois elementos de manuseamento (f):

1. A alavanca de um dos lados do cubo: Esta transforma em força de aperto o movimento de fechamento por meio de um eixo excêntrico.
2. A porca de aperto no outro lado do cubo: Ela permite ajustar a tensão prévia num tirante roscado (o eixo de aperto rápido).



⚠ CUIDADO

Não toque no disco do travão possivelmente quente (p. ex., após uma descida longa) logo depois de parar. Poderia queimar-se! Deixe primeiro sempre arrefecer o disco de travão, antes de abrir um aperto rápido.

A fixação segura de um componente com um aperto rápido

Abra o aperto rápido. Agora deveria ser legível a inscrição “Open” **(a)**. Certifique-se que o componente a fixar está corretamente posicionado.

Encontrará mais informações nos capítulos “Adaptação da bicicleta SCOTT ao ciclista” e “Rodas e pneus” e nas instruções dos fabricantes dos componentes.

Mova a alavanca no sentido da posição de aperto, de modo a pode ler-se por fora “Close”. No início do movimento de fecho até metade do trajeto a alavanca tem de poder mover-se com facilidade **(b)**.

Depois, a força de resistência da alavanca deverá aumentar significativamente e, no final, a alavanca só se deverá poder mover com muito esforço. Use o tenar do polegar e puxe, se necessário, também com os outros dedos, um componente fixo, por exemplo, o garfo **(c)** ou a escora traseira, mas não um disco de travão ou raio.

Na posição final, a alavanca tem de formar ângulo reto em relação ao eixo de aperto rápido **(d)**; ela não pode ficar em pé lateralmente de forma alguma. A alavanca deverá estar ajustada ao quadro ou ao garfo de tal modo que não possa ser aberta inadvertidamente. Deveria, porém, ser fácil de agarrar, para se poder realmente mover depressa.

Controle a fixação, carregando na extremidade da alavanca fechada e tentando rodá-la **(e)**. Se ela se mover, terá de a abrir e aumentar a tensão prévia. Para tal, gire a porca de aperto para o lado oposto uma meia volta no sentido dos ponteiros do relógio. Volte a fechar o aperto rápido e verifique de novo a fixação.

Por fim, eleve a roda alguns centímetros do chão e dê-lhe uma pancada no pneu de cima para baixo. Uma roda fixa de forma segura mantém-se nas ponteiros do quadro ou no garfo e não faz ruídos metálicos.

Para verificar o aperto rápido do espigão do selim, tente rodar o selim contra o quadro **(f)**.



⚠️ AVISO

- Nunca ande numa bicicleta SCOTT, sem ter examinado primeiro a fixação das suas rodas. Se o aperto rápido estiver insuficientemente fechado pode soltar-se a roda. Grande perigo de acidente!
- Após ter montado as rodas, faça um teste aos travões com a bicicleta parada. O ponto de pressão do travão tem de surgir antes da manete de travão chegar ao guiador. Bombeie em travões hidráulicos event. várias vezes até ser ajustado um ponto de pressão firme.

⚠️ CUIDADO

- Certifique-se de que as alavancas de ambos os apertos rápidos da roda permanecem sempre no lado oposto ao acionamento de corrente. Assim, poderá evitar montar a roda dianteira sem querer do lado errado. Nas bicicletas SCOTT com travões de disco e apertos rápidos com eixo de 5 mm pode ser conveniente colocar ambas as alavancas no lado do acionamento. Desta maneira evitará entrar em contacto com o disco quente e queimar os dedos. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

NOTA

- Prenda as rodas, fixadas com apertos rápidos, juntamente com o quadro a um objeto fixo, quando estacionar a sua bicicleta SCOTT. Proteção contra roubo!
- Pode substituir os apertos rápidos por um dispositivo antirroubo. Necessita para tal de uma chave especialmente codificada ou de uma chave allen. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

- Se montou eixos passantes na sua bicicleta de estrada SCOTT, leia as instruções do fabricante de eixos passantes e da roda. Poderá encontrar mais informações sobre a sua bicicleta, e os links das páginas do fabricante de componentes, no seu Manual Quick Start, nas respetivas páginas do manual de instruções da marca da bicicleta que comprou.



EIXOS PASSANTES NA BICICLETA SCOTT

No sistema da SYNCROS instalado pela SCOTT **(a-c)** para bicicletas de estrada e ciclocrosse trata-se de eixos passantes, que dão aos garfos e partes traseiras uma maior rigidez. Se a sua bicicleta SCOTT for submetida a esforços, a marcha permanece estável na via.

Em bicicletas de estrada ou ciclocrosse SCOTT com travões de disco, o sistema está aparafusado no lado direito. Assegure-se de que o eixo está apertado com o binário de aperto indicado no eixo. Utilize a chave dinamométrica fornecida ou uma chave Allen de 6 mm. Na montagem, preste atenção à limpeza dos eixos passantes, apoios da roda no garfo e cubos. Limpe os componentes event. com um pano absorvente e eventualmente com a ajuda de água com um pouco de detergente da louça.

Se o ajustamento e a fixação da roda não funcionarem como o descrito, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

A fixação segura de um componente com um eixo passante

Atualmente, existem muitos sistemas de eixos passantes diferentes no mercado. Alguns sistemas são fixos com apertos rápidos. Para outros sistemas necessita, possivelmente, de ferramentas especiais para a montagem ou desmontagem. Outros possuem uma manete integrada.

O sistema de eixos passantes é composto normalmente por dois elementos de comando:

1. No lado direito encontra-se uma porca. Esta está frequentemente integrada no quadro.
2. No lado esquerdo encontra-se ou uma manete de aperto, que se pode desdobrar, uma manete rígida para apertar de forma fixa ou um encabadouro de ferramenta, p. ex. chave allen, de 5 mm.

Na montagem, preste atenção igualmente em todos os sistemas à limpeza dos eixos passantes, apoios da roda no garfo e cubos. Limpe os componentes eventualmente com um pano absorvente e eventualmente com a ajuda de água com um pouco de detergente da louça. Se o ajustamento e a fixação da roda não funcionarem como o descrito, consulte o seu revendedor de bicicletas.



Montagem da roda

Coloque a roda no garfo ou na parte traseira e introduza, ao mesmo tempo, o disco do travão na pinça do travão e, nas rodas traseiras, passe a corrente por cima do pinhão mais extremo da coroa dentada. Tenha atenção ao trajeto da corrente na roda traseira que deve passar por cima da coroa dentada e sobre os dois rolos do desviador traseiro.

Alinhe a roda entre as ponteiras e empurre o eixo pela esquerda através da ponteira e do cubo, se necessário, com a alavanca de aperto rápido aberta. Quando a rosca do eixo estiver junto à rosca da porca, rode-a no sentido dos ponteiros do relógio. Nas primeiras voltas, o eixo passante deve poder ser rodado facilmente. Aperte ligeiramente o eixo. Feche a manete de aperto rápido possivelmente existente tal como fecha uma alavanca de aperto rápido comum.

No início, a manete deve poder mover-se facilmente sem tensão de aperto, aumentando a força de resistência da manete significativamente na segunda metade do percurso, por fim a manete só poderá mover-se com muito esforço. Se não for possível fechar completamente a manete, volte a abri-la e rode um pouco o eixo no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio. Tente novamente fechar a manete de aperto rápido. Use a palma da sua mão e prenda, se necessário, os dedos na parte traseira, mas nunca num raio ou no disco de travagem.

A manete de aperto rápido não deve poder ser rodada depois de ter sido fechada. Certifique-se de que a manete de aperto rápido não fica saliente nem para trás nem para fora. O melhor será se esta ficar fechada paralelamente ao tubo do quadro. Para alterar a posição, terá eventualmente de alinhar novamente a porca.

Quando tudo estiver na posição correta, rode a manete de aperto ou a ferramenta utilizada no sentido dos ponteiros do relógio, a fim de pré-tensionar o sistema de eixos passantes. A força na alavanca aumenta claramente. Não rode mais que o necessário para que o eixo fique apertado com a força da mão. Observe os valores dos binários de aperto possivelmente existentes. Nesses casos, utilize uma chave dinamométrica e não exceda de forma alguma o valor. Retire a ferramenta e embale-a na bolsa da câmara de ar para uma possível utilização em deslocação.

No caso de travões de aro, feche a manete de desaperto do travão.

AVISO

- Rodas montadas de forma incorreta podem causar quedas e acidentes graves! Se tiver a mais pequena dúvida, peça ao seu revendedor SCOTT que lhe explique o sistema da sua bicicleta SCOTT.**
- Após ter montado as rodas, faça um teste aos travões com a bicicleta parada. O ponto de pressão do travão tem de surgir antes da manete de travão chegar ao guiador. Bombeie em travões hidráulicos event. várias vezes até ser ajustado um ponto de pressão firme (f).**

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Leia primeiro, em qualquer caso, o manual de instruções do fabricante do respetivo garfo ou roda, antes de colocar em funcionamento ou substituir uma combinação garfo/roda com sistema de eixos passantes. Encontrará também mais informações em www.dtswiss.com

ADAPTAÇÃO DA BICICLETA SCOTT AO CICLISTA

O seu tamanho e as suas proporções são decisivos para a escolha do tamanho do quadro da sua bicicleta SCOTT. Assegure-se de que tem liberdade suficiente, especialmente, na zona dos órgãos sexuais, para não se ferir, se tiver de descer da bicicleta rapidamente **(a)**.

Com a escolha de um tipo de bicicleta, a postura do corpo é praticamente estipulada **(b+c)**. No entanto, diferentes componentes da sua bicicleta SCOTT foram concebidos de tal modo, que até certo ponto poderão ser ajustados às proporções do seu corpo. Destes fazem parte o espigão do selim, o guiador e o avanço, bem como as manetes de travão/mudanças.

Dado que todos os trabalhos exigem experiência, ferramenta apropriada e habilidade técnica, deveria restringir-se, exclusivamente, ao controlo da posição. Converse com o seu revendedor SCOTT sobre a sua posição sobre selim e os seus desejos de alteração. Este pode concretizar as suas ideias no âmbito de uma ida à oficina da sua bicicleta SCOTT, p. ex., por ocasião da primeira inspeção.

Efetue sempre, depois de cada adaptação/montagem, a inspeção breve, indicada no capítulo “Inspeções antes de cada utilização” e experimente a sua bicicleta SCOTT com calma fora do trânsito.

⚠ AVISO

Em quadros com alturas muito pequenas há perigo do pé colidir com a roda dianteira. Por isso, preste atenção ao ajuste correto das plaquetas dos sapatos.

Os trabalhos descritos exigem experiência mecânica e ferramenta adequada. Aperte as uniões roscadas, por princípio, com grande cuidado. Vá aumentando a força de aparafusamento progressivamente, verificando continuamente a fixação segura do componente. Utilize uma chave dinamométrica e não exceda os binários máximos de aperto dos parafusos! Estes podem ser encontrados no capítulo “Binários de aperto dos parafusos aconselhados para a sua bicicleta SCOTT”, nas próprias peças e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes.



INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

A posição do ciclista sobre o selim depende fortemente da finalidade da bicicleta SCOTT. Consulte o seu revendedor SCOTT ou o seu treinador. Os seguintes conselhos são adequados a bicicletas de estrada SCOTT típicas.

Se sentir problemas quando está assentado no selim, (p. ex., dormência), isso pode ser provocado pelo selim. O seu revendedor SCOTT tem muitos selins diferentes para escolha e terá todo o prazer em o aconselhar.

AJUSTE DA ALTURA CORRETA DO SELIM

A que altura deve ficar o selim, depende do comprimento das pernas. Ao pisar no pedal, a planta do pé deve estar no centro do eixo do pedal. A perna não pode ficar totalmente esticada na posição mais inferior do pedaleiro, senão há irregularidades no pedalar **(d)**.

Verifique a altura do selim com sapatos rasos. Use, de preferência, sapatos próprios para andar de bicicleta.

Sente-se no selim e coloque o calcanhar sobre o pedal na posição inferior. A anca tem de ficar direita, a perna completamente esticada **(e)**.

Para ajustar a altura do selim, solte o aperto rápido (ver o capítulo “Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes”) ou o parafuso de aperto do espigão na extremidade superior do tubo do selim. Para este último, vai precisar de ferramenta adequada, p. ex., uma chave allen com a qual roda o parafuso de aperto duas a três voltas em sentido contrário ao dos ponteiros do relógio. Agora, pode ajustar a altura do espigão do selim.

Não puxe o espigão do selim para lá da marcação existente no tubo **(f)** (fim, mínimo, máximo, stop, limite ou algo semelhante) e unte sempre a peça de alumínio ou de titânio do espigão, que encaixa num tubo de selim de alumínio, titânio ou aço. Nos espigões de selim de carbono e/ou nos tubos de carbono não deve aplicar lubrificante na área de fixação! Em vez disso, use pasta de montagem especial para carbono.



Alinhe novamente o selim, olhando da ponta do selim até à caixa de movimento pedaleiro ou ao longo do tubo superior. Aperte bem o espigão do selim. Feche para isso o aperto rápido, como descrito no capítulo “Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes” ou rode o parafuso de aperto do espigão em meias-voltas ou melhor em passos de meio metro newton, começando por 3 Nm, no sentido dos ponteiros do relógio **(a)**. Deveria conseguir uma tensão de aperto suficiente logo sem fazer grande força com as mãos. Caso contrário, o espigão do selim não corresponde ao tipo de quadro.

Entre cada passo, controle continuamente a fixação segura do espigão do selim. Agarre, para isso, bem o selim com as mãos à frente e atrás e tente rodá-lo **(b)**. Se isso for possível, tem de voltar a apertar cuidadosamente o parafuso de fixação do espigão do selim uma meia rotação ou melhor um quarto de rotação ou meio metro Newton e controlar novamente o assento.

Ao fazer um novo teste, a posição da perna esticada está correta? Faça um teste, colocando o pé, juntamente com o pedal na posição mais inferior. Se a planta do pé se encontrar a meio do pedal (posição ideal de pedalar), o joelho tem de estar levemente dobrado. Se assim for, ajustou o selim na altura correta.

Verifique se ainda consegue chegar ao chão a partir do selim de forma segura **(c)**. Se este não for o caso, deverá, pelo menos no início, baixar um pouco o selim.

⚠ AVISO

Não lubrifique de modo nenhum o tubo do selim de um quadro de carbono, se este não estiver equipado com uma proteção de alumínio. Se usar um espigão de selim de carbono, não deve sequer lubrificar os quadros de metal. Os componentes de carbono, que tenham sido lubrificados uma vez, em certas circunstâncias, não podem nunca mais voltar a ser fixados com segurança! Em vez disso, use pasta de montagem especial para carbono.

Tenha cuidado para não apertar demasiado o aperto do espigão de selim. O forçar da rosca pode provocar uma danificação do espigão do selim ou do quadro. Perigo de acidente!



⚠️ AVISO

Nunca ande na bicicleta, se o espigão do selim estiver puxado para cima da marcação de fim, mínimo, máximo, limite ou stop! Ele poderia quebrar ou o quadro poderia ficar danificado. Assegure-se de que a fixação para o espigão do selim está colocada corretamente com a ranhura de aperto do quadro no tubo do selim do mesmo. Em quadros com tubo de selim mais longo, cuja altura ultrapassa o tubo superior, o espigão do selim deveria ser inserido no quadro, pelo menos até estar abaixo do tubo superior ou abaixo da escora superior! Quando para o espigão do selim e o quadro estiverem prescritas diferentes profundidades mínimas de inserção, escolha sempre a profundidade maior de inserção prescrita.

⚠️ CUIDADO

Vá-se aproximando a partir de baixo, em pequenos passos (meio metro newton) do binário de aperto dos parafusos máximo prescrito, verificando de cada vez em quando, se o componente está bem fixo. Não ultrapasse o binário máximo de aperto dos parafusos prescrito pelo fabricante!

Controle a altura e a posição do selim e do guidador no caso de crianças e jovens em fase de crescimento, pelo menos, de três em três meses!

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Se o seu espigão do selim abanar ou não deslizar facilmente no tubo do selim, peça ajuda ao o seu revendedor SCOTT. De modo nenhum deve usar a força!

AJUSTE DA ALTURA DO GUIADOR

Em princípio, uma bicicleta de estrada SCOTT é um aparelho de desporto que foi concebido para velocidade. Só por isso, a bicicleta de estrada SCOTT pressupõe certas condições básicas da musculatura do tronco, dos ombros e da nuca. A altura do guidador em relação ao selim e a distância entre o selim e o guidador determinam a inclinação das costas. Com o guidador rebaixado, vai a cortar o vento e faz muito peso sobre a roda dianteira. Esta posição curvada é mais cansativa e incómoda, uma vez que esforça os pulsos, braços, tronco e nuca. Como regra base está estipulado que numa bicicleta de estrada SCOTT pode ajustar todas as três posições básicas do guidador **(d-f)** sem problemas.

Em bicicletas de estrada SCOTT, a altura do guidador pode ser alterada com um avanço Aheadset®. Isto exige conhecimentos especiais que não podem ser ensinados completamente na descrição que se segue. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.



⚠ AVISO

- Os avanços fazem parte das peças estruturais da sua bicicleta SCOTT. Alterações podem pôr em perigo a sua segurança. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT!
- Estes trabalhos exigem uma grande habilidade técnica e ferramenta (especial). Peça ao seu revendedor SCOTT que lhe explique o funcionamento e o ajuste do avanço ou então deixe ele fazer o ajustamento do mesmo.
- Os aparafusamentos do avanço e do guiador têm de ser montados com os binários de aperto dos parafusos prescritos. Caso contrário, o guiador ou o avanço podem soltar-se ou partir. Utilize uma chave dinamométrica e não exceda os binários máximos de aperto dos parafusos! Estes podem ser encontrados no capítulo “Binários de aperto dos parafusos aconselhados para a sua bicicleta SCOTT”, nas próprias peças e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes.
- Avanços têm medidas diferentes de comprimento (a), de diâmetro do tubo e do orifício onde entra o guiador. A escolha errada pode tornar-se numa fonte de perigo: Guiadores, avanços ou garfos podem partir e provocar um acidente. Na substituição, use apenas peças sobresselentes originais marcadas e adequadas SCOTT ou SYNCROS. O seu revendedor SCOTT tem todo o gosto em aconselhá-lo.
- Se pretender utilizar um produto de uma outra marca, certifique-se que estas peças são compatíveis com os componentes SCOTT/SYNCROS. A SCOTT não assume qualquer responsabilidade por problemas que possam resultar da utilização de outros produtos. Certifique-se de que a combinação guiador – avanço está aprovada pelo fabricante do guiador e do avanço.
- Certifique-se de que a área de fixação do guiador não tem arestas afiadas.



Avanços para sistemas sem rosca – Aheadset®

Nas bicicletas SCOTT com caixa da direção Aheadset®, a tensão prévia da caixa de direção é ajustada por meio do avanço. Se a posição do avanço for alterada, a folga do rolamento tem de voltar a ser ajustada (ver capítulo “Caixa da direção/jogo de comando na bicicleta SCOTT” e as instruções dos fabricantes dos componentes).

Pode regular a altura dentro de certos limites, deslocando os espaçadores (spacer) **(b)** ou voltando ao contrário o avanço nos chamados modelos Flip-Flop **(c)**.

Para alterações, desmonte o parafuso para à tensão prévia do rolamento no tubo do garfo, retire a tampa e solte os parafusos lateralmente no avanço até três voltas **(d)**. Retire o avanço e o espaçador do tubo do garfo. Segure ao mesmo tempo o quadro e o garfo, para que o garfo não possa cair para baixo, para fora do quadro. Conforme encaixar o espaçador e o avanço, pode determinar a altura do guidador. Tem de fazer deslizar os restantes espaçadores por cima do avanço para dentro do tubo do garfo. Ajuste o rolamento, como descrito no capítulo “Caixa da direção/jogo de comando na bicicleta SCOTT”.

Se pretender voltar ao contrário o avanço, tem de desapertar também os parafusos frontais para fixação do guidador **(e)**. Em avanços com tampa, pode retirar simplesmente o guidador. De resto as guarnições do guidador têm de ser desmontadas.

Monte o guidador e event. as guarnições do guidador como descrito no capítulo “Adaptação da inclinação do guidador e das manetes de travão/mudanças” em bicicletas de estrada SCOTT e bicicletas de ciclocrosse SCOTT” e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes.

Controle depois do ajuste, se o guidador está bem fixo no avanço, tentando rodá-lo para baixo **(f)**. Verifique se a combinação guidador-avanço se deixa torcer em relação ao garfo. Prenda, para isso, a roda dianteira entre os joelhos e tente torcer o guidador. Se isto for possível, tem de reapertar cuidadosamente os parafusos com a chave dinamométrica, cumprindo o binário de aperto máximo e controlar novamente a fixação.

Vá-se aproximando a partir de baixo, em pequenos passos (meio metro newton) do binário de aperto do parafusos máximo prescrito, verificando de cada vez em quando, se o componente está bem fixo. Não ultrapasse o binário máximo de aperto dos parafusos prescrito pela SCOTT! Peça ao seu revendedor SCOTT que lhe explique o funcionamento e o ajuste do avanço, ou, ainda melhor, deixe ser ele a realizar o ajustamento do mesmo.



⚠ AVISO

Com o avanço rodado ao contrário, os cabos poderiam ser demasiado curtos. É perigoso andar assim. Pergunte ao seu revendedor SCOTT.

NOTA

Se forem retirados os espaçadores **(a)**, o tubo do garfo tem de ser encurtado. Esta operação não é reversível. Ela deveria ser efetuada por um revendedor SCOTT e, nomeadamente, só quando tiver encontrado a posição ideal para si.

