

SCOTT GENERAL INFO

ISO 4210:2014 / EN 15194

**TRADUÇÃO DO MANUAL DE
INSTRUÇÕES ORIGINAL SCOTT
BICICLETA DE MONTANHA-PEDELEC**





Antes da primeira utilização leia pelo menos as páginas 13-30!

Antes de cada utilização, efetue o teste de funcionamento, constante das páginas 31-34!

Tenha atenção ao capítulo “Uso apropriado da sua bicicleta SCOTT”, ao Plano de assistência técnica SCOTT, ao Passaporte da bicicleta SCOTT e ao Protocolo de entrega SCOTT!

A sua bicicleta e este manual de instruções original cumprem os requisitos de segurança da norma ISO-Standards 4210:2014 Bicicletas – Requisitos de segurança técnica para bicicletas, bem como a norma europeia EN 15194.



TRADUÇÃO DO MANUAL DE INSTRUÇÕES ORIGINAL SCOTT

Leia esta tradução do manual de instruções original SCOTT e as instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT! Esta tradução do manual de instruções original SCOTT constitui um sistema, com as instruções dos fabricantes dos componentes e a instrução de sistema do fabricante do seu acionamento.

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

PERIGO!

Registe a sua bicicleta SCOTT em www.scott-sports.com no prazo de 10 dias a partir da data de compra. Os seus dados podem ajudar, especialmente, a garantir a sua segurança, porque assim podemos informá-lo sobre eventuais medidas de segurança.

ATENÇÃO!

Tenha especial atenção também às instruções dos fabricantes dos componentes e a instrução de sistema do fabricante do seu acionamento neste CD de informação SCOTT. Este manual de instruções original 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.

NOTA!

[Informe-se em www.scott-sports.com](http://www.scott-sports.com)

Nota legal:

V 5.0, janeiro de 2015

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

BTT SCOTT



PEDELEC SCOTT



PEDELEC SCOTT



Quadro:

- ① Tubo superior
- ② Tubo inferior
- ③ Tubo do selim
- ④ Escora inferior
- ⑤ Escora superior
- ⑥ Tubo de direção
- ⑦ Perna da suspensão

Garfo da suspensão:

- I Coroa do garfo
- II Perna do garfo
- III Bainha
- IV Ponteira
- A Motor
- B Bateria
- C Visor e unidade de comando

- 1 Selim
- 2 Espigão do selim
- 3 Fixação 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 Manete de travão
- 16 Manete de mudanças
- 17 Caixa de direção
- 18 Travão dianteiro
- 19 Disco do travão

Roda:

- 20 Aperto rápido/ eixo passante
- 21 Raio
- 22 Aro
- 23 Pneu
- 24 Cubo

ÍNDICE

INDICAÇÕES SOBRE ESTA TRADUÇÃO DO MANUAL DE INSTRUÇÕES ORIGINAL SCOTT	10
SEGURANÇA E COMPORTAMENTO	13
USO APROPRIADO DA SUA BICICLETA SCOTT	17
INSPEÇÕES ANTES DA PRIMEIRA UTILIZAÇÃO	25
Indicações adicionais “Inspeções antes da primeira utilização” com a sua Pedelec SCOTT	28
INSPEÇÕES ANTES DE CADA UTILIZAÇÃO	31
Indicações adicionais “Inspeções antes de cada utilização” com a sua Pedelec SCOTT	33
MANUSEAMENTO DE APERTOS RÁPIDOS E EIXOS PASSANTES	35
Apertos rápidos na bicicleta SCOTT	35
A fixação segura de um componente com um aperto rápido	35
Sistema de aperto rápido RWS DT Swiss	37
Eixos passantes na bicicleta SCOTT	39
Sistema RWS da DT Swiss	40
Maxle para RockShox RS-1	42
Bolted Thru axle (excêntrico)	43
Fox E-Thru 15 QR	44
ADAPTAÇÃO DA BICICLETA SCOTT AO CICLISTA	46
Ajuste da altura correta do selim	47
Ajuste da altura do guiador	49
Avanços para sistemas sem rosca – Aheadset®	51
Particularidades nas bicicletas SCOTT com tubo de garfo de carbono	53
Ajustamento do selim – distância selim/guiador e inclinação do selim	55
Deslocação e ajustamento horizontal do selim	56
Adaptação do tablier	59
Ajustamento do alcance da manete de travão nas bicicletas de montanha SCOTT	59
Adaptação da inclinação do guiador e das manetes de travão em bicicletas de montanha SCOTT	60
Extensores	62
BICICLETAS DIRT E FREERIDE SCOTT	63
Ajuste da altura do selim	64

SUSPENSÕES NAS BICICLETAS SCOTT	66
Glossário	66
Suspensão dianteira	68
Ajuste da constante da mola	68
Ajuste do amortecimento	71
Lockout	73
Manutenção	74
Suspensão traseira	75
Particularidades da posição do ciclista sobre o selim	76
Ajuste da constante da mola	76
Ajuste do mecanismo de deslocação	79
Ajuste do amortecimento	79
Lockout	82
Manutenção	83
TRAVÕES	85
Travões de aro	87
V-Brakes e travões Cantilever	87
Travões de disco	89
Travões de disco hidráulicos	91
Travões de disco mecânicos	92
MUDANÇAS DE VELOCIDADE	93
Transmissão por desviador	93
Funcionamento e manuseamento	94
Controlar e reajustar	97
Ajustar desviador traseiro	97
Ajustar desviador dianteiro	99
CORRENTE DA BICICLETA	101
Conservação da corrente	102
RODAS E PNEUS	103
Indicações sobre pneus, câmaras de ar, fita de aro e pressão de ar	104
Válvulas	106
Concentricidade dos aros, tensão dos raios	107