Particularidades nas bicicletas SCOTT com tubo de garfo de carbono

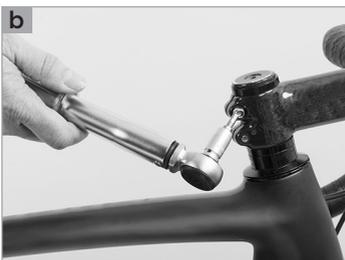
Utilize para a montagem sempre um avanço e um jogo de comando adequados um ao outro. Aconselhamos a utilização de um avanço e um jogo de comando SYNCROS na montagem de um garfo de carbono SCOTT/SYNCROS, porque estas peças estão sintonizadas umas com as outras. Se pretender utilizar um produto de uma outra marca, certifique-se que estas peças são compatíveis com o garfo SCOTT/SYNCROS. A SCOTT não assume qualquer responsabilidade por problemas que possam resultar da utilização de outros produtos.

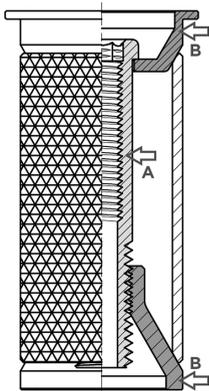
Nunca utilize espaçadores com mais de 40 mm entre o jogo de comando e o avanço **(b)**. Nunca utilize espaçadores com mais de 5 mm por cima do avanço entre o avanço e a tampa de ajuste do jogo de comando **(b)**. Utilize espaçadores com no mínimo 5 mm por baixo do avanço, entre o avanço e a tampa do jogo de comando.

1. A espiga do garfo, especialmente em casos de espiga de carbono, devem ser montadas com o expansor interno original fornecido **(c)**.
2. NUNCA use uma bucha aranha ou estrela em espigas de carbono.
3. Utilize somente ferramentas manuais **(d)** para cortar o tubo da espiga. Não utilize serras ou cortadores elétricos, use apenas serra manual com uma lâmina fina para corte de metal.
4. Assim que o tubo da espiga estiver cortado na altura desejada, certifique-se de remover todas as rebarbas no topo do tubo da espiga. Certifique-se de utilizar equipamentos de segurança adequados, óculos de segurança, luvas e máscara respiratória. Evite respirar o pó de carbono.

⚠ AVISO

Se possuir uma bicicleta com avanço ou guiador integrado, aconselhe-se com o seu revendedor SCOTT autorizado sobre o procedimento exato, antes de os desmontar e voltar a montar.





5. Solte levemente o expansor com uma chave Allen de 6 mm no ponto **(A)** para que as extremidades **(B)** no topo e na base do expansor se movimentem (certifique-se não soltar muito, pois o expansor não irá prender devidamente quando inserido na espiga).
 6. Deslize o expansor para dentro da espiga de carbono **(e)** até encaixar no topo da espiga.
 7. Aperte o parafuso do expander com a chave Allen de 6 mm no ponto **(A)** com torque de 8/9 Nm de pressão, certificando de que o expansor fique rente ao topo da espiga e não levante levemente.
 8. Prenda a mesa no tubo da espiga com um aperto máximo de 5-7 Nm **(f)** e respeite também o torque máximo indicado pelo fornecedor da mesa. O valor mínimo indicado em ambos os itens deve ser considerado como torque máximo.
9. Certifique-se que a mesa não possui quinas afiadas em contato com a espiga ou com o guidão. Isso pode resultar em acidentes sérios. Caso você troque sua mesa por outro modelo ou marca, por favor entre em contato com um revendedor autorizado SCOTT/SYNCROS. A SCOTT não será responsável caso uma mesa que não tenha sido fornecida originalmente pela SCOTT ou SYNCROS seja utilizada na montagem da bicicleta. Em caso de dúvidas adicionais, por favor entre em contato com a sua revenda autorizada SCOTT/SYNCROS ou com o distribuidor nacional SCOTT/SYNCROS.

AVISO

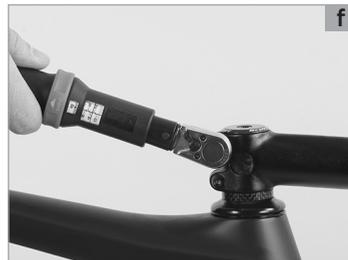
Utilize mesa e caixa de direção apropriados durante a instalação.

Nós recomendamos o uso de mesa e caixa de direção SYNCROS para a instalação de um garfo de carbono SCOTT/SYNCROS, pois eles foram desenvolvidos para serem montados juntos. Se você escolher o uso de produtos de outros fabricantes certifique-se de que são compatíveis com este garfo de carbono SCOTT/SYNCROS. A SCOTT não assume a responsabilidade por problemas resultantes do uso de componentes que não sejam SCOTT/SYNCROS.

Nunca use mais de 40 mm de espaçadores entre a caixa de direção e a mesa.

Não utilize mais de 5 mm de espaçadores acima da mesa, entre a tampa da caixa de direção e a mesa.

Utilize um mínimo de 5 mm de espaçadores abaixo da mesa entre a tampa da caixa de direção e a mesa.



⚠ AVISO

- Alterações na zona dos garfos de carbono são trabalhos, que só devem ser realizados por um mecânico de bicicletas/ciclomotores qualificado. A SCOTT aconselha, por isso, absolutamente que mande fazer trabalhos no garfo de carbono exclusivamente no seu revendedor SCOTT. Trabalhos incorretos e avanços desfavoráveis podem provocar a rutura. Perigo de acidente!
- Pó de serradura de carbono tem a fama de ser cancerígeno. Não sopre nem varra, por isso, o pó, mas limpe-o antes com um pano húmido. Deite este fora imediatamente.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

- Se possuir uma bicicleta com avanço ou guiador integrado, aconselhe-se com o seu revendedor SCOTT autorizado sobre o procedimento exato, antes de os desmontar e voltar a montar.

AJUSTAMENTO DO SELIM – DISTÂNCIA SELIM/GUIADOR E INCLINAÇÃO DO SELIM

A distância entre os punhos do guiador e o selim tem influência sobre a inclinação das costas (**a**) e, com isso, sobre o conforto e a dinâmica de deslocação. Através da armação do espigão do selim é possível alterar um pouco esta distância. Se a armação do selim for deslocada no espigão do selim, isso influencia, porém, também o processo de pedalagem. O ciclista pedala a mais ou a menos distância de trás nos pedais.

Aperte a armação do selim apenas dentro da marcação, i.e. na zona reta, nunca nas partes arqueadas.

Se o selim não estiver nivelado horizontalmente, o ciclista não poderá pedalar de modo descontraído. Ele terá de se apoiar constantemente no guiador, para não escorregar do selim.

⚠ AVISO

- Os aparafusamentos do espigão do selim têm de ser realizados com os binários de aperto dos parafusos prescritos (**b**). Utilize uma chave dinamométrica e não exceda os binários máximos de aperto dos parafusos! Estes podem ser encontrados no capítulo “Binários de aperto dos parafusos aconselhados para a sua bicicleta SCOTT”, nas próprias peças e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes.



⚠ AVISO

Assegure-se de que a armação do selim apenas está apertada na zona da marcação e nunca nas partes arqueadas (c). Caso contrário, pode falhar! Controle os aparafusamentos mensalmente com a chave dinamométrica de acordo com os valores prescritos.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

A margem de ajuste do selim é muito pequena. Um âmbito substancialmente maior de comprimento é coberto por avanços de diferentes comprimentos. Em parte, é possível realizar uma diferença de mais de 10 cm. Na maioria das vezes, é preciso adaptar aqui o comprimento dos cabos das mudanças e do travão; um caso para o seu revendedor SCOTT!

Os fabricantes de selins fornecem normalmente instruções detalhadas. Leia-as atentamente, antes de ajustar a posição do seu selim. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

Deslocação e ajustamento horizontal do selim

Em **espigões do selim com mecanismo de aperto integrado (d)**, um ou dois parafusos sextavados internos centrais seguram a cabeça que fixa tanto a inclinação como também a posição horizontal do selim. Alguns espigões do selim apresentam dois parafusos dispostos lado a lado.

Desaperte o(s) parafuso(s) na cabeça do espigão do selim. Para isso, gire o(s) parafuso(s), no máximo 2 a 3 voltas, caso contrário todo o mecanismo poderá desmontar-se. Desloque o selim como desejar para diante ou para trás. Frequentemente é preciso, para isso, dar uma leve pancada no selim.

Tome atenção às marcações na armação e não as ultrapasse. Certifique-se que a aresta superior do selim permanece na posição horizontal (e), enquanto reaperta o(s) parafuso(s) novamente. Durante estes trabalhos de ajuste, a sua bicicleta SCOTT deve permanecer na horizontal.

Após ter encontrado a posição pretendida, verifique se ambas as metades do mecanismo de aperto assentam bem na armação do selim, antes de aumentar o binário de aperto, para o valor indicado pelo fabricante do espigão do selim.

Aperte bem o(s) parafuso(s) com a chave dinamométrica de acordo com as indicações do fabricante, verificando se o selim novamente aparafusado tomba, fazendo força com as mãos alternadamente sobre a ponta e a parte traseira (f).



⚠️ AVISO

- Parafusos que não estejam completamente fixos ou que estejam a soltar-se podem falhar. Perigo de acidente!
- Controle os aparafusamentos mensalmente com uma chave dinamométrica de acordo com os valores que encontra nos componentes propriamente ditos e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes.

Num **mecanismo de aperto integrado (a)** com dois parafusos localizados um atrás do outro, solte os dois parafusos duas até no máximo três voltas, caso contrário o mecanismo pode desmontar-se todo. Desloque o selim na horizontal, para ajustar a distância selim/guiador. Frequentemente é preciso, para isso, dar uma pequena pancada no selim. Tome atenção às marcações na armação e não as ultrapasse.

Após ter encontrado a posição pretendida, verifique se ambas as metades do mecanismo de aperto assentam bem na armação do selim, antes de aumentar o binário de aperto, para o valor indicado pelo fabricante do espigão do selim.

Aperte ambos os parafusos de forma homogênea **(b)**, para que o selim mantenha o seu ângulo. Se deseja a ponta do selim inclinada mais para baixo, rode o parafuso dianteiro no sentido dos ponteiros do relógio. Possivelmente, até tem de soltar um pouco o parafuso traseiro. Para conseguir baixar um pouco mais a parte traseira, tem de rodar o parafuso traseiro no sentido dos ponteiros do relógio e, caso necessário, soltar o dianteiro.

Verifique se o selim, agora reapertado, se inclina, carregando alternadamente com as mãos na ponta e na parte traseira do selim.

⚠️ AVISO

- Controle os aparafusamentos mensalmente com uma chave dinamométrica de acordo com os valores que encontra nos componentes propriamente ditos e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes.
- Parafusos que não estejam completamente fixos ou que estejam a soltar-se podem falhar. Perigo de acidente!



No **sistema de um parafuso (c)** o espigão do selim está concebido para a maior parte dos selins desportivos com um diâmetro do tubo da armação do selim de 7 mm.

Também estão disponíveis as fixações exteriores sobresselentes para tubos da armação do selim ovalizados de 8 mm x 8,5 mm (L x A), bem como para tubos da armação do selim de carbono, maiores que 8 x 8,5 mm. Se não tiver a certeza relativamente ao seu tipo de armação do selim ou se precisar de mais informações, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

Para a montagem do selim, desaperte o pino de aperto transversal tanto quanto possível **(d)**, sem desapertar a porca de fecho no outro lado do dispositivo de aperto. Normalmente não precisa de desmontar o mecanismo completo, se este já estiver equipado com a fixação exterior, adequada para o selim.

Se achar que é preciso desmontar completamente a fixação de parafuso único, desaperte-a do dispositivo de aperto. Desta maneira, as peças de aperto exteriores ficarão livres. As peças de aperto interiores mantêm-se na sua posição graças a uma fixação de borracha.

Monte a armação do selim nas peças de aperto interiores, volte a inserir as peças exteriores e volte a inserir o parafuso de fixação. Caso a armação do selim esteja muito distante, não tente empurrá-la com força para dentro das ranhuras de aperto. O mecanismo de aperto ou a armação do selim poderia partir e provocar um acidente e/ou um ferimento do ciclista.

Utilize outro modelo de selim **(e)** ou dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

AVISO

Ao substituir o selim tenha em conta que existem armações redondas e ovais. Substitua as peças de adaptação do aperto devidamente.

Se o selim ficar bem, aplique-o no espigão de tal maneira que a armação fique presa no meio pelo mecanismo de fixação do espigão **(f)**.



Além disso, ajuste a aresta superior do selim paralelamente ao chão. Aperte o parafuso pouco a pouco e certifique-se que

1. o dispositivo de aperto ainda está exatamente assente sobre a cabeça de carbono do espigão do selim e que
2. a armação é abrangida perfeitamente de ambos os lados.

Se tudo estiver na posição devida, aperte bem o parafuso pouco a pouco com uma chave dinamométrica **(a)** até atingir o binário de aperto máximo indicado no espigão do selim em metros newton (Nm).

⚠ AVISO

Controle os aparafusamentos mensalmente com uma chave dinamométrica de acordo com os valores que encontra nos componentes propriamente ditos e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes.

Parafusos que não estejam completamente fixos ou que estejam a soltar-se podem falhar. Perigo de acidente!

ADAPTAÇÃO DO TABLIER

Ajustamento do alcance da manete de travão nas bicicletas de estrada SCOTT e bicicletas de ciclocrosse SCOTT

A margem de ajuste da distância entre a manete de travão/mudanças e o guiador é muito pequena nas bicicletas de estrada. Ciclistas com mãos pequenas podem, assim, colocar as manetes do travão em posição mais acessível em relação ao guiador.

A respetiva primeira articulação do dedo indicador e do dedo médio tem de poder abranger a manete do travão **(b)**. Travar de cima a partir da posição sobre a unidade travão/mudança, não constitui nenhuma alternativa a longo prazo ou em situações de emergência. Precisa de mais força e não consegue apoiar-se tão bem.

Na **Shimano Dura-Ace** desaperte a tampa cromada e rode para dentro o parafuso da frente **(c)**. Na **Ultegra** precisa de peças especiais de inserção **(d)**. Em ambas as variantes Di2 pode aceder aos parafusos por trás, depois de ter voltado para baixo as borrachas da manete.



Na **SRAM** ajuste primeiro os discos de cames nas manetes de mudanças, metidas um pouco para dentro e rodadas. Depois disso, rode para dentro o parafuso que está escondido por baixo da borracha da manete dentro do corpo com uma chave allen **(e)**.

Nos **guiadores retos** encontra-se ali, onde o cabo de um travão de tração entra na armação da manete ou na manete propriamente dita, um pequeno parafuso.

Controle, em seguida, o ajustamento e o funcionamento corretos do sistema de travões, como descrito no capítulo “Travões” e/ou na instrução do fabricante dos travões.

Se estiver problemas a chegar aos manípulos, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

AVISO

A manete do travão não pode deixar-se puxar até ao guiador **(f)**. A força total de travagem tem de ser atingida antes.

Lembre-se de que, os aparafusamentos do avanço, do guiador e dos travões têm de ser feitos segundo os binários de aperto prescritos. Os respetivos valores podem ser encontrados no capítulo “Binários de aperto dos parafusos aconselhados para a sua bicicleta SCOTT” ou nas instruções dos fabricantes dos componentes. De outro modo, é possível que os componentes se soltem ou quebrem. Tal pode dar origem a um acidente grave.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Nos travões hidráulicos e nos travões de disco, observe também as instruções do fabricante dos travões. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

Existem manetes de travão/mudanças de alguns fabricantes que podem ser ajustadas para mãos pequenas. Se tiver problemas com o alcance da manete de travão, consulte o seu revendedor SCOTT.



Ajustamento da inclinação do guiador e das manetes de travão/mudanças nas bicicletas de estrada SCOTT e bicicletas de ciclocrosse SCOTT

A parte direita da barra inferior do guiador deve estar ou paralela ao chão ou atrás levemente inclinada para baixo **(a)**. As zonas das manetes de travão/mudanças estão na horizontal ou levemente inclinadas para cima. As extremidades das manetes de travão/mudanças estão situadas, aproximadamente, numa prolongação imaginária da aresta inferior do arco da barra inferior do guiador.

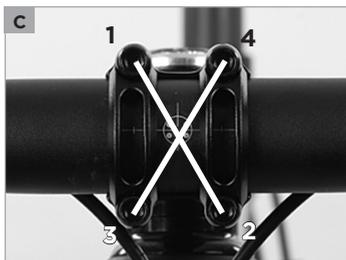
O ajuste das manetes de travão/mudanças é um trabalho para o seu revendedor SCOTT, dado que a fita do guiador tem de voltar a ser enrolada.

Para ajustar a inclinação do guiador, desaperte o(s) parafuso(s) sextavados internos na parte inferior ou dianteira do avanço. Torça o guiador até este ficar na posição pretendida. Certifique-se que o guiador fica preso pelo avanço exatamente no meio.

Aperte de novo o(s) parafuso(s) cuidadosamente com uma chave dinamométrica. Controle se as ranhuras do avanço ficam paralelas uma à outra e apresentam a mesma largura em cima e em baixo **(b)**. Nos avanços com vários parafusos, aperte-os uniformemente e em cruz **(c)** com uma chave dinamométrica, observando os binários de aperto dos parafusos aconselhados.

Para controlo, tente torcer o guiador em relação ao avanço e rode event. o aparafusamento mais uma vez **(d)**.

Utilize uma chave dinamométrica e não ultrapasse os binários máximos de aperto dos parafusos, que encontrará no capítulo “Binários de aperto dos parafusos aconselhados para a sua bicicleta SCOTT” ou nas instruções dos fabricantes dos componentes. De outro modo, é possível que os componentes se soltem ou quebrem. Tal pode dar origem a um acidente grave.



Particularidades dos guiadores aerodinâmicos nas máquinas de triatlo e de contrarrelógio SCOTT

No desporto de triatlo e no contrarrelógio, onde uma posição do ciclista sobre o selim bastante aerodinâmica é decisiva, são normalmente usados os chamados guiadores aerodinâmicos **(e)**. Nestes modelos aerodinâmicos, as manetes das mudanças estão muitas vezes situadas nas extremidades do guiador, e as manetes de travão estão situadas nas pontas do guiador de base (guiador bullhorn).

Se andar numa posição deitada, as manetes de travão estão muito longe, o tempo de reação aumenta, o percurso de travagem é maior. Circule, por isso, com muita precaução.

É possível, dentro de determinados limites, adaptar a posição do guiador às preferências pessoais do ciclista. Isto significa que a zona reta do guiador aerodinâmico deveria ficar a indicar apenas ligeiramente para baixo ou para cima. O guiador de base deveria ficar paralelo em relação à estrada ou ligeiramente voltado para cima. Verifique se o apoio dos seus antebraços está sempre confortável, ou seja, se os cotovelos sobressaem um pouco para trás dos apoios de antebraço **(f)**. Ajuste também os apoios para os braços, para que possa respirar livremente.

AVISO

Tenha em consideração que, se andar com as mãos na parte superior do guiador ou deitado em posição aerodinâmica, o percurso de paragem aumenta. O alcance das manetes de travão não é favorável em todas as posições das mãos no guiador.

As bicicletas de triatlo SCOTT e as máquinas de contrarrelógio SCOTT possuem características de condução especiais. Experimente a sua nova bicicleta de triatlo SCOTT ou a sua nova máquina de contrarrelógio SCOTT num recinto sem movimento e familiarize-se lentamente com as características de condução.



TRAVÕES

Com a ajuda dos travões **(a)** é possível adaptar a velocidade de andamento à forma do terreno e às condições do trânsito. Se necessário, os travões terão de fazer parar o mais rapidamente possível a sua bicicleta SCOTT.

Em tais travagens a fundo, o peso desloca-se fortemente para a frente, aliviando o peso sobre a roda traseira. Por isso, pode acontecer que, em terrenos de boa aderência, a roda traseira levante **(b)**, fazendo a bicicleta SCOTT dar uma cambalhota, em vez de os pneus perderem a aderência. O problema acentua-se, principalmente, em descidas de montanha. Ao efetuar uma travagem a fundo, tem de, por isso, tentar transferir o seu peso o mais possível para trás e para baixo.

Acione os travões simultaneamente **(c)** e não se esqueça que o travão dianteiro, em pisos aderentes e através da transferência de peso, poderá gerar as maiores forças de travagem.

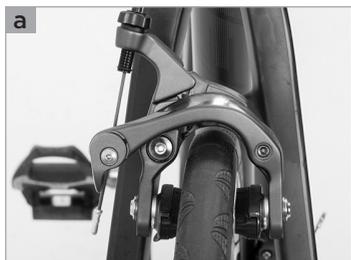
Familiarize-se com a respetiva forma de utilização antes da primeira viagem. Exercite a travagem em diferentes pisos fora do trânsito.

Com humidade os travões não reagem imediatamente. Em superfícies molhadas e lisas tem de travar cuidadosamente, porque aqui os pneus derrapam facilmente. Reduza, por isso, a sua velocidade de andamento.

Podem ocorrer os seguintes problemas nos diferentes tipos de construção de travões:

Travões de aro podem sobreaquecer, se travarem durante muito tempo ou se os travões roçarem em algum ponto. Isto pode danificar a câmara de ar ou provocar uma deslocação dos pneus sobre o aro. O ar poderia, por consequência, esvaziar de repente, um acidente grave seria provável.

Em **travões de disco (d)** uma travagem prolongada ou o roçar duradouro podem conduzir a um sobreaquecimento do sistema de travões. A força da travagem pode abrandar ou os travões podem falhar totalmente. Perigo de acidente! Habitue-se, em longas descida, a realizar uma travagem breve, mas forte, e a soltar os travões de vez em quando. Se sentir insegurança, pare a bicicleta um pouco e deixe o sistema de travões arrefecer.



⚠️ AVISO

- A disposição da manete do travão em relação aos corpos do travão (p. ex. a manete esquerda atua sobre o travão dianteiro) pode variar (c). Consulte o Relatório de entrega SCOTT no seu Quick Start Manual e verifique se consegue ativar o travão dianteiro com a mesma manete do travão (direita ou esquerda), como está habituado. Se este não for o caso, mande modificar as manetes do travão pelo seu revendedor SCOTT ainda antes da primeira viagem.
- Habitue-se cuidadosamente aos seus travões. Exercite paragens de emergência numa zona sem trânsito, até ter o controlo total sobre a sua bicicleta SCOTT. Isto pode impedir acidentes.
- O piso molhado reduz o efeito da travagem, fazendo os pneus derraparem facilmente. Se estiver a chover, calcule percursos de travagem mais prolongadas, reduza a sua velocidade e trave com cuidado.
- Garanta superfícies de travagem e calços de travões completamente livres de ceras, gorduras ou óleos (e). Perigo de acidente!

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

- Na substituição, use apenas peças sobresselentes originais marcadas e adequadas (f). O seu revendedor SCOTT tem todo o gosto em aconselhá-lo.
- Leia sempre as instruções do fabricante dos travões, antes de começar a reajustar os travões ou a efetuar trabalhos de manutenção ou de qualquer outro tipo nos travões.



TRAVÕES DE ARO

Travões de bicicleta de estrada e de tração lateral

Funcionamento e desgaste

Por meio de manetes no guidador **(a)** e cabos de tração **(b)** os calços dos travões são contraídos sobre as superfícies de travagem. A fricção criada retarda a roda. Se água, sujidade ou óleo atingirem as superfícies de fricção, o valor de fricção é alterado, a retardação é menor. Por esta razão, um travão reage de forma mais lenta e trava pior com chuva.

Para conseguir retardar efetivamente, os travões têm de ser controlados e reajustados regularmente.

A fricção provoca desgaste nos calços dos travões e nos aros e, quanto mais frequentemente utilizar a bicicleta em terrenos montanhosos e com chuva ou sujidade, mais depressa isto acontece. Alguns aros estão marcados com indicadores de desgaste (p. ex. ranhuras ou pontos). Quando estes deixarem de estar reconhecíveis, tem de ser substituído o aro. Quando o flanco do aro atingir uma medida crítica, a pressão do pneu pode levar o aro a rebentar. A roda pode bloquear ou a câmara de ar pode rebentar. Perigo de queda!

Controlo de funcionamento

Faça um teste de travões com a bicicleta parada, puxando a manete de travão com força para o guidador. Os calços dos travões de aro têm de tocar por completo e ao mesmo tempo nos flancos do aro. Não podem tocar nas rodas nem ao travar nem quando estão abertos ou num estado intermédio.

Controle se os calços dos travões estão exatamente alinhados com os aros e se possuem espessura suficiente. Isto pode ser detetado, na maioria dos casos, através de ranhuras nos calços dos travões. Se estes estiverem desgastados ou gastos **(c)**, é altura de serem substituídos. É estritamente necessário que cumpra as indicações correspondentes dos respetivos fabricantes.

A manete do travão tem de ter um curso de reserva, ela não deve deixar-se puxar até ao guidador mesmo numa travagem a fundo. Se isto for, no entanto, o caso, preste atenção ao capítulo seguinte “Sincronizar e reajustar”.

O mais tardar, quando tiver gasto o segundo jogo de calços, deveria procurar o seu revendedor SCOTT e mandar inspecionar o aro. Ele pode controlar a espessura da parede com um aparelho de medição especial.



Os braços de travagem têm de atingir o aro simultaneamente, quando puxa a manete do travão. Estes não podem tocar nos pneus.

Só se o travão ficar aprovado em todos estes pontos de inspeção, é que ele está ajustado corretamente.

⚠ AVISO

Cabos de travão danificados (d), nos quais, p.ex., os diferentes fios se soltam, deverão ser substituídos imediatamente. De outra forma, corre o risco de os travões falharem ou de cair!

O ajuste dos calços dos travões sobre os aros exige muita habilidade técnica. Mande fazer a substituição dos calços ou o ajustamento ao seu revendedor SCOTT.

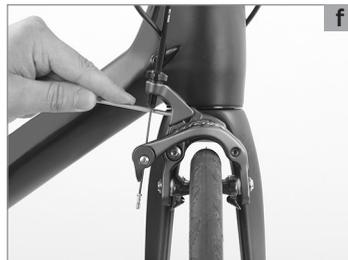
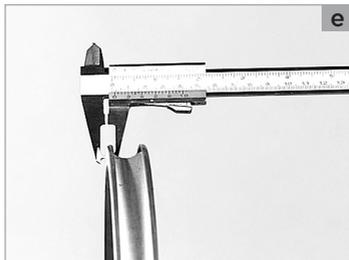
Deixe o seu revendedor SCOTT controlar e medir regularmente os aros (e).

Sincronizar e reajustar

Rode, nos travões de articulação dupla, o parafuso pequeno montado em cima lateral ou obliquamente (f), até os calços, à esquerda e à direita, terem a mesma distância relativamente ao aro.

Controle, para além disso, se o parafuso, com o qual o travão é fixado ao quadro ainda está bem apertado, i. e. apertado de acordo com o binário de aperto no capítulo “Binários de aperto dos parafusos aconselhados para a sua bicicleta SCOTT”.

A posição da manete do travão, na qual o travão começa a ter efeito (o chamado ponto de pressão), pode ser ajustada por meio de ajustamento do cabo do travão, consoante o tamanho da mão e as preferências pessoais. A manete do travão não pode deixar-se puxar até ao punho do guiador em caso algum. Os calços dos travões também não deveriam estar, em estado desativado, muito perto dos flancos do aro, porque eles podem roçar no aro durante a marcha. Antes de realizar este ajustamento, preste atenção às indicações do capítulo “Ajustamento do alcance da manete de travão nas bicicletas de estrada SCOTT e bicicletas de ciclocrosse SCOTT”.



Se o calço tiver gasto, o ponto de pressão desloca-se na manete de travão cada vez mais no sentido do guiador. Controle o curso livre regularmente, este não devia ser superior a um quarto do percurso total. Para reajustar, rode a porca serrilhada ou o parafuso serrilhado **(d)**, através do qual o cabo de tração passa pelo corpo do travão, até o percurso da manete satisfazer as suas exigências. Em seguida, experimente os travões num local sem movimento.

AVISO

É estritamente necessário que realize um teste de travões com a bicicleta parada depois do reajustamento e assegure-se de que os calços entram em contacto com o flanco do aro com toda a sua superfície, mas não com o pneu, se forem sujeitos a uma tração forte. Garanta que a manete não se deixa puxar até ao guiador.

TRAVÕES DE DISCO

Funcionamento e desgaste

Travões de disco (**e**) são caracterizados por um efeito de travagem enorme. Em piso molhado, reagem nitidamente mais depressa do que os travões de aro e atingem depois de pouco tempo o efeito elevado usual. Eles necessitam de menos cuidados de manutenção e não gastam os aros. Os travões de disco são constituídos pela pinça do travão, disco do travão, cabo do travão (hidráulico) ou cabo do travão (mecânico) bem como a manete de travão. Se a manete de travão for acionada, os pistões dos travões contraem-se de forma hidráulica ou mecânica, os calços friccionam o disco do travão.

A fricção provoca desgaste nos calços dos travões e nos discos e, quanto mais frequentemente utilizar a bicicleta com chuva ou sujidade, mais depressa isto acontece. Consoante o fabricante e o modelo existem diferentes métodos de controlo e limites de desgaste para calços e discos.

⚠ AVISO

Os calços dos travões novos têm de ser utilizados algumas vezes, antes de alcançarem os valores de travagem ideais. Para tal, acelere a sua bicicleta SCOTT cerca de 30 a 50 vezes, até atingir os 30 km/h e, em seguida, trave até à paragem total. O processo de rodagem dos travões está concluído, quando a força manual necessária para a travagem não se reduzir mais.

Calços dos travões e discos sujos podem reduzir bastante a potência de travagem. Não deixe, por isso, que os travões apanhem óleo ou outros líquidos, p.ex., quando limpa a bicicleta SCOTT ou oleia a corrente. É impossível limpar calços sujos. Estes têm que ser substituídos! Discos de travão podem ser limpos com produtos de limpeza para travões ou com água quente e detergente.

Ruídos invulgares (arranhar, roçar, etc.) ao travar e/ou uma alteração nítida da força de travagem (mais forte ou mais fraca) são sinais de que os calços dos travões estão sujos ou gastos (**f**). Verifique os calços e em caso de necessidade substitua-os. Caso contrário, podem ocorrer outros danos, p. ex. nos discos de travão ou até mesmo perigo de acidente provocado por falha dos travões! Se estiver inseguro, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.



⚠ CUIDADO

Os travões de disco aquecem durante o funcionamento. Não toque, por isso, nos discos de travão imediatamente depois da paragem – principalmente depois de descidas mais longas.

NOTA

No caso dos travões de disco, monte os fechos de segurança para transporte (a), quando transportar a sua bicicleta SCOTT sem as rodas.

Travões de disco hidráulicos

Controlo de funcionamento

Verifique regularmente, se as ligações e os cabos apresentam fugas com a manete acionada. Se sair líquido, dirija-se imediatamente ao seu revendedor SCOTT. Um ponto de fuga pode tornar o travão ineficaz. Perigo de acidente!

Desgaste e manutenção

Quando os calços dos travões de disco hidráulicos se estão a gastar, isto é compensado automaticamente. O percurso da manete não se altera (b).

Controle o desgaste dos calços regularmente (c) e siga os requisitos incluídos no manual de instruções do respetivo fabricante.

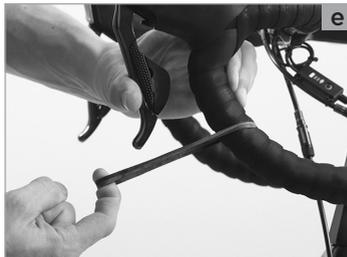


⚠️ AVISO

- Ligações abertas ou tubos com fugas reduzem fortemente o efeito de travagem. Dirija-se imediatamente ao seu revendedor SCOTT, se o sistema tiver fugas ou os tubos dobras!
- Não transporte a sua bicicleta de estrada SCOTT com o selim e guiador voltados para baixo, pois isso pode tornar os travões ineficazes. Nunca os volte ao contrário mesmo para fins de reparação **(d)**.
- Não abra os tubos do travão. Poderia sair líquido dos travões, que é prejudicial para a saúde e ataca a pintura e o travão torna-se ineficaz.
- Em caso de grande sujidade podem ocorrer rangidos.
- Puxe as manetes do travão e proteja-as com um elástico forte **(e)**, quando transporta a sua bicicleta SCOTT com travões de disco hidráulicos. Assim não entra nenhum ar para o sistema.
- Leia, em qualquer caso, com atenção as instruções do fabricante dos travões, antes de desmontar a roda ou de realizar trabalhos de manutenção. Erros no manuseamento podem provocar a falha dos travões.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

- Se o seu sistema de travões for usado com líquido de travões DOT, este tem de ser mudado regularmente de acordo com os intervalos prescritos pelo fabricante.



Travões de disco mecânicos

Controlo de funcionamento

Quando os calços dos travões de disco mecânicos se desgastam, o percurso da manete de travão aumenta. Controle regularmente, se o travão atinge um ponto de pressão definido, antes da manete chegar ao guiador **(a)**. Verifique se os cabos de travão estão intactos!

AVISO

Cabos danificados devem ser imediatamente substituídos, pois podem partir-se. Perigo de acidente!

Desgaste e manutenção

Desgaste dos calços pode ser compensado event. diretamente na manete de travão adicional de forma limitada. Desaperte a porca de capa no parafuso, através do qual o cabo entra no manípulo e desaperte o parafuso **(b)** até o percurso da manete satisfazer as suas exigências. Volte a apertar a contraporca com força, reparando se a ranhura do parafuso não está nem para cima nem para a frente, caso contrário, entra desnecessariamente muita sujidade e humidade.

Como alternativa, o cabo pode ser ajustado da mesma forma diretamente no travão.

Depois do reajuste, controle o funcionamento e se os calços não apresentam atrito, quando larga a manete do travão e faz girar a roda.

Se proceder a vários reajustes, a posição da alavanca na pinça do travão altera-se. O efeito de travagem torna-se mais fraco. Em casos extremos, o travão pode falhar por completo. Perigo de acidente!

Diretamente na pinça do travão, existem, em alguns modelos, outras possibilidades de ajustamento, que exigem, no entanto, habilidade manual **(c)**. Leia com atenção as instruções do fabricante dos travões, antes de ajustar o travão. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

AVISO

Reajustamentos frequentes só no cabo do travão podem reduzir fortemente o efeito máximo de travagem possível.



AVISO

Leia, em qualquer caso, com atenção as instruções do fabricante dos travões, antes de desmontar a roda ou de realizar trabalhos de manutenção. Erros no manuseamento podem provocar a falha dos travões.

MUDANÇAS DE VELOCIDADE

TRANSMISSÃO POR DESVIADOR

Por meio das mudanças de velocidade (**d+e**) na sua bicicleta SCOTT, a transmissão é adaptada às características do piso e à velocidade pretendida.

Com uma mudança baixa, na qual a corrente é deslocada à frente sobre o prato pequeno da corrente e atrás sobre um pinhão grande (**f**), pode subir montanhas íngremes, empregando uma força moderada. Para isso, no entanto, terá de pedalar mais depressa ou com maior frequência. Nas descidas, é introduzida uma mudança de velocidade maior, (à frente um prato de corrente grande, atrás um pinhão pequeno). Poderá percorrer muitos metros com apenas uma pedalada, sendo a velocidade então correspondentemente elevada.

Por princípio, um número de rotações sensato dos pedaleiros, abreviado a frequência da pedalagem, deve ser superior a 60 rotações por minuto. Em terrenos planos, os ciclistas profissionais atingem cerca de 90 a 110 rotações por minuto. Em subidas, é normal que a frequência abrande um pouco, mas deve pedalar, apesar disso, fluentemente.

Durante todo o processo de introdução das mudanças, tem de continuar a pedalar. A força de pedalagem deveria, no entanto, ser claramente reduzida. Especialmente, ao introduzir as mudanças à frente há que pedalar lentamente e sem força.

AVISO

Exercite a introdução das mudanças num recinto sem trânsito até estar familiarizado com o funcionamento da unidade de travão e mudanças ou da manete das mudanças na sua bicicleta SCOTT.



INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Leia com atenção, em qualquer caso, as instruções do fabricante das mudanças de velocidade. Familiarize-se event. fora do trânsito com as novas mudanças de velocidade. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

Funcionamento e manuseamento

Uma transmissão por desviador funciona sempre segundo o seguinte princípio:

Grande prato à frente – mudança pesada – maior transmissão
Pequeno prato à frente – mudança leve – menor transmissão
Grande pinhão atrás – mudança leve – menor transmissão
Pequeno pinhão atrás – mudança pesada – maior transmissão

Normalmente os manípulos estão montados assim:

Manete das mudanças à direita – pinhões traseiros

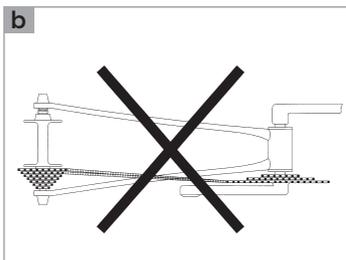
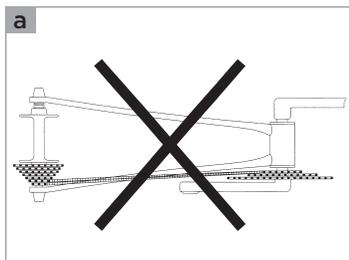
Manete das mudanças à esquerda – pratos dianteiros

As bicicletas de estrada modernas SCOTT podem ter até 33 mudanças de velocidade, havendo, contudo, sobreposições – realmente utilizáveis são 15 a 18 mudanças de velocidade. A corrente nunca deve ter um trajeto extremamente inclinado, caso contrário poderá sofrer desgaste rápido e o grau de eficiência é reduzido.

Mau é, p. ex., quando a corrente engata simultaneamente no prato mais pequeno, à frente, e nos dois ou três pinhões exteriores (pequenos) atrás **(a)** ou quando engata no prato maior, à frente, e nos pinhões interiores (grandes) da roda traseira **(b)**.

A caixa de movimento pedaleiro é o interface entre os pedaleiros e o quadro. Existem diferentes formas de construção – às vezes o eixo do rolamento pertence à caixa de movimento pedaleiro outras vezes está integrado no pedaleiro direito. Os rolamentos de esferas selados estão ajustados de fábrica de tal forma que não precisam de manutenção e não têm folga. A fixação segura da caixa de movimento pedaleiro no quadro tem de ser controlada regularmente.

Verifique também regularmente, se os pedaleiros estão bem fixos sobre o eixo do rolamento ou se o alojamento tem folga. Se abanar com força os pedaleiros, não pode ser sentida folga. Se, no entanto, for o caso, dirija-se imediatamente ao seu revendedor SCOTT.



Um processo de introdução de mudanças começa, consoante o sistema de mudanças instalado, com o acionamento de uma unidade de travão e mudanças **(c)** ou uma manete de mudanças **(d)** nos extensores retos (Flatbars). Durante todo o processo de introdução das mudanças, tem de continuar a pedalar. A força de pedalagem deveria, no entanto, ser nitidamente reduzida.

A seguir são explicadas as unidades de travão e mudanças mais comuns e o seu funcionamento. No entanto, é possível que a sua nova bicicleta de estrada SCOTT esteja equipada com umas mudanças de velocidade que não são descritas aqui.

Na **SRAM eTAP/AXS Road (e)**, as mudanças são mudadas no desviador traseiro, acionando uma das teclas nas manetes de travão/mudanças. Se a tecla esquerda ou direita deve acionar uma mudança mais leve ou mais pesada, pode ser configurado livremente na AXS Road.

Se mantiver uma das teclas pressionada, as mudanças continuam a ser mudadas no desviador traseiro sem interrupção até soltar a tecla. Se acionar ambas as teclas simultaneamente, o desviador dianteiro muda para o outro prato da corrente em questão.

Por meio da app SRAM AXS podem ser realizados diversos ajustes individuais nas mudanças de velocidade.

Encontrará mais informações em www.sram.com

Nas manetes de travão/mudanças **Shimano Dual Control (f)** engata os pratos ou pinhões maiores, rodando toda a manete de travão para dentro. São possíveis até dois pratos ou três pinhões por processo de introdução de mudanças. Se deslocar apenas a manete pequena, situada atrás da manete de travão para dentro, a corrente passa para os pratos ou pinhões mais pequenos. Aqui pode engatar apenas uma roda dentada por processo de introdução de mudanças.

A **Shimano Di2** é a versão eletrónica dos sistemas de transmissão de alta qualidade da Shimano. Em vez da tração por cabos, a transmissão do sinal faz-se por meio de cabos elétricos. O desviador traseiro e o desviador dianteiro são movidos por pequenos motores elétricos. O abastecimento de energia é efetuado por meio de uma bateria recarregável fixada no quadro ou no espigão do selim.



A ordenação e acionamento da manete de mudanças são como nas mudanças mecânicas:

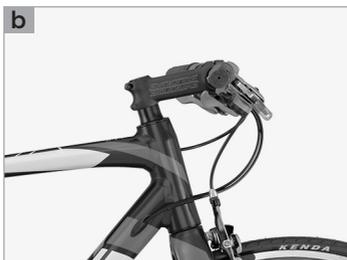
Em vez de, como nas manetes de mudanças tradicionais Dual Control da Shimano, rodar toda a manete de travão ou a manete, situada atrás, para dentro, com a Di2 basta premir botões de comando. Para engatar as rodas dentadas maiores, basta premir o botão alongado de comando na parte lateral da manete de travão. Prima o botão triangular de comando, situado atrás da manete de travão, e a corrente passa para as rodas dentadas mais pequenas.

Nas manetes de mudanças, situadas nas extremidades do guiador, das marcas Shimano e SRAM **(a)** para triatlo e contrarrelógio tem de pressionar a manete de mudanças para baixo, para engatar os pinhões menores atrás, ou seja para introduzir uma transmissão mais alta e para engatar os pratos menores à frente, ou seja para introduzir uma transmissão mais baixa. Puxando a manete das mudanças para cima, engata, atrás e à frente, os pratos e pinhões maiores.

Em manetes de mudanças para guiadores retos, os chamados Flatbars **(b)**, as manetes de comando encontram-se na parte de baixo do guiador. A manete direita grande é manobrada com o polegar. A corrente desloca-se sobre pinhões maiores, isto é, para as mudanças mais baixas. A manete mais pequena é movida ou com o indicador **(c)** ou com o polegar e comuta para o outro sentido. No lado esquerdo, a comutação é feita com o polegar e a manete grande para o prato da corrente maior, portanto para uma transmissão mais alta.

⚠ AVISO

- **Utilize sempre calças ou calções justos às pernas ou use fixação de calças ou algo semelhante. Assim garante que as pernas das suas calças não se enfiem na corrente nem nos pratos da corrente. Perigo de queda!**
- **Ao introduzir uma mudança sob carga, i. e. enquanto pedala com muita força, a corrente pode deslizar. No desviador frontal, a corrente pode até sair completamente dos pratos e provocar uma queda! No mínimo a vida útil da corrente é reduzida significativamente por isto.**
- **Devido a folga entre o eixo do rolamento e os pedaleiros, estes podem descair ou ser danificados. Perigo de queda!**
- **Exercite a introdução das mudanças num recinto sem trânsito até estar familiarizado com o funcionamento das unidades de travão e mudanças ou das manetes das mudanças na sua bicicleta de estrada SCOTT.**



NOTA

Para o processo de introdução de mudanças, é importante que continue a pedalar de forma uniforme e sem o emprego de grande força. Principalmente no desviador dianteiro não deve introduzir mudanças sob carga, isto reduz bastante a vida útil da corrente. Além disso, a corrente pode ficar presa entre a escora inferior e os pratos da corrente (“Chain-suck”).