REPARAÇÃO DE UM PNEU DANIFICADO	108
Desmontagem da roda	108
Pneus com armação de arame e kevlar	109
Desmontagem dos pneus	109
Montagem do pneu	111
Pneus sem câmara de ar (tubeless/pneu UST)	112
Desmontagem dos pneus	112
Reparação	112
Montagem do pneu	113
Recolocação da roda	114
INSPEÇÕES APÓS UMA QUEDA	115
Indicações adicionais "Inspeções após uma queda" com a sua Pedelec SCOTT	118
CARBONO – UM MATERIAL ESPECIAL	119
CAIXA DA DIREÇÃO/JOGO DE COMANDO NA BICICLETA SCOTT	121
Caixas de direção sem rosca - Aheadset®	122
CONDUZIR A PEDELEC SCOTT	124
Condução com motor	125
Conselhos para uma longa viagem	127
Condução sem motor	128
INFORMAÇÕES RELEVANTES SOBRE A CONDUÇÃO DA PEDELEC VELOZ SCOTT (S-PEDELEC)	129
INFORMAÇÕES SOBRE O MANUSEAMENTO CORRETO DA BATERIA	131
ILUMINAÇÃO NA SUA BICICLETA SCOTT	135
Iluminação operada com bateria	135
Caso especial Pedelec	135
INFORMAÇÕES RELEVANTES SOBRE A BICICLETA SCOTT	136
Capacetes e óculos	136
Vestuário	137
Pedais e sapatos	138
Acessórios	140
Extensores (barends)	140
Cadeados	141
Kit de avarias	141
Computador	141
Descanso de estacionamento (descanso)	141
Guarda-lamas	141

TRANSPORTE DE BAGAGEM	142
TRANSPORTE DE CRIANÇAS	143
TRANSPORTE DA BICICLETA SCOTT E DAS PEDELECS SCOTT	143
Com o automóvel	143
Com os transportes públicos	145
Com o avião	146
Particularidades no transporte da sua Pedelec SCOTT	147
Com o automóvel	147
Com os caminhos de ferro / com os transportes públicos	148
Com o avião	149
INDICAÇÕES GERAIS SOBRE OS CUIDADOS E AS INSPEÇÕES	149
Manutenção e inspeção da sua bicicleta SCOTT ou Pedelec SCOTT	149
Lavagem e conservação da sua bicicleta SCOTT ou Pedelec SCOTT	151
Armazenamento da sua bicicleta SCOTT ou Pedelec SCOTT	153
Particularidades da manutenção nas Pedelecs velozes SCOTT (S-Pedelecs)	154
SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA E PLANO DE MANUTENÇÃO SCOTT	156
BINÁRIOS DE APERTO DOS PARAFUSOS ACONSELHADOS PARA A SUA BICICLETA SCOTT	158
Binários de aperto dos parafusos aconselhados para travões de disco na sua bicicleta SCOTT	160
EXIGÊNCIAS LEGAIS QUE REGULAM A PARTICIPAÇÃO NO TRÁFEGO RODOVIÁRIO	161
RESPONSABILIDADE POR PRODUTOS DEFEITUOSOS E GARANTIA	162
Indicações sobre peças de desgaste	163
GARANTIA PARA AS BICICLETAS SCOTT	164
SCOTT PLANO DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA	166
SCOTT PASSAPORTE DA BICICLETA	172
SCOTT PROTOCOLO DE ENTREGA	173

INDICAÇÕES SOBRE ESTA TRADUÇÃO DO MANUAL DE INSTRUÇÕES ORIGINAL SCOTT

As figuras nas páginas da frente da tradução do manual de instruções original SCOTT são exemplares para uma bicicleta de montanha SCOTT típica e duas Pedelecs 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 desta tradução do manual de instruções original SCOTT, são tratados os seguintes tipos de bicicletas:

Bicicletas de montanha (a-d)

Pedelec, EPAC (coloquialmente: E-Bike) (e+f)
S-Pedelec

A tradução do manual de instruções original 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 a sua utilização.

As bicicletas designadas por bicicletas EPAC na norma europeia EN 15194 com assistência de acionamento são designadas na tradução do manual de instruções original SCOTT por Pedelec. Uma descrição exata dos diferentes tipos de EPACs pode ser encontrada no capítulo “Uso apropriado da sua bicicleta SCOTT”.

Nesta tradução do manual de instruções original SCOTT é utilizado sempre em descrições gerais o conceito “bicicleta”, quando queremos referir-nos a bicicletas de montanha e Pedelecs.



Preste especial atenção aos seguintes símbolos:

PERIGO!

Este símbolo indica uma possível ameaça à sua vida e à sua saúde, caso os procedimentos de segurança exigidos não sejam cumpridos ou não sejam tomadas as respetivas precauções.

ATENÇÃO!

Este símbolo alerta para comportamentos incorretos, que poderão resultar em danos materiais e ambientais.

NOTA!

Este símbolo indica informações sobre a utilização do produto ou a respetiva parte da tradução do manual de instruções original SCOTT, à qual deverá ser prestada uma atenção especial.

Os seguintes símbolos aparecem sempre que se pretende chamar a atenção para particularidades das Pedelecs. Se tiver comprado uma Pedelec SCOTT, leia estas indicações e avisos com especial atenção. Tenha atenção em qualquer caso também aos avisos gerais neste manual de instruções original.