Evite o acionamento de mudanças, nas quais a corrente rode de modo muito oblíquo. Aumento de desgaste!

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Leia com atenção, em qualquer caso, as instruções do fabricante das mudanças de velocidade. Familiarize-se event. fora do trânsito com as novas mudanças de velocidade. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

Controlar e reajustar

O seu revendedor SCOTT ajustou as mudanças de velocidade antes da entrega da bicicleta. Nos primeiros quilômetros, no entanto, os cabos Bowden podem alongar-se, fazendo com que as mudanças de velocidade sejam imprecisas e surjam ruídos (chocalho) da corrente.

O ajuste do desviador traseiro **(d)** e do desviador dianteiro **(e)** deve ser feito por um mecânico experiente. Se quiser tentar sozinho, leia também o manual de instruções do fabricante das mudanças. Se tiver problemas com as mudanças, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

AVISO

Para a sua segurança, leve a sua bicicleta SCOTT recém-comprada a uma primeira inspeção ao seu revendedor SCOTT depois de 100 a 300 km ou de 5 a 15 horas de funcionamento ou passadas quatro a seis semanas, o mais tardar, no entanto, passados três meses.



Ajustar desviador traseiro

Estique o cabo no terminal do cabo ajustável, por meio do ajustador interior **(a)** ou do parafuso de ajuste, através do qual o cabo Bowden entra no desviador traseiro **(b)**. Engate para isso, o pinhão mais pequeno e desaperte os parafusos em meias-voltas até o cabo de tração estar levemente esticado.

Controle, depois de cada esticamento, se a corrente sobe imediatamente para o pinhão maior seguinte. Para isso, tem de rodar os pedaleiros, com a parte traseira da bicicleta levantada, com as mãos ou deslocar-se com a sua bicicleta SCOTT e introduzir todas as mudanças.

Se a corrente subir com facilidade, verifique se a corrente também ainda passa com facilidade para os pinhões menores. Se este não for o caso, o respetivo parafuso de ajuste tem ser apertado novamente um pouco. É possível que sejam necessárias várias tentativas.

AVISO

O ajuste completo do desviador traseiro e do desviador dianteiro deve ser feito por um mecânico experiente. Preste atenção, em qualquer caso, ao manual de instruções do fabricante das mudanças de velocidade. Se tiver problemas com as mudanças, consulte o seu revendedor SCOTT.

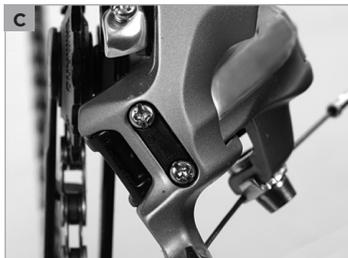
INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Se alguém o ajudar a levantar a parte de trás da bicicleta ou a bicicleta SCOTT estiver pendurada num suporte de montagem, é mais fácil testar o funcionamento, rodando o pedaleiro e acionando as mudanças.

Ajustar os batentes finais

Para evitar que o desviador traseiro ou a corrente entrem nos raios ou a corrente caia do pinhão mais pequeno, os chamados parafusos do batente final **(c)** limitam a zona de oscilação do desviador traseiro. O seu revendedor SCOTT ajusta-os, eles não se alteram numa utilização normal.

Se a sua bicicleta de estrada SCOTT tiver caído, no entanto, sobre o lado das mudanças ou se tiver montado outra roda, é estritamente necessário que controle os batentes finais.



Engate a mudança mais pesada com a manete de mudanças direita. O cabo das mudanças está relaxado, a corrente passa para o pinhão menor de todos. Observe, por detrás, a coroa dentada e verifique se a roldana de guia superior do desviador traseiro se encontra exatamente debaixo das pontas dentadas do pinhão. Corrija a posição event. com o parafuso do batente final **(d)**. Nos desviadores traseiros, os parafusos estão marcados frequentemente com “H” para “high gear” e “L” para “low gear”. “High gear” significa neste caso a mudança pesada, ou seja o pinhão pequeno.

Se os parafusos não estiverem marcados, a única coisa que ajuda é tentar. Gire um parafuso qualquer, contando as voltas e observe o desviador traseiro. Se ele não se deslocar, é o parafuso para o outro batente. Reduza novamente o mesmo número de voltas.

Rode o parafuso no sentido dos ponteiros do relógio, se for suposto o desviador traseiro circular mais no interior, ou no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio, se for suposto ele circular mais no exterior.

Engate agora cuidadosamente o pinhão traseiro maior **(e)** e controle se a roldana de guia do desviador traseiro está exatamente por baixo das pontas dentadas do pinhão. Rode o parafuso marcado com “L” no sentido dos ponteiros do relógio até o desviador traseiro não poder ser deslocado mais em direção aos raios - nem através do acionamento da manete das mudanças nem através de pressão com a mão **(f)**. Durante o controlo, rode lenta e cuidadosamente o pedaleiro.

Através deste ajustamento, evita que a corrente caia entre o pinhão e os raios ou o desviador traseiro ou a sua caixa das roldanas de guia possam tocar nos raios - de outra forma os raios, o desviador traseiro e o quadro poderiam ficar danificados. Na pior das hipóteses pode dar-se uma queda ou acidente.

AVISO

■ **Faça uma marcha de teste, sem falta, após ter ajustado as mudanças, numa zona sem trânsito.**

■ **Se a sua bicicleta de estrada SCOTT tiver caído ou o desviador traseiro tiver apanhado uma pancada, há o perigo do desviador traseiro ou a sua fixação, o chamado dropout, estar torto. Depois de incidentes deste tipo ou se for montada outra roda traseira, deve controlar a zona de oscilação e event. reajustar os parafusos do batente final.**



INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Mande controlar regularmente a sua bicicleta de estrada SCOTT no seu revendedor SCOTT.

Ajustar desviador dianteiro

A área, na qual o desviador dianteiro **(a)** ainda consegue manter a corrente sobre o prato sem lhe tocar, é extremamente estreita. Como no desviador traseiro, parafusos do batente final marcados com “H” e “L” **(b)** limitam a zona de oscilação. O seu revendedor SCOTT ajusta-os, eles não se alteram numa utilização normal.

Engate primeiro à frente no prato grande e atrás no pinhão menor **(c)**. Aperte depois o parafuso do batente final mais extremo (“H”) de tal forma que a corrente, mesmo sob grande esforço, ainda não toque no desviador dianteiro. Só se a corrente já não poder ser deslocada do prato médio para o grande é que o parafuso do batente final pode ser desaparafusado minimamente.

Engate então à frente no prato menor e atrás no pinhão maior. Aperte agora o parafuso do batente final interno (“L”) de tal forma que a corrente ainda não toque no desviador dianteiro. Só se a corrente já não poder ser deslocada do prato médio para o pequeno é que o parafuso do batente final pode ser desaparafusado minimamente.

Através deste ajustamento, evita que a corrente caia para fora ou para dentro – o que interrompia repentinamente o acionamento e havia perigo de queda. Em caso de dúvidas, mande fazer estes trabalhos de ajustamento ao seu revendedor SCOTT.

No desviador dianteiro a tração pode alongar-se da mesma forma do que no desviador traseiro. O engate das mudanças piora. Engate o prato pequeno e estique o cabo, em caso de necessidade, no parafuso, através do qual o cabo Bowden entra no ajustador interior.

⚠ AVISO

Controle depois de uma queda, se as chapas de guia do desviador dianteiro ainda estão exatamente paralelas aos pratos da corrente **(d)** e se poderiam tocar no prato grande da corrente. Se assim fosse, o acionamento ficaria bloqueado. Perigo de acidente!



⚠️ AVISO

O ajuste do desviador dianteiro exige muita minuciosidade. Se ele estiver ajustado de forma incorreta, a corrente pode saltar, a força de acionamento é interrompida repentinamente. Perigo de queda!

Faça uma marcha de teste, sem falta, após ter ajustado as mudanças, numa zona sem trânsito.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Para o ajuste de alguns desviadores dianteiros e traseiros, existem instruções muito específicas. Informe-se junto do seu revendedor SCOTT autorizado ou leia as instruções do fabricante do componente.

Shimano Di2

Ajuste e manutenção

Se desejar, o seu revendedor SCOTT pode mudar a função dos botões de comando da Di2 **(e)**. Para isso, é preciso um aparelho especial de teste da Shimano, também usado para detetar falhas.

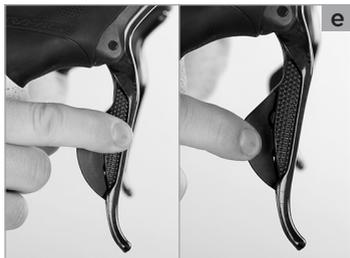
Para posicionar as manetes, no caso de mãos pequenas, um pouco mais perto do guiador, existem parafusos de ajuste especiais no guiador, cujo manuseamento é descrito no capítulo “Ajustamento do alcance da manete de travão nas bicicletas de estrada SCOTT e bicicletas de ciclocrosse SCOTT”.

Para ajustar o desviador traseiro, engate uma mudança média. Carregue no botão no conector da frente por baixo do guiador até a luz de controlo acender a vermelho **(f)**. O desviador traseiro pode ser então ajustado exatamente. Rode os pedaleiros e escute a deslocação da corrente.

Se a corrente não se deslocar sem barulhos, carregue na manete da frente. Com cada compressão, o desviador traseiro é ajustado um décimo de milímetro mais para o interior. Se o barulho aumentar, carregue na manete posterior.

O desviador traseiro é posicionado mais para o exterior em passos de décimos de milímetro. Se a corrente se deslocar silenciosamente, carregue novamente no botão do conector, a luz vermelha apaga-se. Engate todas as mudanças umas a seguir às outras para concluir e controlar o funcionamento devido.

Engate as mudanças umas a seguir às outras com cuidado até a corrente se deslocar sobre o pinhão maior. Se isto não se processar devidamente, tem de ajustar novamente.



Continue a rodar os pedaleiros com cuidado e controle se a caixa do desviador traseiro não colide com os raios e a corrente não consegue deslocar-se por cima do pinhão maior. Carregue para isso com o polegar ativamente contra o desviador traseiro **(a)**.

O ajustamento dos batentes finais é realizado basicamente da mesma forma como o ajustamento das mudanças mecânicas **(b)**. Proceda cuidadosamente, se engatar as mudanças extremas, para controlar a posição dos batentes finais.

AVISO

Antes de utilizar o seu novo sistema de mudanças Di2, é imprescindível que realize uma marcha de teste fora do trânsito da estrada **(c)**.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Leia as instruções do fabricante das mudanças. Poderá encontrar mais informações sobre a sua bicicleta, e os links das páginas do fabricante de componentes, no seu Manual Quick Start, nas respetivas páginas do manual de instruções da marca da bicicleta que comprou.

Acumulador/bateria

Com um acumulador novo e com carga total pode percorrer aprox. 1.000 a 2.000 quilómetros. Se a bateria tiver aproximadamente 25 % de carga, isto ainda dá para mais ou menos 250 km.

O acumulador não conhece qualquer efeito de memória. Por isso, pode carregar o acumulador sempre de novo **(d)** e não precisa de conduzir até este estar completamente descarregado.

Se o acumulador estiver fraco, deixa de funcionar primeiro o desviador dianteiro. Neste estado, ainda pode percorrer alguns quilómetros e meter as mudanças com o desviador traseiro. No entanto, deveria carregar a bateria o mais rapidamente possível. Se o acumulador estiver completamente descarregado, o desviador traseiro fica na última mudança engatada. Deixa então de ser possível engatar outra mudança **(e)**!

Pode verificar o estado de carregamento do acumulador em qualquer altura. Para isso, pressione um dos botões de comando e mantenha-o premido durante, pelo menos, 0,5 segundos. O LED na unidade de controlo indica-lhe o estado de carregamento:



- a luz verde acende-se durante aprox. 2 segundos: Estado de carregamento do acumulador 100 % **(f)**
- a luz verde pisca 5 vezes: Estado de carregamento do acumulador aprox. 50 %
- a luz vermelha acende-se durante aprox. 2 segundos: Estado de carregamento do acumulador aprox. 25 %
- a luz vermelha pisca 5 vezes: Estado de carregamento do acumulador descarregado

Com o decurso do tempo, a capacidade da bateria vai diminuindo e assim também o percurso de deslocação possível. Isto é inevitável. Quando o percurso de deslocação alcançável deixar de corresponder às suas exigências, a bateria tem de ser substituída.

AVISO

Para carregar o acumulador, utilize exclusivamente o carregador em anexo!

NOTA

Se o acumulador não for utilizado durante muito tempo, este não deveria estar vazio nem cheio. Tem de carregar o acumulador quase totalmente (entre 50 % e 60 %) e guardá-lo num local seco, fresco e fora do alcance das crianças. Passados, o mais tardar, três meses, deveria controlar o estado de carregamento. Para guardar, monte sempre a cobertura de proteção fornecida sobre a zona dos contactos do acumulador.

O carregamento do acumulador (vazio) dura mais ou menos 1,5 horas.

SRAM ETAP/AXS ROAD

Ajuste e manutenção

Nas mudanças SRAM eTAP/AXS Road, comuta as mudanças no desviador traseiro, acionando um dos botões das mudanças nas manetes de travão/mudanças. Se o botão esquerdo ou direito liga uma mudança baixa ou alta, pode ser configurado de forma totalmente livre nas AXS Road. Se um botão for mantido pressionado, as mudanças mudam no desviador traseiro até o botão ser solto novamente. Se ambos os botões forem acionados ao mesmo tempo, o desviador dianteiro eventualmente existente muda para o outro prato correspondente.

Por meio da App SRAM AXS, é possível realizar vários ajustes personalizados das mudanças.

Encontrará mais informações em www.sram.com



CORRENTE DA BICICLETA

Para que a corrente tenha uma longa vida útil e se movimente sem ruídos, a quantidade de lubrificante utilizada não é determinante, mas sim a forma como a distribui e a regularidade de lubrificação. Limpe a corrente de sujeira e óleo depositados, de vez em quando, com um pano embebido em óleo **(a)**. Desengordurantes especiais para correntes não são necessários, pelo contrário, até são prejudiciais.

Aplique sobre os elos da corrente, o mais limpos possível, óleo, gordura ou cera para bicicletas **(b)**. Rode o pedaleiro e pulverize os rolos na parte interior da corrente. A seguir rode a corrente várias voltas. Depois não use a sua bicicleta SCOTT durante alguns minutos, para que o lubrificante possa penetrar na corrente. Limpe em seguida o lubrificante em excesso com um pano, para que não salpique ou atraia sujeira desnecessariamente durante a marcha.

AVISO

Evite, ao máximo, que restos de lubrificante entrem em contacto com as superfícies de travagem dos aros, os discos de travão ou calços dos travões. O travão poderia deixar de funcionar!

NOTA

Proteja o meio ambiente, usando apenas lubrificantes de decomposição biológica, visto que durante o funcionamento cai sempre algum lubrificante da corrente para o solo, principalmente, com tempo húmido.

CONSERVAÇÃO DA CORRENTE

As correntes fazem parte das peças de desgaste da sua bicicleta SCOTT. Pode, no entanto, influenciar a sua vida útil. Lubrifique regularmente a corrente, principalmente, depois da marcha com chuva. Utilize mudanças com pouco grau de obliquidade e pedale com, se possível, uma frequência de pedalagem elevada.

As correntes de transmissões por desviador atingem o seu limite de desgaste depois de aprox. 1.000 a 3.500 km ou 50 até 125 horas de funcionamento. O engate das mudanças piora com uma corrente que esteja muito larga. Além disso os pinhões e os pratos desgastam-se mais depressa.



Substituir estes componentes é caro em comparação com a substituição da corrente. Controle, por isso, regularmente, o estado da corrente.

Para o controlo do desgaste da corrente, o seu revendedor SCOTT possui aparelhos de medição precisos **(c)**. A substituição da corrente deve ser realizada por técnicos especializados, porque precisa de ferramenta especial e tem de escolher uma corrente que seja compatível com as respetivas mudanças.

AVISO

Uma corrente rebitada de forma incorreta ou bastante desgastada pode rebentar e provocar uma queda.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Na substituição da sua corrente, use apenas peças sobresselentes originais adequadas **(d)**. O seu revendedor SCOTT tem todo o gosto em aconselhá-lo.

RODAS E PNEUS

A roda é composta por cubo, raios e aro. Sobre o aro é montado o pneu, no qual no sistema mais vulgar, o pneu de arame ou kevlar, está colocada a câmara de ar. Para proteger a câmara de ar sensível, é colocada ou colada uma fita de aro sobre a base do aro **(e)**, a qual muitas vezes tem pontas afiadas.

Além disso existem **pneus tubulares** (tubulars), que são colados sobre aros especiais. Um terceiro sistema são **pneus sem câmaras de ar** (tubeless), que também precisam de aros especiais.

O peso do condutor e a bagagem, bem como os desnivelamentos da faixa de rodagem sobrecarregam fortemente as rodas. Apesar das rodas serem fabricadas cuidadosamente e serem fornecidas já centradas, é possível que as cabeças dos raios, no início, se soltem um pouco. Já depois de uma fase de rodagem curta de aproximadamente 100 a 300 quilómetros ou 5 a 15 horas de funcionamento, deveria mandar inspecionar, por isso, as suas rodas da bicicleta no seu revendedor SCOTT e event. centrá-las novamente.

Depois desta fase de rodagem, as rodas têm de ser controladas regularmente **(f)**, sendo, no entanto, o reapertamento só raramente necessário.



NOTA

Centrar rodas (reajustar a tensão) é um trabalho difícil, que deve ser feito pelo seu revendedor SCOTT.

INDICAÇÕES SOBRE PNEUS, CÂMARAS DE AR, FITA DE ARO E PRESSÃO DE AR

As rodas deveriam oferecer aderência e tração, deslocar-se facilmente e absorver pequenas pancadas da faixa de rodagem. A qualidade da estrutura inferior do pneu (carcaça), a mistura de borracha e o perfil influenciam a resistência ao rolamento e as características de aderência. O seu revendedor SCOTT possui diferentes tipos para escolha.

Se montar um pneu novo, tem de observar o sistema e as dimensões do pneu montado até então. As últimas podem ser encontradas no flanco do aro em duas unidades. Uma informação mais exata é a designação de milímetros normalizada (por exemplo: 25-622 significa uma largura de pneu de 25-28 mm em estado insuflado e um diâmetro (interior) do talão do pneu de 622 mm). A outra informação nomeia o tamanho em polegadas (p. ex. 28 x 1.35 ou 700 x 35C) **(a)**.

Os pneus têm de ser cheios com a pressão de ar correta **(b)**, para oferecer o compromisso ideal de marcha fácil e conforto de condução. Assim, são também menos suscetíveis de avarias. Uma pressão demasiado baixa pode provocar uma “snake-bite” (mordidela de cobra), na qual a câmara de ar é esmagada ao passar sobre uma aresta.

A pressão de ar recomendada pelo fabricante encontra-se geralmente indicada no flanco do pneu **(c)** ou na etiqueta de identificação do tipo. O limite mínimo dos dados de pressão significa conforto de suspensão máximo para ciclistas leves, ideal para deslocações sobre piso acidentado.

Com o aumento da pressão, a resistência ao rolamento diminui em piso plano, no entanto, o conforto também diminui. Pneus com uma pressão de ar elevada são adequados, por isso, a ciclistas pesados e percursos sobre asfalto liso **(d)**. Adapte, por isso, a pressão ao seu peso e aos seus hábitos de marcha.

A pressão é, muitas vezes, indicada em psi (pounds per square inch), a unidade de medida inglesa. Na tabela **(e)** estão convertidos os valores mais comuns.



Pneus com armação de arame ou kevlar não são, por si, herméticos com o aro. Para manter a pressão no interior, é colocada uma câmara de ar **(f)** e insuflado através de uma válvula.

Aros de **pneus com armação de arame ou kevlar** exigem, por princípio, uma fita de aro de alta qualidade na largura total da base do aro. Isto protege a câmara de ar também do calor de travagem, que pode levar a câmara de ar a rebentar.

Em **pneus tubulares**, que têm de ser colados sobre o aro, a câmara de ar já foi integrada no pneu pelo fabricante e não pode ser nem retirada nem remendada em caso de furo. Este tipo de construção de pneu precisa de aros especiais sem frisos de aro.

Leia event. as respetivas instruções, antes de realizar trabalhos neste tipo de pneus.

Pneus sem câmaras de ar (pneus tubeless) só podem ser utilizados em ligação com rodas especialmente concebidas para isso. Tenha atenção à designação de tipo dos fabricantes (p. ex. “2way-fit”/“tubeless ready”).

Pneus tubeless podem ser utilizados com um pouco menos de pressão do que pneus com armação de arame. Condutores com 75 kg de peso ficam satisfeitos em regra com 7 bar, condutores com 65 kg de peso com 6 bar. Menos de 4,5 bar não devem ser utilizados em regra. Tenha atenção às indicações sobre a pressão máxima autorizada no flanco do pneu.

AVISO

Substitua pneus usados, porosos ou frágeis. Humidade e sujidade podem penetrar e danificar o interior da construção. A câmara de ar pode rebentar. Perigo de queda!