PERIGO!

Este símbolo indica uma possível ameaça à sua vida e saúde, caso os respetivos procedimentos exigidos no manuseamento da sua Pedelec SCOTT não sejam cumpridos ou não sejam tomadas as respetivas precauções de segurança. Tenha atenção em qualquer caso também aos avisos gerais neste manual de instruções original SCOTT.

ATENÇÃO!

Este símbolo alerta para comportamentos incorretos no manuseamento da sua Pedelec SCOTT, que poderão resultar em danos materiais e ambientais. Tenha atenção em qualquer caso também aos avisos gerais nesta tradução do manual de instruções original SCOTT.

NOTA!

 Este símbolo indica informações sobre o manuseamento da sua Pedelec SCOTT ou a respetiva parte da tradução do manual de instruções original, à qual deverá ser prestada uma atenção especial. Tenha atenção em qualquer caso também aos avisos gerais neste manual de instruções original.

As possíveis consequências indicadas nem sempre são novamente descritas na tradução do manual de instruções original SCOTT, se estes símbolos aparecerem.

Esta tradução do manual de instruções original SCOTT, juntamente com este CD de informação SCOTT, cumpre os requisitos dos padrões ISO 4210:2014 para bicicletas de todo-o-terreno (bicicletas de montanha) e EN 15194 para Pedelecs.

Tenha especial atenção também às instruções dos fabricantes dos componentes e a instrução de sistema do fabricante do seu acionamento neste CD de informação SCOTT.

SEGURANÇA E COMPORTAMENTO

Prezada Cliente da SCOTT, Prezado Cliente da SCOTT,

Felicitamo-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 esta tradução do manual de instruções original SCOTT cuidadosamente.

Com a compra desta bicicleta SCOTT **(a-d)** 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.

Compilámos para si, nesta tradução do manual de instruções original 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 a tradução do manual de instruções original 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 **(e+f)**.

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 encyclopédia, não poderia cobrir todas as combinações possíveis de modelos de bicicletas e componentes disponíveis. Por esta razão, esta tradução do manual de instruções original SCOTT concentra-se na sua bicicleta SCOTT ou Pedelec SCOTT que acabou de comprar e nos seus componentes usuais 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 noutras bicicletas. Devido ao facto de haver uma imensidate de modelos e de alterações, os trabalhos descritos não estão eventualmente completos. Tenha especial atenção também às instruções dos fabricantes dos componentes e a instrução de sistema do fabricante do seu acionamento neste CD de informação SCOTT.

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.

NOTA!

i Neste CD de informação SCOTT, encontrará as instruções dos fabricantes dos componentes, a instrução de sistema do fabricante do seu acionamento, bem como os web links correspondentes.

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 **(d)** e calçado adequado ao sistema de pedais montado **(e)**. No trânsito de estrada, conduza sempre com cautela e cumpra as regras de trânsito, para não se pôr em perigo a si nem 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. Ao conduzir uma Pedelec SCOTT tenha em consideração que a partir de agora se deslocará a uma velocidade superior. Se for necessário, frequente um curso para condutores de bicicletas ou Pedelecs 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 guidão.

Cumpra os regulamentos legais para a utilização de bicicletas SCOTT fora da estrada e no trânsito. Estes regulamentos variam de país para país.

Respeite a natureza quando anda de bicicleta na floresta e nos campos **(f)**. Ande de bicicleta exclusivamente em caminhos e estradas compactados e sinalizados.

Quando se deslocar na sua Pedelec SCOTT, tem de ter em consideração que se desloca depressa e de forma silenciosa. Não assuste peões nem outros ciclistas. Chame a atenção sobre si atempadamente, tocando a campainha e trave, para evitar acidentes. Familiarize-se com a sua Pedelec SCOTT. Encontrará mais informações nos capítulos “Conduzir a Pedelec SCOTT” e “Informações relevantes sobre a condução da Pedelec veloz SCOTT (S-Pedelec)”.



Em primeiro lugar, gostaríamos de familiarizá-lo com as peças da sua bicicleta SCOTT. Para isso, comece por desdobrar a capa frontal da tradução do manual de instruções original SCOTT. Aqui estão reproduzidos um exemplo de uma bicicleta de montanha SCOTT **(a)**, e duas Pedelecs SCOTT **(b)**, 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.

PERIGO!

⚡ 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, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

⚡ 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 SCOTT não ser adequada a alguns esforços e falhar, o que pode provocar consequências de acidente imprevisíveis! Em caso de uso desapropriado, a garantia extingue-se.

NOTA!

i Leia, em www.scott-sports.com, a que categoria a sua bicicleta SCOTT nova pertence.

Não há um tipo de bicicleta que seja apropriado para todas as finalidades. 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.

Categoria 3: Bicicletas de Cross Country, Maratona e Hardtail SCOTT

As bicicletas de Cross Country **(c)**, Maratona **(d)** e Hardtail **(e+f)** SCOTT podem ser utilizadas em caminhos com superfícies asfaltadas ou calcetadas ou caminhos de campo com superfície de cascalho fino e são, além disso, apropriadas para terrenos mais accidentados e não compactados. Também saltos esporádicos até uma altura de 0,5 m estão incluídos no campo de utilização destas bicicletas SCOTT.