Se montar um pneu mais largo ou mais alto do que o montado de série, pode acontecer que, ao pedalar devagar, bata com o pé na roda da frente. Tenha atenção além disso às relações de espaço entre o garfo e o quadro. Perigo de acidente!



e			
psi	bar	psi	bar
80	5,5	115	7,9
85	5,9	120	8,3
90	6,2	125	8,6
95	6,6	130	9,0
100	6,9	135	9,3
105	7,2	140	9,7
110	7,6	145	10,0



⚠ AVISO

- Se montar rodas com aros de carbono na sua bicicleta de estrada SCOTT, tem de substituir possivelmente os calços dos travões, porque os calços comuns não possuem frequentemente o efeito de travagem desejado. Tenha especial atenção à instrução do fabricante da roda.
- Trate devidamente dos seus pneus. Circule sempre com a pressão de ar prescrita e controle-a em intervalos regulares, pelo menos uma vez por semana. Condução com pressão de ar demasiado baixa ou alta pode fazer com que o pneu possa saltar do aro ou rebentar.
- Pneus com armação de arame ou kevlar, que suportam uma tensão de cinco bar e mais, têm de ser montados em aros com perfil de gancho.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

- Observe também os valores de pressão máximos do aro. Os valores estão dependentes da largura do pneu. Pode encontrar os valores nas instruções do fabricante da roda ou do aro.

VÁLVULAS

Nas bicicletas de estrada SCOTT é comum apenas um tipo de válvulas: A **válvula francesa ou Presta**, que está concebida para altas pressões **(a)**. Uma tampa de plástico protege-a da sujidade.

Antes de encher os pneus é necessário desapertar um pouco a porca serrilhada e comprimi-la em direção à válvula até sair ar **(b)**. Controle o ajuste do corpo da válvula na haste. Se ele não estiver bem fixo, é possível que saia ar. Com uma bomba manual pode ser difícil encher a pressão necessária. Isto é mais fácil, se forem usadas bombas verticais ou de pé com manómetro **(c)**.



CONCENTRICIDADE DOS AROS, TENSÃO DOS RAIOS

Para que a roda da bicicleta possa rodar com concentricidade, os raios têm de ter uma tensão homogénea **(d)**. A tensão de alguns raios pode alterar-se, se, p. ex., passar por cima de uma aresta com demasiada velocidade ou se uma cabeça dos raios se soltar. Assim as forças de tensão ficam desequilibradas. Já antes de se aperceber desta irregularidade, através do andamento aos “esses”, é possível que o funcionamento da sua bicicleta SCOTT tenha sido afetado.

Os lados dos aros são também nos travões de aro as superfícies de travagem **(e)**. Se a roda não funcionar com a devida concentricidade, pode influenciar o efeito de travagem. Controle, assim, de vez em quando, o grau de concentricidade das rodas: Eleve a roda do solo e ponha-a a rodar com a mão. Observe o espaço entre o aro e os calços. Se ele se alterar mais do que um milímetro ou mais, o seu revendedor SCOTT deve reajustar a concentricidade da roda.

AVISO

Não circule com rodas, que não estejam centradas. Em pancadas laterais fortes, com travões de aro, os calços dos travões podem travar bruscamente sem que isto seja esperado! Isto conduz, normalmente, a uma paragem súbita das rodas e a queda subsequente.

Raios soltos devem ser imediatamente reajustados. De outro modo, a pressão exercida nesta área, sobre o restante equipamento, aumenta consideravelmente.

NOTA

Centrar rodas (reajustar a tensão) é um trabalho difícil, que deve ser feito pelo seu revendedor SCOTT **(f).**

RODAS DE CARBONO

Rodas de carbono caracterizam-se, devido à utilização de plástico reforçado por fibras de carbono, por qualidades aerodinâmicas especiais e baixo peso.

Se pretender montar rodas de carbono, consulte o seu revendedor SCOTT.



⚠ AVISO

- O peso máximo geral permitido de 120 kg para o condutor, bagagem (mochila) e a bicicleta de estrada SCOTT não pode ser ultrapassado. Por princípio, reboques não são permitidos. Tenha especial atenção também às instruções dos fabricantes da roda. Poderá encontrar mais informações sobre a sua bicicleta, e os links das páginas do fabricante de componentes, no seu Manual Quick Start, nas respetivas páginas do manual de instruções da marca da bicicleta que comprou.
- Controle o estado dos travões e tenha a preocupação de circular apenas com calços apropriados para aros de carbono!
- Respeite as limitações sobre o peso máximo geral permitido com rodas de carbono. Encontrará mais informações nas instruções dos fabricantes das rodas. Poderá encontrar mais informações sobre a sua bicicleta, e os links das páginas do fabricante de componentes, no seu Manual Quick Start, nas respetivas páginas do manual de instruções da marca da bicicleta que comprou.
- As rodas estão previstas exclusivamente para a utilização no desporto de estrada (a) e em triatlo. Para a utilização em caminhos instáveis, no terreno e para saltos, etc., as rodas são tão pouco adequadas como para o funcionamento com reboque (b) e utilizações com bagagem pesada.

Particularidades na travagem com rodas de carbono

Visto que as superfícies de travagem são de carbono (c), existem algumas particularidades. Utilize apenas borrachas de travão adequadas para rodas de carbono dos fabricantes de rodas (d), porque estas estão concebidas para esses aros.

Calços para rodas de carbono gastam-se normalmente mais depressa que os calços tradicionais. Repare que os aros possuem um comportamento de travagem, que requer habituação especialmente sobre pisos molhados. Treine a travagem numa área sem trânsito, até controlar a bicicleta com segurança.

As superfícies de travagem dos aros de carbono (e) são sensíveis a muito calor. Em terrenos montanhosos, não deve por isso fazer travagens contínuas. Se descer a montanha, p. ex. com o travão traseiro continuamente acionado, pode acontecer que o material aqueça até se deformar.



O aro pode ficar danificado e a câmara de ar pode rebentar, provocando um acidente. Desacelere, em princípio, ativando os dois travões, depois largue durante algum tempo até voltar a travar. Vá sempre alternando, permitindo que o material arrefeça. Se sentir insegurança, pare a bicicleta e deixe arrefecer.

AVISO

- Controle o estado dos calços dos travões em intervalos de tempo curtos, já que o desgaste é, eventualmente, maior do que nos aros de alumínio.
- Note que o efeito de travagem diminui consideravelmente em caso de humidade. Evite, se possível, pedalar em tempo de chuva ou em caso de humidade. Se, de qualquer modo, circular em pisos molhados ou húmidos, aja com muita precaução e circule mais devagar do que em pisos secos.
- Os aros de carbono são sensíveis a grande calor. A cola do pneu tubular pode soltar-se ou a câmara de ar de um pneu de armação de arame ou kevlar pode rebentar. Desacelere, em princípio, ativando os dois travões, depois largue durante algum tempo até voltar a travar. Vá sempre alternando, permitindo que o material arrefeça. Se sentir insegurança, pare a bicicleta e deixe arrefecer.

REPARAÇÃO DE UM PNEU DANIFICADO

Pneus furados são a causa de avaria mais comum ao andar de bicicleta. O furo não significa necessariamente o fim do passeio de bicicleta, se tiver consigo a ferramenta necessária e uma câmara de ar sobresselente ou remendos. Se as suas rodas forem seguras com apertos rápidos no quadro e garfo, só precisa de duas alavancas de montagem e uma bomba **(f)**.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

- Antes de desmontar uma roda, leia os capítulos “Recolocação da roda” e “Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes”. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.



DESMONTAGEM DA RODA

Abra, nos travões de aro típicos da bicicleta de estrada, a manete de desaperto no travão (**Shimano, SRAM**) **(a)** ou desloque o pino na manete de travão/mudanças no guiador (**Campagnolo**) **(b)**.

Em **V-brakes e travões Cantilever** tem de retirar primeiro a tração de cabo do braço de travão. Envolve, para isso, o aro com uma mão e comprima os calços ou os braços de travagem, um contra o outro. Nesta posição, torna-se mais fácil desprender a conexão, quase sempre com forma cilíndrica, do cabo de travão horizontal ou a capa do cabo (nos V-brakes).

Nos **travões de disco** (hidráulicos ou mecânicos) deve olhar primeiro na janela de controlo, onde os calços dos travões assentam. Mais tarde pode depois reconhecer, se os calços, depois da montagem, ainda estão no lugar previsto para isso. Leia o manual de instruções do fabricante dos travões.

Nas rodas traseiras, com mudanças de transmissão por desviador, engate, antes da desmontagem, a corrente atrás no pinhão menor de todos. Assim, o desviador traseiro fica na parte exterior, sem interferir na desmontagem. Abra o aperto rápido da roda, como descrito no capítulo “Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes”.

Se ainda não for possível retirar a roda dianteira, isto deve-se aos encaixes de segurança. Isto são pequenos suportes de retenção no apoio da roda (ponteira). Tem de soltar um pouco a porca de tensão prévia do aperto rápido e desencaixar a roda dos encaixes de segurança.

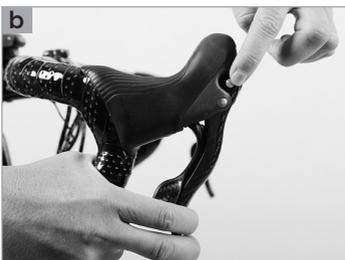
Para facilitar a desmontagem da roda traseira, puxe o desviador traseiro, com a mão, levemente para trás **(c)**. Levante um pouco a sua bicicleta de estrada SCOTT para cima e dê uma pequena pancada na roda, que cairá para o chão.

AVISO

Se tiver comprado uma bicicleta SCOTT com travões de disco hidráulicos, não vire nunca ao contrário a sua bicicleta SCOTT para reparação, i. e. com o guiador e o selim para baixo. O travão pode deixar de funcionar.

CUIDADO

Os discos de travão podem aquecer. Deixe-os arrefecer antes da desmontagem da roda.



NOTA

Não acione, de modo nenhum, a manete do travão (travão de disco), depois da roda estar desmontada e lembre-se de montar os fechos de segurança para transporte, se desmontar a roda por um longo período de tempo.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Observe o manual de instruções do fabricante dos travões e das mudanças. Poderá encontrar mais informações sobre a sua bicicleta, e os links das páginas do fabricante de componentes, no seu Manual Quick Start, nas respetivas páginas do manual de instruções da marca da bicicleta que comprou.

PNEUS COM ARMAÇÃO DE ARAME E KEVLAR

Desmontagem dos pneus

Desaparafuse a tampa e a porca de fixação da válvula e deixe sair o ar por completo. Pressione o pneu pelos dois lados a toda a volta, partindo do flanco do aro para o meio do aro. Isto facilita a desmontagem.

Aplique uma alavanca de montagem de plástico aprox. 5 cm ao lado da válvula, na aresta inferior do pneu **(d)** e levante o flanco do pneu sobre o friso do aro. Mantenha a alavanca nesta posição. Enfie a segunda alavanca aprox. 10 cm afastada da primeira, do outro lado da válvula entre o aro e o pneu e levante o flanco ali também por cima do friso do aro **(e)**.

Se uma parte do flanco do pneu estiver levantada por cima do friso do aro, consegue-se, normalmente soltá-lo facilmente a toda a volta, deslocando uma alavanca de montagem. Agora pode retirar a câmara de ar **(f)**. Tenha atenção para que a válvula não fique presa no aro e a câmara de ar não fique mais danificada. O segundo flanco do pneu pode ser simplesmente puxado para baixo, em caso de necessidade.

Repare a câmara de ar, de acordo com a instrução do fabricante de remendos ou substitua-a.

Se desmontou o pneu, deveria inspecionar a fita do aro. Ela deve estar assente uniformemente, não deve estar estragada nem ter rachas e tem de tapar todas as cabeças e perfurações dos raios.



Nos aros com base dupla, os chamados aros de parede dupla, ela tem de ficar esticada por toda a base; mas não pode, porém, ser tão larga que fique a sobressair dos flancos. Deveria combinar esses aros apenas com fitas de tecido ou de plástico rígido. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

AVISO

Se o tecido do pneu tiver sido danificado, através de perfuração por um objeto, é melhor substituí-lo, por razões de segurança.

Fitas de aro danificadas devem ser substituídas imediatamente.

NOTA

Se tiver uma avaria em marcha, encha a câmara de ar e coloque-a junto ao ouvido a toda a volta – assim poderá ouvir, normalmente, o furo. Em casa pode ainda colocar a câmara de ar num recipiente com água e encontrar o furo por meio das bolhas de ar que saem. Quando o encontrar, procure o local correspondente no pneu e examine-o igualmente. Muitas vezes ainda se encontra o objeto que provocou o furo no pneu. Retire-o, caso contrário, a próxima avaria está programada.

Montagem do pneu

Tenha cuidado para que, durante a montagem do pneu, não entrem impurezas, como sujidade e areia, no interior e não estraguem a câmara de ar.

Coloque o aro, com um friso, no pneu. Pressione um flanco do pneu com o polegar a toda a volta do friso do aro. Este procedimento é, normalmente, possível sem ferramenta.

Introduza a válvula da câmara de ar no orifício da válvula do aro **(a)**. Encha um pouco a câmara de ar, de modo a que esta tome uma forma redonda, e coloque-a completamente no interior do pneu. Esta não deve apresentar pregas.

Comece com a montagem final no lado oposto ao da válvula. Pressione o pneu, tanto quanto possível, com os polegares, por cima do flanco do aro a toda a volta **(b)**.



Certifique-se de que a câmara de ar não fica presa entre o pneu e o aro e é esmagada. Vá empurrando com a mão a câmara de ar continuamente para o interior do pneu **(c)**.

Vá avançando, homoganeamente, dos dois lados, a toda a volta. Quase no fim, tem de puxar o pneu com força para baixo **(d)**, para que a parte já montada escoregue para o fundo do aro. Isto facilita visivelmente a montagem nos últimos centímetros.

Antes de empurrar o pneu completamente para dentro do aro, controle novamente a posição da câmara de ar e pressione depois o pneu com os tenares da mão por cima do friso do aro.

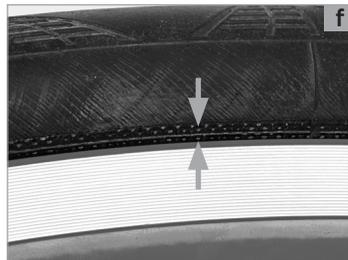
Se isto não resultar tem de usar alavancas de montagem **(e)**. Garanta que a parte curvada está virada para a câmara de ar e que não danifica a câmara de ar.

Pressione a válvula em seguida um pouco para o interior do pneu, para que a câmara de ar não fique entalada debaixo do pneu. Verifique se a válvula está direita. Se assim não for, tem de desmontar um dos flancos do pneu e endireitar de novo a câmara de ar.

Para ter a certeza que a câmara de ar não está esmagada, faça deslizar o pneu a toda a volta para a frente para trás. Controle também desta forma, se a fita de aro se deslocou.

Encha o pneu até atingir a pressão do pneu desejada. A pressão máxima está, normalmente, inscrita no flanco do pneu.

Pode detetar se o pneu está colocado devidamente, se a linha de identificação fina **(f)** no pneu estiver levemente acima do aro com uma distância homogénea a toda a volta. Se este não for o caso, deixe sair o ar e volte a controlar. Ajuste a pressão, partindo do valor máximo, por meio da válvula. Considere, ao mesmo tempo, a zona de pressão de ar recomendada.



PNEUS SEM CÂMARA DE AR (PNEUS TUBELESS/PNEUS UST)

Pneus sem câmara de ar ou Tubeless **(a)** também são chamados “Tubeless Ready”. Os aros dispõem de válvulas especiais, uma base de aro completamente fechada e, em parte, também de um perfil de aro igualmente especial. Não existe uma câmara de ar.

Desmontagem dos pneus

Esvazie por completo o pneu Tubeless/pneu UST **(b)**. Pressione um dos flancos do pneu a toda a volta em direção ao centro do aro até o rebordo do pneu ficar solto na base do aro. Comece junto à válvula e levante um flanco do pneu com os dedos para cima do flanco lateral do aro (friso do aro).

Só quando o flanco do pneu estiver completamente esticado por cima do friso do aro, deve pressionar, em caso de necessidade, o outro flanco do pneu na base do aro e retirá-lo também do mesmo.

NOTA

- Não utilize nenhuma alavanca de montagem **(c)**, para não danificar o lábio de vedação frágil no rebordo do pneu!
- Para a desmontagem, utilize de preferência os meios de apoio do respetivo fabricante de pneus, visto que estes são compatíveis.

Assistência em caso de avaria - reparação

Em caso de avaria, também pode usar câmaras de ar em pneus Tubeless. Para este fim, retire do pneu primeiro o objeto que provocou o furo – se existente – e retire a válvula do aro. Encha depois a nova câmara de ar levemente e coloque-a no pneu. A montagem é realizada como descrito no capítulo “Pneus com armação de arame e Kevlar”. Para este fim, precisa eventualmente de uma alavanca de montagem.

AVISO

- Uma montagem incorreta pode provocar um funcionamento deficiente, danos nos pneus ou até mesmo falha dos travões. É estritamente necessária uma atuação de acordo com as instruções do fabricante dos componentes.

NOTA

- Existem igualmente sprays de reparação. Mais detalhes sobre este assunto podem ser encontrados mais à frente neste capítulo.



INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Para pneus sem câmara de ar existem remendos especiais, que são colocados no lado interior do pneu. Em caso de emergência, também pode utilizar um remendo normal à venda nas lojas da especialidade. Preste atenção, em todos os casos, ao manual de instruções do fabricante dos remendos.

Montagem do pneu

Antes da montagem, verifique se o pneu está isento de sujidade e lubrificante na parte interior e na zona do rebordo do pneu.

NOTA

Não utilize nenhuma alavanca de montagem para evitar danos. Pressione o pneu exclusivamente com as mãos sobre o aro para evitar danos no rebordo do pneu.

Para a montagem, utilize de preferência os meios de apoio do respetivo fabricante de pneus, visto que estes são compatíveis.

Introduza a válvula no respetivo orifício pela parte de dentro e coloque a junta de borracha, bem como a anilha de plástico adequada à forma do aro na haste da válvula. Aperte a porca da válvula pelo lado chato, até a válvula ficar bem fixa e estanque.

Verifique se o sentido de deslocação do pneu está pré-definido. A montagem de pneus sem câmara de ar é semelhante à montagem de pneus com armação de arame. Comece pelo lado oposto à válvula e pressione o pneu, o mais possível, com as mãos e sem ferramenta para dentro da base do aro **(d)**. Termine junto à válvula **(e)**. Alinhe o pneu de forma uniforme.

Tenha atenção à posição da válvula entre as paredes laterais do pneu. Molhe o rebordo do pneu e a parte interior dos flancos do aro com o líquido de montagem previsto pelo fabricante dos pneus **(f)**. Isto facilita o deslizamento do pneu para dentro da sua posição devida. Para este fim, pressione o pneu para o lado, de forma a conseguir chegar ao fundo com a esponja.

Controle novamente a posição do pneu junto à válvula. Prima o pneu a toda a volta por cima, de forma que este fique encaixado uniformemente e tenha contacto com a base do pneu.



O primeiro sopro de ar **(a)** é decisivo para a montagem. O pneu tem de ser imediatamente cheio e ter contacto com o aro para que não haja saída de ar. Por esta razão, é aconselhável um compressor ou uma bomba de pé potente. O ar deve ser bombeado com sopros rápidos.

Assim que o contacto estiver atingido, a posição do pneu está estanque, continue a bombear até se ouvirem dois estalos ou “pops”. Isto indica que o pneu está bem colocado. Se isto não acontecer até ao limite máximo de pressão do pneu, tem de deixar sair o ar e colocar de novo minuciosamente o líquido de montagem.

Quando o pneu está colocado, verifique no anel de controlo **(b)**, se está colocado no aro de forma uniforme dos dois lados em todo o perímetro. Para este fim, rode a roda lentamente e observe o percurso do anel de controlo em relação à aresta superior do aro. Eventualmente, terá de deixar sair um pouco de ar e alinhar o pneu.

Se estiver tudo bem, deixe sair o ar e desaperte a válvula da haste. Agite bem o frasco do leite de látex, de modo aos componentes se misturem uniformemente. Introduza no pneu aprox. 30 ml do vedante autorizado pelo fabricante de pneus **(c)**.

Limpe a zona da válvula na parte interior e exterior com um pano absorvente. Volte a apertar a válvula. Volte a encher o pneu como anteriormente descrito. Faça a roda rodar algumas voltas devagar para que o líquido fique distribuído no pneu.

Pegue na roda com as duas mãos, continue a rodá-la gradualmente e agite-a ou incline-a para frente e para trás de forma que o vedante no interior chegue a todas as superfícies de modo fiável.

Por fim, adapte a pressão de ar às suas necessidades ou ao seu peso e à largura dos pneus. Não ultrapasse a pressão de ar máxima permitida. Pneus sem câmaras de ar podem ser utilizados com aproximadamente meio bar ou um bar menos de pressão do que pneus de armação de arame ou Kevlar.

⚠ AVISO

Pneus sem câmaras de ar só podem ser montados em ligação com um aro UST/uma roda UST ou um aro Tubeless Ready.

⚠ CUIDADO

Pneus sem câmaras de ar são estanques na maioria das vezes também sem leite de látex, o leite de látex aumenta, no entanto, nitidamente a proteção à avaria e deve, por isso, ser aplicado.



INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Além de pneus sem câmara de ar/ Tubeless UST, ainda existe eventualmente a possibilidade de se deslocar com pneus Kevlar típicos, cheios com leite de látex, sem câmara de ar. Leia as instruções do fabricante e siga-as.

Conselhos sobre pneus sem câmara de ar

⚠ CUIDADO

- Em pneus sem câmara de ar, a fixação correta da porca da válvula tem de ser controlada regularmente (d). Se a válvula estiver solta, o pneu perde ar rapidamente.
- Na montagem de pneus sem câmara de ar, o rebordo do pneu e os frisos do aro têm de ser molhados, em ambos os lados, com uma solução especial (e). Normalmente, também pode utilizar, para este fim, detergente da loiça diluído em água. Apenas desta forma, o pneu escorrega para dentro da sua base e fica estanque.