Elas estão previstas ainda para a utilização em corta-mato e corridas em modalidades de condução leve a agressiva, incluindo também um grau de dureza intermédio (p. ex. montanhoso com alguns obstáculos pequenos como raízes, pedras, superfícies soltas e duras, bem como buracos). É exatamente nos saltos que os ciclistas menos experientes podem fazer aterragens imprecisas, aumentando significativamente as forças atuantes e podendo sofrer danos e ferimentos. A SCOTT aconselha a participação num curso sobre técnica de ciclismo.

Mande inspecionar event. a sua bicicleta SCOTT, ao seu revendedor SCOTT, mais vezes do que o aconselhado no serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT.

As bicicletas não são, todavia, apropriadas para terrenos rochosos, tricks, utilização em escadas, etc., treino e competições das categorias Freeride, Dirt, Downhill, bem como para o Freeriding mais forte, Downhill extremo, Dirt Jump, Slopestyle ou condução muito agressiva ou extrema.



As **bicicletas de Cross Country (a+b)**, de **Maratona** e **Hardtail SCOTT (c)** nem sempre são concebidas, devido à sua conceção e equipamento, à utilização em vias públicas. Antes da utilização em vias públicas, têm de estar disponíveis os equipamentos prescritos para isso.

No trânsito em vias públicas, cumpra as regras de trânsito. Encontrará mais informações no capítulo “Requisitos legais para a participação no trânsito”.

As bicicletas SCOTT XC, Trail e Contessa Mountain pertencem a esta categoria.

O **peso total autorizado** (ciclista incl. bagagem e bicicleta) não pode ultrapassar os **119 a 128 kg** (consoante o modelo). Este peso total autorizado, pode ser, eventualmente, ainda mais limitado pelas recomendações relativas à utilização, realizadas pelos fabricantes dos componentes.

PERIGO!

⚡ É proibida a utilização de reboques, cadeiras de criança e porta-bagagens em bicicletas de Cross Country, Maratona e Hardtail SCOTT. Tenha atenção ao facto de que a SCOTT não assume qualquer responsabilidade ou garantia, se forem utilizados um reboque, uma cadeira de criança ou um porta-bagagens. Exceção: Se existirem dispositivos para porta-bagagens na escora traseira e nas ponteiras da sua bicicleta SCOTT, pode montar um porta-bagagens adequado. Dirija-se, antes da montagem, ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

⚡ As bicicletas SCOTT da categoria 3 não são apropriadas para terrenos rochosos, saltos altos e compridos (d), slides, utilização em escadas, stoppies, wheelies, tricks, etc.!

NOTA!

i Leia, em www.scott-sports.com, a que categoria a sua bicicleta SCOTT nova pertence.

Categoria 4: Bicicletas Enduro e All-mountain SCOTT

As **bicicletas Enduro (e+f)** e **All-mountain SCOTT** são construídas para a utilização Offroad (Alpen Cross, etc.). As bicicletas SCOTT desta categoria podem ser utilizadas nas superfícies das bicicletas das categorias 1, 2 e 3.



Além disso, as bicicletas SCOTT desta categoria são próprias para terrenos muito acidentados e em parte rochosos, com descidas mais fortes e com isso, velocidades mais altas. Saltos regulares dados por ciclistas treinados não representam qualquer problema para estas bicicletas SCOTT.

Todavia, estas bicicletas SCOTT não são apropriadas para tricks, utilização em escadas, em formas extremas de saltos/deslocação, como p. ex. deslocação de montanha muito difícil, Freeride, Downhill, em percursos North Shore, Dirt Jumping, Hucking, treino e competição das categorias Freeride, Dirt, Downhill. Além disso, a SCOTT exclui a utilização regular e duradoura destas bicicletas SCOTT em parques para bicicletas.

As **bicicletas Enduro e All-mountain SCOTT** nem sempre estão destinadas, devido à sua conceção e equipamento para serem utilizadas em vias públicas. Antes da utilização em vias públicas, têm de estar disponíveis os equipamentos prescritos para isso. No trânsito em vias públicas, cumpra as regras de trânsito. Encontrará mais informações no capítulo “Requisitos legais para a participação no trânsito”.

As bicicletas SCOTT ENDURO pertencem a esta categoria.

O **peso total autorizado** (ciclista incl. bagagem e bicicleta) não pode ultrapassar os **119 a 128 kg** (consoante o modelo). Este peso total autorizado, pode ser, eventualmente, ainda mais limitado pelas recomendações relativas à utilização, realizadas pelos fabricantes dos componentes.

PERIGO!

⚡ Nas bicicletas Enduro e All-mountain SCOTT não são autorizados reboques, cadeiras de crianças e porta-bagagens. Tenha atenção ao facto de que a SCOTT não assume qualquer responsabilidade ou garantia, se forem utilizados um reboque, uma cadeira de criança ou um porta-bagagens.

PERIGO!

⚡ Bicicletas SCOTT da categoria 4 deveriam ser controladas depois de cada utilização devido aos esforços mais fortes a que estão sujeitas, para detetar possíveis danificações. No mínimo duas inspeções no seu revendedor SCOTT por ano são obrigatórias.

NOTA!

i Leia, em www.scott-sports.com, a que categoria a sua bicicleta SCOTT nova pertence.

Categoria 5: Bicicletas de Gravity, Freeride, Downhill e Dirtjump SCOTT

As **bicicletas de Gravity, Freeride, Downhill e Dirtjump SCOTT** nem sempre estão destinadas, devido à sua concessão e equipamento, para serem utilizadas em vias públicas. Antes da utilização em vias públicas, têm de estar disponíveis os equipamentos prescritos para isso. No trânsito em vias públicas, cumpra as regras de trânsito. Encontrará mais informações no capítulo “Requisitos legais para a participação no trânsito”.

PERIGO!

⚡ É proibida a utilização de reboques, cadeiras de criança e porta-bagagens em bicicletas de Gravity, Freeride, Downhill e Dirtjump SCOTT. Tenha atenção ao facto de que a SCOTT não assume qualquer responsabilidade ou garantia, se forem utilizados um reboque, uma cadeira de criança ou um porta-bagagens.

PERIGO!

⚡ Bicicletas SCOTT da categoria 5 deveriam ser controladas depois de cada utilização devido aos esforços mais fortes a que estão sujeitas, para detetar possíveis danificações. No mínimo três inspeções no seu revendedor SCOTT por ano são obrigatórias.

NOTA!

i Leia, em www.scott-sports.com, a que categoria a sua bicicleta SCOTT nova pertence.

Categoria 5.1: Bicicletas de Gravity, Freeride e Downhill SCOTT

As **bicicletas de Gravity, Freeride (a+b) e Downhill (c)** SCOTT são apropriadas para saltos, saltos de obstáculos, altas velocidades ou condução agressiva sobre superfícies difíceis ou aterragens sobre superfícies planas. Este tipo de condução é, no entanto, extremamente perigoso e exerce forças imprevisíveis sobre a bicicleta, que podem sobrecarregar o quadro, o garfo ou outros componentes. Se tomar a decisão de conduzir bicicletas SCOTT da categoria 5.1 em terreno, tem de tomar as medidas de segurança adequadas, como p. ex. inspeções da bicicleta mais frequentes e substituição do equipamento. Deveria também usar um equipamento de segurança completo, como p. ex. um capacete integral, aplicações de proteção e protetores para o corpo (**d**).

As **bicicletas de Gravity, Freeride e Downhill SCOTT** estão previstas para a utilização nos terrenos mais difíceis, p. ex. em percursos North Shore e Slopestyle, os quais apenas os ciclistas mais experientes deveriam tentar.



As bicicletas SCOTT DH / FR pertencem a esta categoria.

PERIGO!

⚡ Para a sua própria segurança, não sobrestime as suas capacidades. Algumas ações ou shows de um profissional parecem ser fáceis, mas na verdade apresentam riscos para a vida e a integridade física. Use sempre vestuário de proteção adequado.

Categoria 5.2: Bicicletas de Dirtjump SCOTT

As **bicicletas de Dirtjump SCOTT** são apropriadas para saltos, saltos de obstáculos, altas velocidades ou condução agressiva sobre superfícies difíceis ou aterragens sobre superfícies planas. Este tipo de condução é, no entanto, extremamente perigoso e exerce forças imprevisíveis sobre a bicicleta, que podem sobrecarregar o quadro, o garfo ou outros componentes. Se tomar a decisão de conduzir bicicletas SCOTT da categoria 5.2 em terreno, tem de tomar as medidas de segurança adequadas, como p. ex. inspeções da bicicleta mais frequentes e substituição do equipamento. Deveria também usar um equipamento de segurança completo, como p. ex. um capacete integral, aplicações de proteção e protetores para o corpo.

As **bicicletas de Dirtjump SCOTT (e)** são concebidas para dirt jumps, rampas, parques de skate construídos por pessoas, outros obstáculos e terrenos calcáveis, nos quais o ciclista necessita e utiliza mais de capacidades e controlo do que suspensão. Bicicletas Dirtjump SCOTT são utilizadas como bicicletas BMX sujeitas a grandes esforços.

As **bicicletas de Dirtjump SCOTT** não estão previstas para terreno, declives ou aterragens, nos quais são necessários grandes percursos de amortecimento, para amortecer os embates da aterragem e manter o controlo.

As bicicletas SCOTT DIRT pertencem a esta categoria.

PERIGO!

⚡ Devido ao tipo especial de utilização, algumas bicicletas Dirt SCOTT só possuem um travão. No entanto, é sempre fornecido um segundo travão que pode ser montado, se necessário. Essas bicicletas Dirt SCOTT só devem ser conduzidas em recintos vedados.

PERIGO!

⚡ Para a sua própria segurança, não sobrestime as suas capacidades. Algumas ações ou shows de um profissional parecem ser fáceis, mas na verdade apresentam riscos para a vida e a integridade física. Use sempre vestuário de proteção adequado (**f**).



Pedelecs

Pedelecs (Pedal Electric Cycles, bicicletas com pedalagem assistida) ou também **EPACs (Electrically Power Assisted Cycles, bicicletas assistidas por energia elétrica)** são bicicletas, nas quais o motor de apoio só entra em funcionamento se pedalar. Se deixar de pedalar, o motor, também para.

Para poder conduzir uma Pedelec SCOTT **(a+b)** não precisa de carta de condução, se a assistência dada pelo motor parar automaticamente numa velocidade de 25 km/h. Também não precisa de nenhuma licença de funcionamento nem placa de seguro.

Pedelecs SCOTT são perante a lei bicicletas, elas podem ou têm de utilizar caminhos para bicicletas sem restrições. O uso de um capacete devidamente ajustado e apertado é obrigatório, em velocípedes com motor.

Não confunda a sua Pedelec SCOTT com uma “Pedelec veloz SCOTT” (S-Pedelec) (ver **Pedelecs velozes**).