NOTA

- Pode encher, igualmente, o pneu com o spray de reparação, concebido efetivamente para a reparação em viagem, desta forma a proteção contra avaria já está integrada. Para este fim, coloque a cabeça do spray sobre a válvula. Oriente o frasco de tal forma que o orifício da cabeça fique perfeitamente alinhado com a válvula. Segure bem a cabeça com um dedo por cima e pressione o frasco contra a cabeça, aproximadamente durante dois minutos. Em seguida, remova o frasco repentinamente da válvula. Depois desloque-se alguns quilómetros para que o leite de látex se distribua dentro do pneu.
- Em caso de existir um buraco no pneu sem câmara de ar, é possível reparar o pneu por dentro como se faz normalmente numa câmara de ar. Se tiver introduzido anteriormente leite de látex, tem de o remover minuciosamente do ponto de reparação, caso contrário não é possível fixar bem o remendo. Em seguida, volte a encher o pneu com o spray (f). Em danos pequenos, é igualmente suficiente, se utilizar apenas o spray.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Encher um pneu com uma bomba de pé ou de quadro é difícil. Apenas um compressor elétrico consegue garantir, normalmente, o aumento repentino de pressão que é necessário para que o pneu entre na posição dentro do aro, de modo eficaz e estanque. Isto é sinalizado de forma nitidamente audível através de um estalo por cada flanco de pneu.



RECOLOCAÇÃO DA RODA

A montagem da roda funciona na ordem inversa à desmontagem. Enfie event. os discos de travão entre os calços de travão. Certifique-se de que a roda assenta exatamente nas ponteiras e circula centrada entre as pernas do garfo ou entre as escoras traseiras. Verifique se o aperto rápido e os encaixes de segurança do garfo estão bem assentes. Encontrará mais informações no capítulo “Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes”.

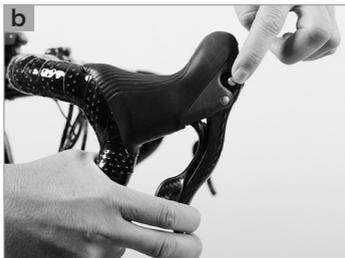
Feche imediatamente a manete de desaperto no travão (**Shimano, SRAM**) (a) ou desloque o pino na manete de travão/mudanças no guiador (**Campagnolo**) (b).

Controle, em **travões de disco (c)**, antes de montar a roda, se os calços de travão estão exatamente assentes nas cavidades da pinça do travão. Isto pode ser visível, se o espaço entre os calços for paralelo e os indicadores de desgaste se encontrarem no sítio devido. Tenha o cuidado de introduzir o disco de travão entre os calços. Puxe (no caso dos travões de disco, várias vezes) a manete do travão, depois de ter montado a roda e de ter fechado o aperto rápido.

Todos os travões:

Puxe (no caso dos travões de disco, várias vezes) a manete do travão (d), depois de ter montado a roda e de ter fechado o aperto rápido.

Levante a sua bicicleta SCOTT e coloque depois a roda em rotação. O disco de travão não deve roçar depois na pinça do travão e nos calços do travão, o aro não deve roçar no calços dos travões (de aro).



⚠ AVISO

■ Pendure de novo a tração do travão, em travões de aro, imediatamente depois da montagem da roda!

■ Controle antes de continuar a marcha, se as superfícies ou discos de travagem, após a montagem, se encontram livres de gordura ou de outros lubrificantes (e).

■ Verifique, se os calços dos travões tocam nas superfícies de travagem. Controle a fixação segura das rodas. É estritamente importante realizar um teste de travões, como descrito no capítulo "Inspeções antes de cada utilização".



INSPEÇÕES APÓS UMA QUEDA

1. Verifique se as rodas estão firmemente encaixadas nos apoios (ponteiras) **(a)** e os aros se encontram no centro do quadro ou no garfo. Ponha as rodas em andamento e examine o espaço entre os calços dos travões e os flancos do aro **(b)** ou entre o quadro e os pneus. Se este espaço se alterar fortemente e não lhe for possível centrar no local, no caso de travões de aro, deverá abrir levemente os travões com o mecanismo especial, para que o aro possa passar por entre os calços dos travões sem tocar nos mesmos. Preste atenção ao facto que o desempenho total de travagem, possivelmente, deixa de estar disponível.

Têm de mandar centrar imediatamente as rodas logo após o seu regresso junto do seu revendedor SCOTT, tanto no caso dos travões de aro como dos travões de disco.

Encontrará mais informações nos capítulos “Travões”, “Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes” e “Rodas e pneus” e nas instruções dos fabricantes dos componentes.

2. Controle se o guiador e o avanço não estão torcidos, deformados ou partidos e se estes ainda estão direitos. Verifique se o avanço está solidamente preso no garfo, tentando rodar o guiador contra a roda dianteira **(c)**. Apoie-se também brevemente sobre as manetes do travão, para verificar se o guiador está firmemente montado sobre o avanço.

Se necessário, alinhe os componentes e aperte cuidadosamente os parafusos até os componentes ficarem fixos de forma segura **(d)**. Encontrará os binários máximos de aperto dos parafusos impressos nos componentes ou nas instruções dos fabricantes dos componentes.

Encontrará mais informações nos capítulos “Adaptação da bicicleta SCOTT ao ciclista” e “Caixa da direção/jogo de comando na bicicleta SCOTT” e nas instruções dos fabricantes dos componentes.

3. Verifique se a corrente ainda se encontra sobre os pratos da corrente e sobre os pinhões. Se a sua bicicleta SCOTT se encontrar apoiada sobre o lado das mudanças, deverá controlar o funcionamento das mudanças. Peça a um ajudante para levantar a sua bicicleta SCOTT pelo selim e engate cuidadosamente as velocidades, uma após a outra.



Especialmente para as mudanças baixas, quando a corrente sobe para os pinhões maiores, você deverá observar, até que ponto o desviador traseiro se aproxima dos raios **(e)**.

Um desviador traseiro torto, ou uma ponteira torta/dropout, pode fazer com que o desviador traseiro toque nos raios. O desviador traseiro, a roda traseira e o quadro podem assim ficar danificados. Controle o funcionamento do desviador dianteiro, pois um desviador dianteiro fora do lugar pode fazer com que a corrente saia do sítio e a bicicleta SCOTT fique, assim, sem acionamento. Perigo de queda!

Encontrará mais informações no capítulo “Mudanças de velocidade” e nas instruções dos fabricantes dos componentes.

4. Olhe sobre a ponta do selim, ao longo do tubo superior ou para a caixa do movimento pedaleiro, para se certificar de que o selim não está torto **(f)**. Se necessário, abra o dispositivo de aperto, alinhe o selim e volte a apertá-lo.

Encontrará mais informações nos capítulos “Adaptação da bicicleta SCOTT ao ciclista” e “Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes” e nas instruções dos fabricantes dos componentes.

5. Deixe a sua bicicleta SCOTT cair no chão de uma altura baixa. Em caso de ruídos metálicos, verifique as causas. Verifique, se necessário, os rolamentos e as uniões roscadas. Se necessário, reaperte-os um pouco mais.
6. Para concluir, observe mais uma vez toda a bicicleta SCOTT, para descobrir possíveis deformações, mudanças de cor ou rachas existentes.

AVISO

Volte para trás pelo caminho mais curto e muito cuidadosamente apenas se a sua bicicleta SCOTT tiver passado sem falhas nestes testes. Evite acelerações e travagens fortes e não pedale de pé. Se não estiver seguro de que a bicicleta SCOTT está em perfeito estado de funcionamento, volte para trás de carro, em vez de correr um risco de acidente.

Assim que chegar a casa, deverá controlar minuciosamente uma vez mais a sua bicicleta SCOTT. As peças danificadas têm de ser reparadas ou substituídas. Aconselhe-se com o seu revendedor SCOTT. Encontrará mais informações sobre componentes de carbono no capítulo “Carbono - um material especial” e nas instruções dos fabricantes dos componentes.



⚠ AVISO

Peças deformadas, especialmente as de alumínio, podem partir de repente. Essas peças não devem ser endireitadas, ou seja, não podem ser desentortadas, porque mesmo depois disso existe um risco grave de rutura. Isto aplica-se, especialmente, ao garfo, guiador, avanço, pedaleiros, espigão do selim e pedais. Em caso de dúvida, uma substituição destas peças é sempre a melhor opção, pois a sua segurança está em primeiro lugar. Aconselhe-se com o seu revendedor SCOTT.

Se a sua bicicleta SCOTT tiver componentes de carbono, é estritamente necessário que leve a sua bicicleta SCOTT, depois de uma queda ou uma situação semelhante, ao seu revendedor SCOTT. O carbono é um material extremamente robusto que possibilita uma grande capacidade de carga, tendo os componentes simultaneamente baixo peso. Contudo, o carbono tem a propriedade de eventuais esforços mecânicos demasiado grandes sofridos poderem danificar o feixe de fibras no seu interior, sem que o componente apresente deformações visíveis, como acontece com o aço ou o alumínio. Um componente danificado pode falhar repentinamente. Perigo de queda!

Depois de uma queda ou de tombo da sua bicicleta SCOTT, controle muito bem o funcionamento e especialmente o encosto do desviador traseiro.

CARBONO - UM MATERIAL ESPECIAL

Nos produtos feitos de material sintético reforçado a fibra de carbono, também conhecidos como carbono ou CFRP, existem algumas particularidades. O carbono **(a)** é um material extremamente robusto, que possibilita simultaneamente grande capacidade de carga e peso baixo do componente.

Contudo, os componentes de carbono **(b)** não se deformam obrigatoriamente de forma permanente ou visível após uma sobrecarga, embora a sua estrutura interna da fibra possa ficar danificada. Após uma sobrecarga, uma peça de carbono danificada que continue a ser utilizada poderá falhar repentinamente e sem sinais prévios, o que pode resultar numa queda com consequências imprevisíveis.



Por isso, recomendamos-lhe que leve o componente, ou melhor ainda a sua bicicleta SCOTT completa **(c)**, depois de um incidente, como por exemplo uma queda, ao seu revendedor SCOTT, para controlo.

Substitua imediatamente um componente danificado! Tomando medidas adequadas (p. ex. serrar), impedirá a continuação de uma utilização por terceiros. Quadros danificados feitos de carbono podem, eventualmente, ser reparados. Dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

Componentes de carbono não devem nunca ser expostos a altas temperaturas. Por isso, nunca os mande lascar a pó ou pintar. As temperaturas elevadas necessárias para isso poderiam destruir o componente. Nunca deixe componentes de carbono expostos à luz solar forte no carro e não os guarde na proximidade de fontes de calor.

O carbono é além disso sensível à pressão. Não aperte, por isso, o seu quadro SCOTT com um grampo inadequado de um suporte de roda **(d)**.

Componentes de carbono têm, tal como todas as peças de fabrico muito leve, um tempo útil de vida limitado. Por isso, mande controlar o guiador e os avanços, dependendo da utilização, em intervalos regulares (p. ex., de três em três anos), mesmo se não tiverem sido expostos a esforços extraordinários (p. ex., acidente).

Proteja a sua bicicleta SCOTT ou o quadro e os componentes de carbono dela, se a transportar na bagageira do seu automóvel. Para evitar danos no material sensível, embale-os com cobertores **(e)**, rolos de espuma ou algo semelhante. Não coloque quaisquer sacos sobre uma bicicleta SCOTT, que se encontre no interior do automóvel.

Estacione a sua bicicleta SCOTT sempre com cuidado e de modo a que não caia **(f)**. Os quadros e componentes de carbono podem já ficar danificados mesmo ao caírem apenas para o lado, quando, p. ex. colidem com uma aresta afiada.

AVISO

Se os componentes de carbono da sua bicicleta SCOTT fizerem ruídos como estalos ou apresentarem danos exteriores, tais como entalhes, rachas, amolgadelas, mudanças de cor, etc., não deve voltar a usar a sua bicicleta SCOTT. Contacte imediatamente o seu revendedor SCOTT que depois inspecionará cuidadosamente o componente.



⚠️ AVISO

De modo nenhum se deve combinar um guiador de carbono com extensores de guiador, a não ser que estes tenham sido especialmente autorizados para isso. Não encurte guiadores de carbono e não fixe a manete de travão e mudanças mais interiormente no guiador do que o indicado ou do que é necessário. Perigo de rutura!

Tenha em conta, que as áreas de aperto têm de estar absolutamente isentas de gordura quando um componente de carbono faz parte da fixação. A gordura fica agarrada à superfície dos componentes de carbono e, devido aos baixos valores do coeficiente de atrito, impede um aperto seguro dentro dos binários de aperto prescritos. Os componentes de carbono, que tenham sido lubrificados uma vez, em certas circunstâncias, não podem nunca mais voltar a ser fixados com segurança! Utilize em vez disso pasta de montagem especial para carbono (a), que há de vários fabricantes.

No caso de quadros com tubos volumosos há perigo de esmagamento, na maior parte dos grampos dos suportes das bicicletas! Os quadros de carbono podem assim, se continuarem em uso, falhar de repente. Existem modelos, especialmente adequados, nas lojas de acessórios para veículos a motor. Informe-se aí explicitamente sobre este assunto, ou consulte o seu revendedor SCOTT.

NOTA

Não fixe quadros ou espigões do selim de carbono em suportes de montagem (b)! Isto pode danificá-los. Monte um espigão do selim (de alumínio) estável e fixe-o ou use um suporte de montagem que prenda o quadro em três pontos, na parte interior ou com encaixe para alojar o garfo e a caixa de movimento pedaleiro.

Proteja as partes mais em risco do seu quadro de carbono, p. ex. o tubo de direção e a parte de baixo do tubo inferior, com autocolantes (c+d) contra danos causados por fricção dos cabos ou pedradas. Estes podem ser obtidos junto do seu revendedor SCOTT.



NOTA

Os componentes de carbono ficam sujeitos, sobretudo, a danificações se for empregue força a mais ao apertá-los. A pasta de montagem para carbono consegue adesão adicional entre duas superfícies, permitindo, assim, reduzir até 30 % a força de aperto necessária. Isto faz todo o sentido, especialmente, nas zonas de aperto do guiador e avanço, do tubo do garfo e avanço, do espigão do selim - três zonas de aperto, nas quais uma força de aperto demasiado grande pode danificar os componentes, provocando a avaria destes e a extinção da garantia. Com a pasta de montagem para carbono, devido à redução da força de aperto, será prevenida uma eventual danificação das fibras de carbono. Além disso, são impedidos ruídos que se ouvem frequentemente nos pontos de aperto.

CAIXA DA DIREÇÃO/JOGO DE COMANDO NA BICICLETA SCOTT

O garfo está montado no quadro, de forma que possa ser rodado, com a caixa de direção **(e)**, também chamada jogo de comando. Para que a sua bicicleta SCOTT se possa estabilizar por si própria e andar a direito, esta zona de direção tem de se poder mover muito facilmente. Os impactos de caminhos com piso ondulado esforçam fortemente a caixa de direção. Por isso, é possível que ela relaxe e se desloque.

⚠ AVISO

Se andar de bicicleta com a caixa de direção solta, as cargas sobre o garfo e o rolamento propriamente dito são muito elevadas. O garfo pode partir. Perigo de queda!

Controlar e reajustar

Controle a folga, colocando os dedos à volta do casquilho superior da caixa de direção. Carregue no selim com o tronco, acione com a outra mão o travão dianteiro e empurre a sua bicicleta SCOTT com força, para a frente e para trás **(f)**. Se a caixa tiver folga, o casquilho superior desloca-se com um leve solavanco em relação ao inferior - visível também no espaço entre os casquilhos.



Para examinar a facilidade de viragem da caixa, levante o quadro com uma mão, até a roda dianteira deixar de ter contacto com o solo. A roda dianteira tem de poder rodar sem encaixar, do ponto mais à esquerda para o ponto mais à direita. Se tocar ao de leve no guiador, o garfo tem de rodar sozinho a partir da sua posição central **(a)**.

Se o teste não ficar aprovado devidamente, dirija-se, por favor ao seu revendedor SCOTT.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

O ajustamento da caixa de direção exige uma experiência considerável. Por isso, deveria deixar este trabalho para o seu revendedor SCOTT.

CAIXAS DE DIREÇÃO SEM ROSCA - AHEADSET®

Este sistema de caixas de direção é caracterizado pelo facto de que o avanço não está encaixado no tubo do garfo, mas aperta-o por fora. O avanço é então uma parte importante da caixa de direção, o seu aperto fixa o ajustamento desta. Para ajustar a Aheadset® necessita na maioria das vezes só de uma ou duas chaves allen, bem como de uma chave dinamométrica.

Solte o(s) parafuso(s) no lado do avanço uma a duas voltas **(b)**. Aperte um pouco o parafuso de ajuste, introduzido por cima, com uma chave allen, p. ex. um quarto de volta **(c)**.

Ajuste o avanço, para que o guiador não esteja inclinado. Para isso olhe por cima do tubo superior e do avanço até ao pneu dianteiro. Aperte os parafusos de aperto do avanço. Utilize uma chave dinamométrica e não exceda os binários máximos de aperto dos parafusos! Estes podem ser encontrados no capítulo “Binários de aperto dos parafusos aconselhados para a sua bicicleta SCOTT”, nas próprias peças e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes.

Realize o controlo da folga do rolamento como descrito à frente **(d)**. O ajustamento do rolamento não pode estar demasiado apertado, caso contrário ele ficará danificado rapidamente.



AVISO

Note que, o avanço pode amachucar o tubo do garfo, se apertar demasiado os parafusos. Especialmente os modelos de tubo do garfo de carbono reagem de uma forma muito sensível à sobrecarga, causada pelo aperto do aperto do tubo no avanço. Perigo de rutura! Assegure-se de que as zonas de aperto estão absolutamente isentas de gordura, quando monta uma peça de carbono. Utilize event. massa de carbono especial para montagem nas zonas de aperto para otimizar a preservação do aperto.

Controle a fixação segura do avanço, prendendo a roda dianteira entre as pernas e tentando torcer o guiador no sentido contrário (e). Um avanço solto pode provocar uma queda.

Não altere o mecanismo de tensão prévia, localizado no interior do tubo do garfo. Não monte, em caso algum, uma garra em tubos de carbono.

NOTA

Não aperte o parafuso, que se encontra em cima; este serve apenas para ajustar a folga do rolamento.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Se não for possível ajustar o rolamento, isto pode ter várias razões. Se não estiver completamente seguro, aconselhe-se com o seu revendedor SCOTT.

ILUMINAÇÃO NA SUA BICICLETA SCOTT

Para a participação no trânsito em vias públicas é estritamente obrigatório possuir um sistema de luzes em funcionamento (f) (ver capítulo “Exigências legais que regulam a participação no tráfego rodoviário”).



ILUMINAÇÃO OPERADA COM ACUMULADOR E BATERIA

A utilização de faróis e farolins traseiros, que são operados por baterias ou acumuladores **(a)** está regulada em cada país de forma diferente. Familiarize-se com os regulamentos específicos do país e cumpra os regulamentos para a participação no trânsito do seu país.

Consulte o seu revendedor SCOTT sobre luzes operadas por bateria ou acumuladores adequados.

Encontrará mais informações no capítulo “Exigências legais que regulam a participação no tráfego rodoviário”.

INFORMAÇÕES RELEVANTES SOBRE A BICICLETA SCOTT

CAPACETES E ÓCULOS

Aconselhamos absolutamente o uso de um capacete para bicicleta. O seu revendedor SCOTT possui uma seleção em vários tamanhos.

Assegure-se de que o capacete preenche os requisitos da norma de ensaio EN 1078 ou semelhante (consoante o país). Os capacetes para bicicleta estão autorizados para o uso exclusivo na condução de bicicletas. Observe as instruções do fabricante.

AVISO

Nunca ande de bicicleta sem capacete e óculos (b+c)! O capacete mais seguro não tem qualquer efeito, se não tiver o tamanho adequado ou se as correias não estiverem ajustadas ou fechadas devidamente.

Além de um capacete para bicicleta e o vestuário correto deveria ainda usar óculos de proteção, se conduzir a sua bicicleta de estrada SCOTT. Estes protegem-no do sol e vento, mas também de melgas e outros corpos estranhos, que lhe podem entrar para a vista durante a condução sem óculos e afetar a sua visibilidade. Se durante alguns breves instantes não conseguir ver nada, há perigo de queda ou acidente!



Uns óculos de bicicleta de boa qualidade têm de estar justos ao rosto, de forma que não entre vento lateralmente para a vista **(d)**. Existem muitos modelos diferentes, p. ex. óculos sem coloração e proteção UV, que podem ser usados no crepúsculo e à noite ou óculos com proteção UV elevada que deveria usar em caso de radiação solar forte.

O seu revendedor SCOTT tem uma grande variedade de óculos diferentes e terá todo o prazer em o aconselhar.

VESTUÁRIO

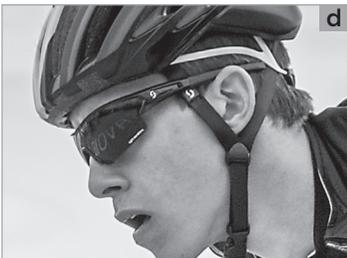
Quem quiser estar bem sentado, tem de usar obrigatoriamente calças de ciclismo **(e)**. Estas calças pelo menos justas na parte interior possuem uma aplicação almofadada especial na zona das nádegas. Ela não apresenta costuras, que exercem pressão desagradável, nem forma vincos. Por isso, as calças de ciclismo são usadas diretamente sobre a pele.