A maior parte das Pedelecs SCOTT está construída para ser utilizada exclusivamente em caminhos e estradas com uma superfície lisa: Utilize apenas percursos que sejam autorizados para bicicletas. A utilização de Pedelecs de trekking SCOTT no terreno pode provocar quedas com consequências imprevisíveis! Para a utilização no terreno, apenas são apropriadas as Pedelecs offroad SCOTT. A utilização de Pedelecs de trekking SCOTT no terreno não é autorizada.

O apoio à deslocação **(c)** existente apoia-o, quando empurrar a Pedelec SCOTT – mesmo que não esteja a pedalar – até uma velocidade de 6 km/h.

A sua Pedelec SCOTT foi concebida para um peso total máximo. O peso do ciclista, da bagagem e da Pedelec SCOTT são todos somados. O **peso total autorizado é 150 kg**.

Pedelecs velozes

As Pedelecs velozes (**S- ou Speed-Pedelecs**) são bicicletas, nas quais o motor auxiliar **(d)** também o assiste em velocidades superiores a 25 km/h, desde que continue a pedalar. A velocidade máxima assistida é 45 km/h. Sem pedalar, uma S-Pedelec SCOTT dá uma assistência até no máximo 20 km/h.

As S-Pedelecs SCOTT são consideradas veículos a motor, possuem licença de funcionamento ou uma homologação UE e estão sujeitas, por isso, a diretrizes severas, no que diz respeito à substituição de componentes ou a transformações. Transformações sem autorização/homologação têm como consequência a anulação da licença de funcionamento, i. e. a S-Pedelec SCOTT deixa de poder ser usada no trânsito em vias públicas.



Precisa de uma carta de condução para ciclomotores (carta de condução “categoria AM”) ou uma carta de condução para veículos a motor.

A carta de condução para ciclomotores pode ser obtida a partir dos 16 anos de idade. Informe-se junto das entidades competentes.

As Pedelecs velozes SCOTT não estão autorizadas a circular em caminhos para bicicletas dentro das localidades, informe-se junto das entidades competentes. Caminhos que estejam assinalados com a placa adicional “trânsito livre para pequenos ciclomotores” podem ser utilizados pela sua S-Pedelec SCOTT. Vias de sentido único, onde a circulação é permitida a ciclistas, não podem ser utilizadas em sentido contrário ao estabelecido.

As vias, onde a circulação de veículos automóveis, motociclos e ciclomotores é proibida, também não podem ser usadas pela sua S-Pedelec SCOTT.

O uso de capacete **(e)** devidamente ajustado e apertado é obrigatório para os condutores de Pedelecs velozes SCOTT. O modelo do capacete deve estar oficialmente aprovado, informe-se junto das entidades competentes. Leia também o capítulo “Informações relevantes sobre a condução da Pedelec veloz SCOTT (S-Pedelec)”.

A maior parte das Pedelecs velozes SCOTT (S-Pedelecs) está construída para ser utilizada exclusivamente em caminhos e estradas com uma superfície lisa. Utilize apenas percursos que sejam autorizados para S-Pedelecs / E-Bikes. Para a utilização no terreno, as S-Pedelecs SCOTT típicas não são adequadas **(f)**. A utilização de S-Pedelecs SCOTT no terreno pode provocar quedas com consequências imprevisíveis.

A sua S-Pedelec SCOTT foi concebida para um peso total máximo. O peso do ciclista, da bagagem e da S-Pedelec SCOTT são todos somados. O **peso total é 150 kg**.

PERIGO!

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

PERIGO!

Não transforme a sua Pedelec SCOTT nem a S-Pedelec SCOTT, principalmente, no que diz respeito ao desempenho ou velocidade assistida possível! Uma Pedelec ou S-Pedelec transformada deixa de poder ser utilizada no trânsito em vias públicas.

PERIGO!

⚡ Para a sua própria segurança, não sobrestime as suas capacidades. Algumas ações ou shows de um profissional parecem ser fáceis, mas na verdade apresentam riscos para a vida e a integridade física. Use sempre vestuário de proteção adequado.

PERIGO!

⚡ Tenha em consideração que existem diversos tipos de Pedelecs e E-Bikes, que estão sujeitas a condições legais diferentes. Veja no Passaporte da bicicleta SCOTT (a) em que categoria se encontra a sua Pedelec SCOTT ou E-Bike SCOTT. Cumpra os regulamentos especiais ligados a esta classificação subsequente no trânsito em vias públicas, mas também em passeio pelo campo.

NOTA!

💡 As disposições e regulamentos para Pedelecs e Pedelecs velozes estão constantemente a ser alteradas. Siga a imprensa diária, para ver se existem alterações atuais da situação legal.

NOTA!

💡 É imprescindível ter em conta, também, a instrução de sistema do fabricante do seu acionamento, bem como as instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

NOTA!

💡 Encontrará mais informações relativas à utilização apropriada da sua Pedelec SCOTT ou S-Pedelec SCOTT, bem como sobre o peso total máximo permitido (ciclista, Pedelec SCOTT e bagagem) no Passaporte da bicicleta SCOTT e no capítulo “Uso apropriado da sua bicicleta SCOTT”.

NOTA!

💡 Informações sobre a autorização de reboques, porta-bagagens e cadeiras de crianças na sua Pedelec SCOTT podem ser encontradas no Passaporte da bicicleta SCOTT e no capítulo “Uso apropriado da sua bicicleta SCOTT”.

NOTA!

💡 Guarde bem esta tradução do manual de instruções original SCOTT e entregue-o ao respetivo utilizador, se vender, emprestar ou passar de qualquer outra forma a sua Pedelec SCOTT ou a S-Pedelec SCOTT para terceiros.

a SCOTT PASSAPORTE DA BICICLETA

Modelo:
Cor:
Suspensão dianteira/suspensão traseira: /
Fabricante: /
Modelo: /
Número de série:
Formato/numero do quadro:
Tensão dos pneus:
Particularidades/accesorios:
PERIGO!
Peça ao seu revendedor SCOTT em www.scott-sports.com no prazo de 10 dias a contar da data de compra. Só assim poderá usufruir da garantia alargada. Os revendedores SCOTT estão disponíveis para ajudá-lo a preservar a sua segurança, porque assim podemos informá-lo sobre eventuais medidas.

USO APROPRIADO

Uso de acordo com: categoria 0 categoria 3
 categoria 1 categoria 4
 categoria 2 categoria 5
Peso total permitido: kg
Bicicleta SCOTT, condutor e bagagem: kg

**INSPEÇÕES ANTES DA PRIMEIRA UTILIZAÇÃO**

1. Para poder participar no trânsito, existem exigências legais. Estas variam de país para país, razão pela qual as bicicletas SCOTT não estão obrigatoriamente equipadas totalmente (b).

Pergunte ao seu revendedor SCOTT quais as leis e disposições em vigor no seu país ou no local, onde pretende utilizar a bicicleta SCOTT. Mande equipar a sua bicicleta SCOTT devidamente, antes de a utilizar no trânsito.

Encontrará mais informações no capítulo “Requisitos legais para a participação no trânsito”.

2. Está familiarizado com o apoio à deslocação (c+d)? Consulte o passaporte da bicicleta SCOTT 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.

Os travões modernos podem, sob certas circunstâncias, ter um desempenho de travagem muito mais forte do que o seu travão convencional. Faça primeiro um teste de travões numa superfície plana com pavimento de boa aderência fora do trânsito! Vá tentando lentamente travagens cada vez mais fortes a velocidades cada vez mais elevadas.

Encontrará mais informações no capítulo “Travões” e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

3. Está familiarizado com o tipo de mudanças e o seu modo de funcionamento (e+f)? Peça ao seu revendedor SCOTT que lhe explique o modo de funcionamento das mudanças de velocidade e, se for preciso, familiarize-se com o modo de funcionamento das mudanças fora do trânsito.

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

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 (**a**). Verifique se ainda pode tocar no chão com as pontas dos pés sem inclinar a anca, estando sentado no selim (exceção: bicicletas SCOTT de suspensão total). 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 (**b**) 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.

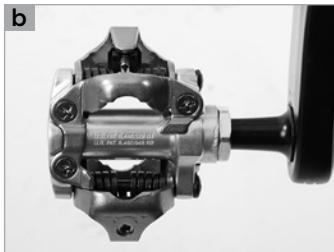
Encontrará mais informações no capítulo “Pedais e sapatos” e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

6. Se tiver comprado uma bicicleta SCOTT com suspensão (**c+d**), deveria deixar o seu revendedor SCOTT realizar o ajustamento correto do chassis. Ajustes incorretos dos elementos da suspensão podem conduzir a um funcionamento deficiente ou a danos no elemento de suspensão. Em todo caso, o comportamento de condução da bicicleta é prejudicado e não atingirá o grau máximo de segurança e prazer de condução.

Encontrará mais informações nos capítulos “Suspensão dianteira” e “Suspensão traseira” e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

 Tenha em conta que o percurso de paragem aumenta, se utilizar um guiador com extensores (e**). O alcance das manetas de travão não é favorável em todas as posições das mãos no guiador.**



PERIGO!

 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!

PERIGO!

 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.**

PERIGO!

 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.

PERIGO!

 Devido ao tipo especial de utilização, algumas bicicletas de dirt SCOTT só possuem um travão. No entanto, vai sempre em anexo um segundo travão que pode ser montado, se necessário. Essas bicicletas Dirt SCOTT só devem ser conduzidas em recintos vedados.

PERIGO!

 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!

PERIGO!

 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!

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.

INDICAÇÕES ADICIONAIS “INSPEÇÕES ANTES DA PRIMEIRA UTILIZAÇÃO” COM A SUA PEDELEC SCOTT

1. Já alguma vez conduziu uma Pedelec? Tenha atenção às características de condução especiais deste conceito de acionamento híbrido revolucionário. Inicie a sua primeira deslocação com a assistência de acionamento mais baixa (**a**). Experimente lentamente o potencial da sua Pedelec SCOTT numa zona sem trânsito.
Encontrará mais informações no capítulo “Conduzir a Pedelec SCOTT” ou “Informações relevantes sobre a condução da Pedelec veloz SCOTT (S-Pedelec)” e na instrução de sistema do fabricante do seu acionamento neste CD de informação SCOTT.
2. A bateria da sua Pedelec SCOTT tem de ser carregada antes da primeira utilização (**b**). Está familiarizado com o manuseamento e a montagem da bateria? Verifique, antes da primeira utilização, se a bateria está devidamente montada, auditivamente encaixada e fechada ou seja bloqueada (**c**).
Encontrará mais informações na instrução de sistema do fabricante do seu acionamento neste CD de informação SCOTT.
3. As funções da sua Pedelec SCOTT são acionadas nas teclas do computador de comando (**d**) ou na unidade de comando (**e**). Está familiarizado com todas as funções e exibições? Verifique se conhece as funções de todas as teclas no computador de comando ou na unidade de comando.
Encontrará mais informações na instrução de sistema do fabricante do seu acionamento neste CD de informação SCOTT.
4. Se a sua Pedelec SCOTT está equipada com um apoio à deslocação, este dispositivo ajuda-o a empurrar a sua Pedelec SCOTT com mais facilidade. Está familiarizado com o apoio à deslocação?
Encontrará mais informações na instrução de sistema do fabricante do seu acionamento neste CD de informação SCOTT.