Uma vez que ao praticar ciclismo desportivo sua, camisolas de material sintético são ideais **(f)**. Estas fibras não absorvem a humidade, mas pelo contrário transportam o suor da pele para a superfície e evitam tremores de frio devido ao vento de deslocação frio. Em percursos longos deveria também levar uma proteção para a chuva adequada. O seu revendedor SCOTT tem todo o prazer em aconselhá-lo na seleção do equipamento adequado.

AVISO

Nunca ande de bicicleta com calças ou saias largas, que podem entrar nos raios, corrente ou pratos. Utilize event. para proteção molas ou também fitas adequadas.

Use cores claras e bem visíveis, para ser visto pelos outros participantes do trânsito!



PEDAIS E SAPATOS

Calçado para andar de bicicleta deveria ser de material rijo, para dar segurança ao pé e possuir uma sola dura, através da qual o pedal não se possa fazer sentir **(a)**. A área do calcanhar não deve ser muito larga, senão o pé fica impedido de tomar a sua posição natural, batendo ao pedalar no pedaleiro ou nas escoras traseiras. Isto pode provocar dores nos joelhos. O seu revendedor SCOTT tem uma grande variedade de calçado e terá todo o prazer em o aconselhar.

Sapatos especiais de ciclismo são necessários, principalmente, se a sua bicicleta de estrada SCOTT estiver equipada com pedais clique ou com sistema de encaixe **(b+c)**. Nas solas destes sapatos estão integradas pequenas plaquetas de engate (“Cleats”), que oferecem um apoio seguro ao pedal e consoante o modelo características de andamento satisfatórias.

A vantagem principal destes sistemas de encaixe dos pedais é que o pé não escorrega ao pedal com velocidade. O pedal também pode ser puxado ou empurrado por meio do apoio fixo. Isto facilita a fluidez da pedalagem e melhora extraordinariamente a transmissão de força em relação aos pedais com armação aberta.

Normalmente pega no pedal na posição mais inferior do pedaleiro com a ponta da plaqueta e pedala depois sobre o corpo do pedal na horizontal. Em regra, o sapato encaixa com um clique nitidamente audível e perceptível.

A resistência ao desprendimento do sistema de encaixe de pedais é ajustada com a ajuda de uma chave allen **(d)**. Coloque no início os pedais, se possível, em desprendimento fácil. Depois com mais treino pode ajustá-los com maior aperto.

Ruído de ranger ou chiar pode ser eliminado frequentemente por meio da aplicação de gordura nos pontos de contacto. Poderia também ser um sinal de desgaste - exatamente como sensação de oscilação. Controle as plaquetas regularmente.

AVISO

-  Verifique se os parafusos de fixação da plaqueta está sempre bem fixo. Se estiverem soltos, o desmontar torna-se quase impossível. Perigo de queda!
-  Treine primeiro parado, depois numa superfície sem trânsito, a receção dos pedais, o encaixe e a soltar o pé.



AVISO

Só ande de bicicleta com um sistema de pedais que encaixe e desencaixe sem problemas. Se o encaixar e desencaixar dos pedais não funcionar bem ou se a plaqueta estiver bastante gasta, o sapato pode libertar-se sozinho do pedal (e). Em alguns casos, ele já não consegue ser desencaixado ou só com muita dificuldade. Nos dois casos há perigo de queda!

Mantenha os pedais e a sola dos sapatos sempre limpos e sem resíduos (f), e lubrifique, com regularidade, o mecanismo de encaixe com óleo.

A maioria dos sapatos de ciclismo com plaquetas de pedal (cleats) não é muito adequada para andar. Visto que os cleats, principalmente, nos sapatos da bicicleta de estrada, são em parte mais altos do que a sola, têm pouca aderência mesmo a piso antiderrapante. Tenha especial cuidado.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

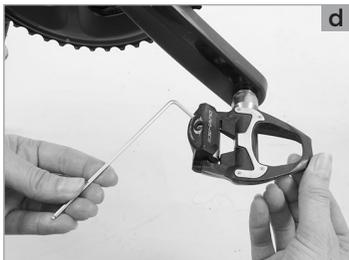
Aconselhe-se com o seu revendedor SCOTT sobre os diferentes modelos de calçado e pedais. Estes estão disponíveis para diferentes finalidades.

Leia o manual de instruções do fabricante dos pedais. Poderá encontrar mais informações sobre a sua bicicleta, e os links das páginas do fabricante de componentes, no seu Manual Quick Start, nas respetivas páginas do manual de instruções da marca da bicicleta que comprou.

ACESSÓRIOS

Com a compra da sua bicicleta SCOTT lançou o alicerce para desfrutar de muito prazer no ciclismo. Consoante o que planeia fazer com a sua bicicleta SCOTT, deveria ainda observar alguns conselhos e equipar-se adequadamente. O seu revendedor SCOTT possui uma grande variedade de acessórios úteis que podem aumentar a sua segurança e o conforto.

Pode montar diversos acessórios na sua bicicleta SCOTT. Mas tenha atenção que os requisitos do Código da Estrada/Regulamento de Homologação de veículos e da EN/ISO são cumpridos. Todos os novos equipamentos têm de ser compatíveis com a sua bicicleta SCOTT. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.



⚠ AVISO

■ Acessórios impróprios podem alterar as características da sua bicicleta SCOTT e provocar até um acidente. Consulte, por isso, sempre o seu revendedor SCOTT sobre a montagem de acessórios e cumpra incondicionalmente as indicações sobre o uso apropriado da sua bicicleta SCOTT.

■ Acessórios montados posteriormente, p. ex. guarda-lamas, porta-bagagens, etc., podem prejudicar o funcionamento da sua bicicleta SCOTT. Consulte o seu revendedor SCOTT, antes de montar qualquer tipo de acessórios na bicicleta.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

■ Antes da compra de campainhas adicionais, bem como dispositivos de iluminação tem de verificar com exatidão, se estes acessórios são autorizados e testados e, por isso, homologados para a utilização nas vias públicas **(a)**. Luzes operadas a acumulador/bateria têm de estar marcadas com uma linha ondulada e a letra K.

Cadeados

Não se esqueça de levar consigo um cadeado em U **(b)** ou um cadeado de corrente de boa qualidade. Apenas quando prender a sua bicicleta SCOTT a um objeto fixo, poderá impedir o roubo de modo eficiente.

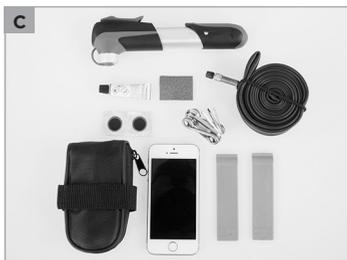
Kit de avarias

Os acessórios mais importantes para um passeio de bicicleta bem-sucedido são uma bomba de ar e uma pequena bolsa com ferramentas. Dentro dela deverão estar duas alavancas de montagem de plástico, as habituais chaves allen, uma câmara de ar, remendos, um pano e algum dinheiro **(c)**. Assim está prevenido, se por acaso tiver uma avaria. Leve também o seu telemóvel consigo no passeio.

Computador

Velocímetros eletrónicos calculam a velocidade média e a velocidade de deslocação, quilómetros anuais e diários, bem como o tempo de viagem **(d)**. Os modelos de luxo indicam a velocidade máxima alcançada, a diferença de altitude, a frequência de pedalagem ou (com um cinto de peito especial) até mesmo as suas pulsações.

Entretanto existem sistemas de GPS e aparelhos de medição do desempenho especiais para treino o ideal, que são compatíveis com a sua bicicleta SCOTT.



Guiadores de contrarrelógio/triatlo ou aerodinâmicos

Antes de montar na sua bicicleta de estrada SCOTT um guiador de contrarrelógio/triatlo ou aerodinâmico **(e)** é absolutamente indispensável informar-se, se o guiador ou um adaptador correspondente está autorizado para a utilização com o seu guiador e avanço.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

■ **Leia o manual de instruções do fabricante do guiador e do avanço. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, dirija-se ao seu revendedor SCOTT!**

Guarda-lamas

Se pretender equipar a sua bicicleta SCOTT com guarda-lamas, consulte o seu revendedor SCOTT. Há guarda-lamas removíveis **(f)**, as chamadas chapas de encaixe e modelos de montagem fixa, que oferecem mais proteção contra sujidade e humidade.

Guarda-lamas de montagem posterior para montagem fixa são em regra de plástico e são fixos na posição correta por meio de escoras instaladas adicionalmente. O comprimento da escora é ideal, se a aresta inferior da proteção da roda estiver colocada com uma distância de aprox. 15 mm em forma circular paralelamente ao pneu. Verifique se nem os travões nem o guiador são prejudicados por isso.

Por questões de segurança têm de estar montadas, nas escoras da roda dianteira, dispositivos de segurança contra o desmantelamento. Estes evitam que corpos estranhos arrastados pelos pneus bloqueiem a roda da frente. O dispositivo de segurança contra o desmantelamento liberta neste caso a escora e evita assim um possível acidente. A ligação de encaixe pode ser novamente encaixada.

⚠ AVISO

■ **Guarda-lamas danificados deveriam ser substituídos em qualquer caso. Perigo de acidente!**



TRANSPORTE DE BAGAGEM

Só há teoricamente várias possibilidades de transportar bagagem na sua bicicleta de estrada SCOTT. A forma menos complicada e, por isso, recomendável é o transporte numa mochila especial para bicicletas **(a)**.

A forma de transporte da bagagem depende em primeiro lugar do seu peso e volume. Dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

⚠ AVISO

Nas bicicletas de estrada, bicicletas de triatlo, máquinas de contrarrelógio e bicicletas de ciclocrosse SCOTT não são autorizados porta-bagagens **(b)**. Tenha atenção ao facto de que a SCOTT não assume qualquer responsabilidade ou garantia, se for utilizado um porta-bagagens.

TRANSPORTE DE CRIANÇAS

Nas bicicletas de estrada, bicicletas de triatlo, máquinas de contrarrelógio e bicicletas de ciclocrosse SCOTT não são autorizados reboques (de crianças) **(c)**, cadeiras de criança **(d)** e dispositivos de tração de crianças. Tenha atenção ao facto de que a SCOTT não assume qualquer responsabilidade ou garantia, se forem utilizados um reboque, uma cadeira de criança e ou um dispositivo de tração de crianças.

Dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Antes de puxar um atrelado com a sua bicicleta SCOTT ciclocrosse ou Gravel, leia o capítulo “Instruções sobre o transporte de cargas, bem como de crianças e/ou animais na sua bicicleta SCOTT”.

Antes de montar uma cadeira de criança ou um porta-bagagens, verifique, se na sua bicicleta SCOTT estão autorizados porta-bagagens ou cadeiras de criança. Informações sobre este assunto podem ser encontradas no capítulo “Uso apropriado da sua bicicleta SCOTT” ou no passaporte da bicicleta SCOTT, no Quick Start Manual. Dirija-se ao seu revendedor SCOTT.



TRANSPORTE DA BICICLETA SCOTT

COM O AUTOMÓVEL

Quase todas as lojas de acessórios automóveis e concessionários automóveis disponibilizam sistemas de suporte para o transporte de bicicletas **(e)**, para que a bicicleta não tenha que ser desmontada.

Normalmente as bicicletas são colocadas numa calha e fixas com uma mola, que engata no tubo superior e inferior. Daqui podem, no entanto, resultar danos irreparáveis no quadro. Especialmente afetados são os quadros de alumínio de alta qualidade e de paredes muito finas e os de carbono. Devido às características do material carbono nem sempre é possível reconhecer imediatamente danos graves e isto pode provocar mais tarde um acidente grave imprevisto. Existem modelos, especialmente adequados, nas lojas de acessórios para veículos a motor.

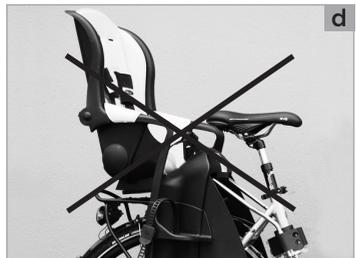
Os suportes traseiros, cada vez mais em uso, têm a vantagem, relativamente aos suportes de tejadilho, que a bicicleta, para ser transportada, não tem que ser elevada tanto. Tenha cuidado com o tipo de fixação utilizado, para que o garfo e o quadro não sofram danos. Perigo de rutura!

Certifique-se, na compra, de que as normas de segurança do seu país são cumpridas, como p.ex. o selo de segurança comprovada DIN/EN/GS.

Leia o manual de instruções do fabricante do suporte e não ultrapasse a carga permitida e a velocidade máxima aconselhada ou até obrigatória. Tenha atenção event. à carga de apoio necessária do acoplamento do reboque.

AVISO

Assegure-se de que não se encontram objetos (ferramenta, bolsa de selim **(f)**, velocímetros, etc.), que se possam soltar, na bicicleta SCOTT. Perigo de acidente!



⚠ AVISO

- Não utilize sistemas de suporte, nos quais a bicicleta de estrada SCOTT seja presa ao suporte, invertida, ou seja com o guiador e o selim virados para baixo. Neste método de fixação, o guiador, o avanço, o selim e o espigão do selim são pressionados excessivamente durante a viagem. Não escolha nenhum suporte com suspensão nos pedaleiros. Perigo de rutura!
- Controle a fixação da bicicleta SCOTT, antes de cada percurso, e também, com regularidade, durante o percurso, p. ex. nas pausas. Se a bicicleta SCOTT se soltar do sistema de suporte, os outros participantes do trânsito podem ser postos em perigo.
- Não coloque a sua bicicleta SCOTT ou peças da mesma soltas no habitáculo (a). Peças deslocáveis podem ameaçar a sua segurança.
- Tenha cuidado para que os dispositivos de iluminação e a matrícula do seu automóvel não fiquem tapados. Em certas situações, um segundo espelho retrovisor é obrigatório.

NOTA

- Em tubos de quadro de grande volume há perigo de esmagamento em apertos que não são próprios para isso (b)! Os quadros de carbono nunca devem ser apertados.
- Considere a maior altura do seu automóvel. Meça a altura total do seu automóvel e coloque-a, de forma visível, perto do tablier ou sobre o volante.
- No caso dos travões de disco, monte os fechos de segurança para transporte (c), quando transportar a sua bicicleta de ciclocrosse SCOTT sem as rodas.
- Puxe em seguida as manetes de travão e proteja-as com um elástico forte (d), quando transporta uma bicicleta SCOTT com travões de disco hidráulicos.



COM OS CAMXINHOS DE FERRO / COM OS TRANSPORTES PÚBLICOS

O transporte de bicicletas SCOTT nos transportes públicos urbanos **(e)** está regulado de forma diferente consoante as cidades. Por exemplo em algumas localidades existem determinadas horas em que o transporte da sua bicicleta SCOTT não é autorizado ou não é autorizado sem pagar bilhete. Informe-se atempadamente sobre as condições de transporte antes de iniciar a viagem!

Para o transporte de bicicletas nos caminhos de ferro existem em cada país regras especiais. Informe-se atempadamente sobre as condições de transporte antes do início da viagem.

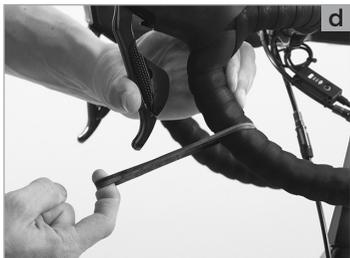
INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

- Tenha atenção que nos caminhos de ferro cada passageiro, normalmente, só pode levar uma bicicleta.
- Informe-se atempadamente sobre as condições de transporte antes do início da sua viagem e tenha atenção também às disposições e aos regulamentos sobre o transporte de bicicletas nos países, pelos quais passa durante as suas viagens.

COM O AVIÃO

Se pretender viajar com o avião, embale a sua bicicleta SCOTT numa mala para bicicletas adequada **(f)** ou numa caixa de papelão para bicicletas, que poderá obter junto do seu revendedor SCOTT. Num saco para bicicletas, a sua bicicleta SCOTT não está muitas vezes protegida suficientemente.

Embale as rodas (principalmente rodas de carbono) em sacos especiais para rodas, para que estas estejam protegidas na mala ou na caixa de papelão. Leve consigo as ferramentas necessárias para a montagem, uma chave dinamométrica e bits, pasta de montagem para carbono, bem como este manual, a fim de poder pôr a sua bicicleta SCOTT a funcionar devidamente, quando chegar ao destino.



NOTA

Se a sua bicicleta de ciclocrosse SCOTT estiver equipada com travões de disco, monte os fechos de segurança para transporte, se transportar a sua bicicleta de ciclocrosse SCOTT sem rodas.

AVISO

Puxe a manete do travão e prenda-a com um elástico forte.

INDICAÇÕES GERAIS SOBRE OS CUIDADOS E AS INSPEÇÕES

MANUTENÇÃO E INSPEÇÃO DA SUA BICICLETA SCOTT

Quando for buscar a sua bicicleta SCOTT ao seu revendedor SCOTT, este já a terá montada pronta a usar. No entanto, terá de cuidar regularmente da sua bicicleta SCOTT **(a)** e mandar realizar os trabalhos de manutenção previstos no seu revendedor SCOTT. Só assim, todas as peças funcionam por muito tempo.

Logo depois de 100 a 300 quilómetros ou de 5 a 15 horas de funcionamento ou quatro a seis semanas, o mais tardar depois de três meses, é preciso proceder à primeira inspeção. É necessário realizar os trabalhos de manutenção na sua bicicleta SCOTT, dado que os raios afrouxam ou as mudanças **(b)** se desregulam durante a fase de rodagem da bicicleta SCOTT. Este “processo de maturidade” não se consegue evitar. Por isso, combine com o seu revendedor SCOTT um dia para a revisão da sua nova bicicleta SCOTT. Esta primeira inspeção influencia determinadamente o funcionamento e a vida útil da sua bicicleta SCOTT.

Depois da fase de rodagem, deveria mandar inspecionar a sua bicicleta SCOTT em intervalos regulares, i. e. de acordo com o serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT, pelo seu revendedor SCOTT. Se andar de bicicleta frequentemente em estradas em mau estado ou terrenos irregulares, encurte os intervalos de inspeção do plano de assistência técnica SCOTT no seu Quick Start Manual. Um momento oportuno para a revisão anual é o inverno. Nessa altura o seu revendedor SCOTT tem muito tempo para si e para a sua bicicleta SCOTT.



Inspecções regulares e a substituição oportuna de peças de desgaste, p. ex. correntes, calços dos travões **(c)** ou cabos de travões e mudanças **(d)**, fazem parte do uso apropriado da sua bicicleta SCOTT.

Isto garante o funcionamento seguro e tem, por isso, também influência sobre a responsabilidade legal sobre produtos defeituosos e a garantia.

Encontrará mais informações no capítulo “Serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT” e nas instruções dos fabricantes dos componentes.

AVISO

Inspecções e reparações são trabalhos que deveriam ser efetuados por um revendedor SCOTT. Se as inspecções não forem efetuadas ou forem efetuadas de forma incorreta, isto pode provocar falhas nas peças da sua bicicleta SCOTT. Perigo de acidente! Se, mesmo assim, pretender efetuá-las você mesmo, ocupe-se somente de trabalhos, para os quais tenha os conhecimentos técnicos necessários e as ferramentas adequadas, p. ex. uma chave dinamométrica.

Utilize por princípio apenas peças sobresselentes originais **(e), se for necessário fazer uma substituição. Peças de desgaste de outros fabricantes, p. ex., calços de travão ou pneus de outra dimensão podem tornar pouco segura a sua bicicleta SCOTT. Perigo de acidente!**

LAVAR E CUIDAR DA SUA BICICLETA SCOTT

Suor seco, sujidade e sal das saídas no inverno prejudicam a sua bicicleta SCOTT. Por isso, deveria limpar regularmente todos os componentes **(f)**.

Evite fazer a limpeza com um aparelho de limpeza a alta pressão. O forte jato de água a alta pressão pode fazer pressão sobre as juntas e passar para o interior dos rolamentos. Os lubrificantes são diluídos e o atrito aumentado. Com o tempo, isso destrói as superfícies de rodagem dos rolamentos e estes perdem concentricidade. Além disso, os autocolantes do quadro e aro podem descolar-se.

Muito melhor para a sua bicicleta é a lavagem com um jato de água suave ou a utilização de um balde com água e uma esponja ou um pincel grande. Na limpeza manual pode, além disso, reconhecer atempadamente defeitos e falhas na pintura ou peças gastas ou defeituosas.



Depois da limpeza e secagem **(a)** deveria inspecionar a corrente no que diz respeito a desgaste **(b)** e lubrificar de novo **(c)** (ver capítulo “Corrente da bicicleta” e nas instruções dos componentes).

Esfregue as superfícies pintadas, metálicas e as superfícies de carbono (excluindo as superfícies de travagem e o discos de travão) com cera dura à venda no mercado **(d)**. Depois da secagem, proceda ao seu polimento.

⚠ AVISO

Não deixe que material de limpeza ou óleo da corrente entre em contacto com os calços dos travões, os discos dos travões e as superfícies de travagem dos aros. O travão poderia deixar de funcionar. Não deixe que gordura, ou óleo, entre em contacto com áreas de aperto de carbono, como, p. ex., no guiador, avanço, espigão do selim e tubo do selim. Os componentes de carbono, que tenham sido lubrificados uma vez, em certas circunstâncias, não podem nunca mais voltar a ser fixados com segurança!

Durante a limpeza, verifique se existem rachas, riscos, deformações ou mudanças de cor no material. Mandê substituir, imediatamente, componentes danificados e efetue melhoramentos de pintura em partes onde esta esteja danificada. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

NOTA

O melhor é não limpar a sua bicicleta SCOTT com um forte jato de água ou com aparelhos de limpeza com jato a vapor ou de alta pressão e, se tiver de o fazer, então não o faça a curta distância. Evite, além disso, virar o jato para os rolamentos.

Limpe óleo ou gordura, difíceis de remover, de superfícies envernizadas e de carbono, com um produto de limpeza à base de petróleo. Evite produtos para remover gorduras à base de acetona, cloreto de metilo ou semelhantes ou à base de dissolventes, produtos de limpeza não neutros ou químicos. Estes podem corroer a superfície!

É proibida a utilização de Bike Shields/películas de proteção para quadros de outras marcas.



ARRUMAÇÃO OU ARMAZENAMENTO DA SUA BICICLETA SCOTT

Se cuidar com regularidade da sua bicicleta SCOTT durante a temporada, não necessita, antes de a guardar por pouco tempo, de tomar medidas especiais, a não ser contra roubos. O melhor é guardá-la num local seco e bem arejado.

Se pretender manter a sua bicicleta SCOTT parada durante mais tempo, p. ex., nos meses de inverno, há algumas coisas que tem de ter em conta: Durante o longo período de inatividade as câmaras de ar vão perdendo ar lentamente. Se a sua bicicleta SCOTT estiver muito tempo sobre os pneus vazios, a sua estrutura pode danificar-se. Pendure, por isso, as rodas ou toda a bicicleta SCOTT **(e)** ou controle com regularidade a pressão dos pneus **(f)**. Limpe a sua bicicleta SCOTT e proteja-a contra a corrosão. O seu revendedor SCOTT possui à venda produtos de conservação especiais, p. ex. cera de pulverização.

Desmonte o espigão do selim e deixe que eventuais penetrações de humidade sequem. Pulverize um pouco de óleo vaporizado para dentro do tubo do selim de metal, mas não no caso de um quadro de carbono. Engate a corrente no prato menor à frente e no pinhão menor atrás. Desta maneira, cabos e molas deixam de estar sob pressão.

AVISO

Não pendure a sua bicicleta SCOTT pelos aros de carbono. Monte, em vez disso, pelo menos uma roda de alumínio.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Nos meses de inverno quase nunca há tempos de espera no seu revendedor SCOTT. Além disso, muitos revendedores SCOTT oferecem promoções para a inspeção anual. Aproveite o tempo de paragem e leve a sua bicicleta SCOTT à inspeção prescrita!



SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA E PLANO DE MANUTENÇÃO SCOTT

Depois da fase de rodagem, deveria mandar inspecionar a sua bicicleta SCOTT em intervalos regulares. Os intervalos de tempo mencionados na tabela foram concebidos como pontos de referência para ciclistas que andam de bicicleta entre 1.500 e 2.500 km ou 60 e 100 horas por ano.

Se percorrer regularmente mais ou muito mais terrenos irregulares ou se andar muito em estradas em mau estado, reduza os intervalos de inspeção no plano de assistência técnica SCOTT e manutenção consoante a utilização difícil. Isto aplica-se, especialmente, as bicicletas de ciclocrosse SCOTT.

Component	Atividade	Antes de cada utilização	Mensalmente	Anualmente	Outros
Iluminação	Controlar funcionamento	▪			
Pneus	Controlar pressão de ar Controlar altura do perfil e as paredes laterais	▪	▪		
Travões (aros)	Controlar percurso da manete, espessura dos calços e posição em relação ao aro; Teste de travões com a bicicleta parada	▪			
Travões (discos mecânicos)	Percurso da manete, espessura dos calços e teste de travões com a bicicleta parada	▪			
Travões, calços (de aro)	Limpar		▪		
Cabos/calços/tubagens dos travões	Controlo visual		▪		
Travões (de disco)	Percurso da manete, espessura dos calços, estanquidade; teste de travões com a bicicleta parada Mudar fluido dos travões (no caso do líquido DOT)	▪		○	
Aros (em travões de aro)	Controlar espessura da parede, event. substituir				○ O mais tardar depois do 2.º jogo de calços dos travões
Garfo	Verificar e substituir				○ No mínimo todos os 2 anos
Movimento do pedaleiro	Controlar a folga do rolamento Desmontar e voltar a lubrificar (casquilhos)		▪	○	
Corrente	Controlar e lubrificar Verificar o desgaste, event. substituir transmissão por desviador	▪			○ A partir de 1.000 km ou 50 horas de funcionamento

Component	Atividade	Antes de cada utilização	Mensalmente	Anualmente	Outros
Pedaleiro	Controlar e reapertar		▪		
Tinta/Eloxal/ carbono	Conservar				▪ No mínimo todos os 6 meses
Rodas/raios	Verificar a concentricidade e tensão Centrar e reajustar a tensão		▪		● Em caso de necessidade
Guiador e avanço (de alumínio e carbono)	Controlar e event. substituir				● O mais tardar todos os 2 anos
Caixa de direção	Controlar a folga dos rolamentos Lubrificar de novo	▪		●	
Superfícies metálicas	Conservar (exceção: flancos dos aros em travões de aro, discos dos travões)				▪ No mínimo todos os 6 meses
Cubo	Controlar a folga dos rolamentos Lubrificar de novo		▪	●	
Pedais (todos)	Controlar a folga dos rolamentos		▪		
Pedais (clique/sistema)	Limpar mecanismo de encaixe, lubrificar		▪		
Espigão do selim/avanço	Controlar parafusos Desmontar e voltar a lubrificar Carbono: nova pasta de montagem (sem gordura!)		▪	●	
Desviador traseiro/ desviador dianteiro	Limpar, lubrificar		▪		
Apertos rápidos	Controlar a fixação	▪			
Porcas (guarda-lamas, etc.)	Controlar e reapertar		▪		
Válvulas	Controlar a fixação	▪			
Cabos (mudanças/travões)	Desmontar e lubrificar			●	

Os controlos marcados com ▪ podem ser realizados por si, se possuir habilidade técnica, alguma experiência e as ferramentas adequadas, p. ex. uma chave dinamométrica. Se durante os controlos descobrir deficiências, tome imediatamente as medidas adequadas. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

Os trabalhos marcados com ● só devem ser realizados pelo seu revendedor SCOTT.

AVISO

Para a sua segurança, leve a sua bicicleta SCOTT recém-comprada a uma primeira inspeção ao seu revendedor SCOTT depois de 100 a 300 km ou de 5 a 15 horas de utilização ou passadas quatro a seis semanas, o mais tardar, no entanto, passados três meses.

BINÁRIOS DE APERTO DOS PARAFUSOS ACONSELHADOS PARA A SUA BICICLETA SCOTT

Para garantir a segurança de funcionamento da sua bicicleta SCOTT, os aparafusamentos dos componentes têm de ser cuidadosamente apertados e controlados com regularidade. O melhor é usar uma chave dinamométrica que bloqueia assim que é atingido o binário de aperto dos parafusos pretendido. Vá-se aproximando a partir de baixo, em pequenos passos (meio metro newton) do binário de aperto do parafusos máximo prescrito, verificando de cada vez em quando, se o componente está bem fixo. Não ultrapasse o binário máximo de aperto dos parafusos prescrito pelo fabricante!

Para peças, para as quais não existem indicações, comece com 2 Nm. Mantenha os valores indicados e tenha em conta as indicações nos próprios componentes e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes.

Component	Aparafusamentos	Shimano ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)	TRP ⁴ (Nm)	Campagnolo ⁵ (Nm)
Desviador traseiro	Fixação (no quadro/dropout)	8-10	8-12			15
	Aperto de tração	5-7	4-5			6
	Roldanas de guia	3-4				2,7
Desviador dianteiro	Fixação no quadro	5-7	3-7			5-7
	Aperto de tração	5-7	5-7			5
Manetes de mudanças	Fixação no guiador	5	2-5,5			10
	Tampa do orifício	0,3-0,5				
	Flatbar					6
Manetes de travão	Fixação no guiador	4-8	3-5,5	6-8		10
	Manetes de travão contrarrelógio			5-7		
	Flatbar					6
Cubo	Alavanca do aperto rápido	5-7,5				
	Contra-porca do ajuste do rolamento em cubos de aperto rápido	10-25				
	Anel de segurança do conjunto de rodas dentadas	29-49	40			40 (11 vezes) 50 (10 vezes)
	Porca do eixo	30-45				
Cubo de transmissão						
Pedaleiro	Fixação do pedaleiro (quadrangular sem lubrificação)	35-50				32-38
	Fixação do pedaleiro (Shimano Octalink)	35-50				
	Fixação do pedaleiro (Shimano Hollowtech II)	12-14				
	Fixação do pedaleiro (Isis)			31-34		
	Fixação do pedaleiro (Giga X Pipe)			48-54		
	Multidentado					42
	Ultra Torque					42-60
	Fixação do prato da corrente	8-11		12-14 (aço) 8-9 (alumínio)		8

Component	Aparafusamentos	Shimano ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)	TRP ⁴ (Nm)	Campagnolo ⁵ (Nm)
Movimento pedaleiro	Caixa (quadrangular)	49-69				70
Cartridge vedado	Caixa (Shimano Hollowtech II, SRAM Giga X Pipe)	35-50	34-41			35
Pedal	Shimano Octalink	50-70				(UltraTorque) 40
Sapato	Eixo do pedal	35				40
Travão (V-Brake)	Plaqueta do pedal ("Cleat")	5-6				
	Pitões ("Spike")	4				
	Aperto de tração	6-8	6-8	6-8	6-8	5
	Fixação do calço do travão	6-8	6-8	6-8	6-8	8
	Fixação do calço	1-2				
	Apoio do travão garfo/quadro			8-10		

¹ www.shimano.com ² www.sram.com ³ www.tekro.com ⁴ www.trpbrakes.com ⁵ www.campagnolo.com

Estes valores são valores de referência dos fabricantes de componentes acima referidos. É imprescindível observar os valores indicados nas instruções dos fabricantes dos componentes. Estes valores não são aplicáveis aos componentes de outros fabricantes.

AVISO

Em alguns componentes, os binários de aperto dos parafusos encontram-se inscritos no próprio componente. Utilize uma chave dinamométrica e não exceda os binários máximos de aperto dos parafusos! Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

NOTA

Devido à existência de um vasto mercado no que respeita a peças não é possível prever que produto será montado como substituto ou numa montagem nova feita por terceiros. Por isso, SCOTT não pode ser assumida qualquer responsabilidade pela alteração ou adição de componentes no que respeita a compatibilidade, binários de aperto, etc. Quem montar ou alterar a bicicleta SCOTT tem de garantir que a bicicleta SCOTT é montada segundo o estado da ciência e da técnica.

BINÁRIOS DE APERTO DOS PARAFUSOS ACONSELHADOS PARA TRAVÕES DE DISCO NA SUA BICICLETA SCOTT

Component	Shimano ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)	TRP ⁴ (Nm)	Magura HS ⁵ (Nm)
Fixação da pinça do travão g no quadro/garfo	6-8	9,5	6-8	6-8	6
Fixação da manete do travão no guiador					
- Fixação de um parafuso	4-8	3-5,5	5-7	3-5	4
- Fixação de dois parafusos		3			
Parafusos de capa do tubo na manete e tubo normal na pinça do travão	5-7	5			4
Luva do tubo do travão na Pinça do travão (tubo Disc tube)	5-7	5		5-6	3
Tampa do depósito de compensação	0,3-0,5				
Evacuação do ar da pinça do travão	4-6		4-6		4
Evacuação do ar manete de travão	0,5-1				0,5
Fixação do disco do travão (6 orifícios)	4	6,2	4-6	4-6	4
Fixação do disco do travão (Centerlock)	40-50			40	
Tubo (porca de capa) ligação direta	5-7				4
Cilindro escravo (parafuso da evacuação de ar)					4
Fixação da pastilha na pinça do travão	2-4	1	3-5		2,5
Aperto de tração na pinça do travão	6-8		6-8	6-8	

¹ www.shimano.com ² www.sram.com ³ www.tekro.com ⁴ www.trpbrakes.com ⁵ www.magura.com

Estes valores são valores de referência dos fabricantes de componentes acima referidos. É imprescindível observar os valores indicados nas instruções dos fabricantes dos componentes. Estes valores não são aplicáveis aos componentes de outros fabricantes.

AVISO

Em alguns componentes, os binários de aperto dos parafusos encontram-se inscritos no próprio componente. Utilize uma chave dinamométrica e não exceda os binários máximos de aperto dos parafusos! Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

NOTA

Devido à existência de um vasto mercado no que respeita a peças não é possível prever que produto será montado como substituto ou numa montagem nova feita por terceiros. Por isso, não pode ser assumida qualquer responsabilidade pela alteração ou adição de componentes no que respeita a compatibilidade, binários de aperto, etc. Quem montar ou alterar a bicicleta SCOTT tem de garantir que a bicicleta é montada segundo o estado da ciência e da técnica.

EXIGÊNCIAS LEGAIS QUE REGULAM A PARTICIPAÇÃO NO TRÂNSITO RODOVIÁRIO

Em Portugal

(Situação em junho de 2022)

De acordo com o **CÓDIGO DA ESTRADA** em Portugal, a sua bicicleta deve estar equipada da seguinte forma:

1. Iluminação, retrorefletor, refletores (d)

A bicicleta deve estar equipada com dois dispositivos de iluminação permanentemente instalados, à frente e na retaguarda, e refletores nas rodas. A utilização destes é obrigatória a partir do anoitecer até ao amanhecer e sempre que a visibilidade for insuficiente (**Código da Estrada, Art.º 93.º**).

2. Dispositivo de aviso

A colocação de uma campainha/buzina é recomendada.

3. Transporte de crianças

É permitido o transporte de crianças em cadeiras especialmente concebidas (**e**) desde que as crianças tenham menos de 7 anos. A criança terá de usar um capacete (**Código da Estrada, Art. 91.º**).

4. Reboques

São permitidos reboques devidamente homologados para transporte de bagagem e passageiros (**Código da Estrada, Art.º 113.º**).

5. Capacete

O uso de capacete homologado é recomendado, apesar de não ser obrigatório (**f**).

6. Uso de smartphones

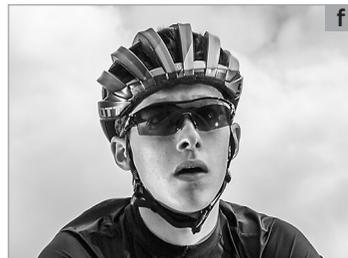
Nos termos do art.º 84.º do Código da Estrada, é proibido o uso de telemóveis e auriculares nos dois ouvidos.

Os velocípedes conduzidos por crianças até 10 anos podem circular nos passeios, desde que não ponham em perigo ou perturbem os peões.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Encontrará mais informações em: www.fcub.pt

Encontrará mais informações no capítulo “Segurança e comportamento”.



RESPONSABILIDADE POR PRODUTOS DEFEITUOSOS E GARANTIA

A sua bicicleta SCOTT foi cuidadosamente fabricada, tendo-lhe sido entregue, normalmente, pelo revendedor SCOTT completamente montada.

Durante os dois primeiros anos após a compra, gozará de toda a responsabilidade legal por produtos defeituosos (anteriormente garantia obrigatória). Se surgirem defeitos, deve dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

Para poder processar a sua reclamação de forma eficiente, é necessário apresentar o talão de compra, o Relatório de entrega SCOTT no seu Quick Start Manual e os comprovativos das inspeções. Por isso, é necessário que guarde bem estes documentos.

Para que a sua bicicleta SCOTT tenha uma vida útil longa, só a pode usar para a sua finalidade prevista (ver capítulo “Uso apropriado da sua bicicleta SCOTT” e o Relatório de entrega SCOTT no seu Quick Start Manual). Tenha em conta os dados sobre o peso autorizado, indicados no Relatório de entrega SCOTT. Para além disso, têm que ser exatamente cumpridas as prescrições de montagem do fabricante (especialmente os binários de aperto dos parafusos) e observados os intervalos de manutenção previstos.

Por favor tenha atenção às inspeções e trabalhos eventualmente listados neste manual e nas instruções incluídas (ver capítulo “Serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT”) e a substituição de componentes de segurança relevantes, eventualmente necessária, como o guiador, os travões, etc.

AVISO

Tenha atenção ao facto de que os acessórios podem influenciar fortemente as características da bicicleta SCOTT. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

Esta regulamentação diz respeito unicamente a países que ratificaram o modelo da UE, como p. ex., a República Federal da Alemanha. Informe-se sobre os regulamentos em vigor no seu país.



INDICAÇÕES SOBRE PEÇAS DE DESGASTE

Alguns componentes da sua bicicleta SCOTT sofrem desgaste devido ao seu funcionamento **(a+b)**. A intensidade ou rapidez com que aparece depende dos cuidados, da manutenção e do tipo de utilização da bicicleta SCOTT (frequência de uso, deslocações à chuva, sujidade, sal, etc.). As bicicletas SCOTT que estão frequentemente ao ar livre podem sofrer desgaste mais rapidamente devido às influências atmosféricas.

Cuidados e manutenção regulares **(c+d)** aumentam a vida útil. No entanto, é preciso substituir as seguintes peças quando estas tiverem atingido o seu limite de desgaste:

Corrente

Calços de travão **(e)**

Fluido de travão (DOT)

Discos do travão **(f)**

Cabos de travão

Capas dos cabos de travão

Flancos dos aros (em travões de aro)

Borrachas das manetes

Pratos da corrente

Proteção das escoras

Rolamento no cubo, articulações, etc.

Fita para o guiador

Pneus e câmaras de ar

Pinhão

Capa do selim / selim

Rolos do desviador traseiro

Cabos das mudanças

Capas do cabo das mudanças

Câmaras de ar

Lubrificantes



GARANTIA DO FABRICANTE

Na compra de uma nova bicicleta SCOTT a um revendedor autorizado SCOTT, a SCOTT concede uma garantia do fabricante sujeita às seguintes disposições.

Condições

A garantia do fabricante só é concedida ao primeiro comprador de uma bicicleta SCOTT que a tenha adquirido a um revendedor autorizado SCOTT. A garantia do fabricante aplica-se apenas se a bicicleta for registada em nome do primeiro comprador em www.scott-sports.com no prazo de dez dias após a compra.

Duração

A garantia do fabricante é concedida, a partir da data de compra, por um período de cinco anos em quadros de bicicleta e escoras traseiras. O período de garantia é reduzido para três anos, se a bicicleta SCOTT não for sujeita a uma revisão pelo menos uma vez por ano por um concessionário SCOTT autorizado. Os serviços de manutenção devem ser realizados de acordo com as instruções de manutenção no manual SCOTT, e devem ser confirmados através do carimbo e assinatura do concessionário autorizado SCOTT.

Para quadros e escoras traseiras de modelos de bicicleta de Categoria 5 e para forquetas rígidas fabricadas pela SCOTT, a duração da garantia do fabricante está limitada a dois anos.

Se um defeito na bicicleta SCOTT for corrigido no âmbito de uma garantia do fabricante ou de uma reclamação de garantia, a duração da garantia do fabricante não será prolongada. A garantia do fabricante termina quando o primeiro comprador transfere a propriedade da bicicleta SCOTT para uma terceira pessoa.

Declaração

A garantia do fabricante é fornecida pela SCOTT Sports SA, Route du Crochet 11, 1762 Givisiez, Suíça. O comprador deve inspecionar a bicicleta SCOTT imediatamente após a compra e notificar por escrito o seu concessionário SCOTT autorizado de quaisquer defeitos óbvios. Os defeitos ocultos devem ser comunicados imediatamente após a sua descoberta. Em caso de reclamação de garantia, a bicicleta SCOTT deve ser entregue a um concessionário autorizado SCOTT. Este último contactará a SCOTT para resolver o defeito. A declaração de uma reclamação de garantia requer sempre a apresentação da prova de compra original, bem como a prova de serviço de manutenção no manual SCOTT.

Atuação da SCOTT em caso de reclamação de garantia

Na eventualidade de uma reclamação de garantia, a SCOTT reparará o defeito a seu critério exclusivo ou substituirá o produto defeituoso por um produto de qualidade semelhante, sendo que poderão ocorrer diferenças de cor e modelo. Se não for possível uma reparação ou substituição, será efetuado um reembolso do preço de compra tendo em conta a utilização anterior. A SCOTT tem o direito de contratar terceiros para corrigir o defeito.

Limitações

A garantia do fabricante aplica-se exclusivamente a quadros, braços oscilantes e forquetas rígidas de bicicletas SCOTT. Os componentes da bicicleta estão excluídos da garantia deste fabricante.

A garantia do fabricante não se aplica ao desgaste normal, danos causados por acidentes ou outro tipo de força excessiva sobre a bicicleta SCOTT, corrosão, manutenção inadequada, montagem incorreta e montagem de componentes ou acessórios inadequados, bem como defeitos cosméticos, por exemplo, no verniz.

A garantia do fabricante não se aplica a bicicletas SCOTT que tenham sido utilizadas numa loja de aluguer.

Vários

Estas disposições da garantia do fabricante aplicam-se a todas as bicicletas SCOTT a partir do modelo do ano 2023.

Os direitos estatutários de garantia do comprador e as garantias dos fabricantes de componentes (Shimano, SRAM, etc.) não serão afetados pela garantia deste fabricante.

A jurisdição para todos os litígios relacionados com esta garantia do fabricante é Freiburg, Suíça. Esta garantia do fabricante está sujeita à lei suíça, excluindo toda a legislação que se reporte à lei estrangeira.

All rights reserved ©2022 SCOTT Sports SA

Distribution: SSG (Europe) Distribution Center SA
P.E.D Zone C1, Rue Du Kiell 60 | 6790 Aubange | Belgium

V9.1/10042022



WWW.SCOTT-SPORTS.COM

SCOTT Sports SA

Route du Crochet 11, CH-1762 Givisiez

Phone: +41 26 460 16 16 | Fax: +41 26 460 16 00

Email: webmaster.marketing@scott-sports.com