PERIGO!

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

PERIGO!

 Preste atenção ao montar na sua Pedelec SCOTT que não pode dar aos pedais antes de estar sentado sobre o selim e ter o guiador sob controlo (**f**) e que o pedal tem de estar na posição mais inferior. A assistência do motor liga-se possivelmente de forma inesperada e a sua Pedelec SCOTT pode arrancar descontroladamente. Perigo de queda!

PERIGO!

 Puxe a manete do travão da roda traseira e pare de pedalar. A Pedelec para. Paragem de emergência! Para o percurso de paragem mais curto possível é necessário travar de forma deseada com ambos os travões (ver capítulo “Travões”).

PERIGO!

 Carregue a sua bateria apenas durante o dia e exclusivamente em espaços secos, que estejam equipados com um detetor de fumo ou incêndio, todavia, não num quarto de dormir. Coloque a bateria durante o carregamento sobre uma superfície grande não inflamável, p. ex. de cerâmica ou vidro! Apague a bateria pouco tempo depois de ela estar carregada.

PERIGO!

 Carregue a sua bateria exclusivamente com o carregador fornecido. Não use carregadores de outro fabricante; mesmo se as fichas do carregador derem para a sua bateria. A bateria pode aquecer, inflamar ou até mesmo explodir!

PERIGO!

 Não estacione a sua Pedelec SCOTT ao sol direto.

PERIGO!

 Retire a bateria (a) e o visor antes de realizar trabalhos na sua Pedelec (p. ex. inspeção, reparações, montagem, manutenção, trabalhos no acionamento, etc.). Se o sistema de acionamento for ativado involuntariamente, há perigo de ferimento!

PERIGO!

 A distribuição do peso na sua Pedelec SCOTT é nitidamente diferente da distribuição do peso em bicicletas sem motor. A sua Pedelec SCOTT é nitidamente mais pesada do que uma bicicleta SCOTT sem acionamento. Isto dificulta o processo de parar, levantar, empurrar e carregar a Pedelec SCOTT. Tenha isto em consideração também ao carregar e descarregar a mesma num veículo a motor e ao transportá-la num sistema de suporte de bicicletas.

PERIGO!

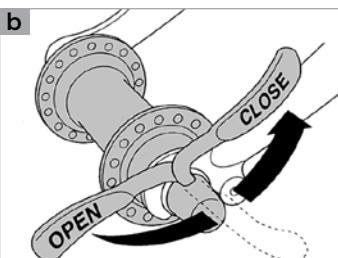
 Tenha em consideração que os travões da sua Pedelec SCOTT são sempre mais fortes do que o acionamento. Se tiver problemas com o seu acionamento (porque este, p. ex., antes de uma curva ainda continuar a impulsioná-lo), trave a sua Pedelec SCOTT com cuidado.

PERIGO!

 Nas Pedelecs SCOTT não são autorizados reboques, cadeiras de crianças e porta-bagagens. Tenha atenção ao facto de que a SCOTT não assume qualquer responsabilidade ou garantia, se forem utilizados um reboque, uma cadeira de criança ou um porta-bagagens. Exceção: Se existirem dispositivos para porta-bagagens na escora traseira e nas ponteiras da sua bicicleta SCOTT, pode montar um porta-bagagens adequado. Dirija-se, antes da montagem, ao seu revendedor SCOTT.

ATENÇÃO!

 Tenha em consideração que nem todas as Pedelecs SCOTT estão equipadas com um descanso de estacionamento. Verifique, por isso, ao estacionar se a sua Pedelec SCOTT está estacionada de forma segura, não sendo possível que caia por si ou seja derrubada. Uma queda da sua Pedelec SCOTT pode causar danos.

**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 (b), eixos passantes ou os apafusamentos na roda dianteira e traseira, o espigão do selim e os demais componentes estão apertados corretamente?
Encontrará mais informações no capítulo “Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes” e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.
2. Os pneus estão em bom estado e possuem ambos pressão suficiente (c)? 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 neste CD de informação SCOTT.
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 (d), 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 (e). 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 neste CD de informação SCOTT.
4. Faça um teste de travões com a bicicleta parada, puxando a manete de travão com força para o guiador (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 guiador. 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**, 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 dos componentes neste CD de informação SCOTT.

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. Numa bicicleta SCOTT com suspensão de mola, apoie-se na bicicleta e verifique se os elementos de suspensão realizam a compressão e descompressão como habitual **(a)**.
7. Assegure-se, event., de que dobrou completamente para dentro o descanso de estacionamento **(b)**, antes de iniciar a viagem. Perigo de queda!
8. 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.
9. 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 “Requisitos legais para a participação no trânsito”.



PERIGO!

⚡ 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.

PERIGO!

⚡ 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!

PERIGO!

⚡ Tenha em conta que o percurso de paragem aumenta, se utilizar um guia-dor com extensores **(e)**. O alcance das manetas de travão não é favorável em todas as posições das mãos no guia-dor.

PERIGO!

⚡ 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.

INDICAÇÕES ADICIONAIS “INSPEÇÕES ANTES DE CADA UTILIZAÇÃO” COM A SUA PEDELEC SCOTT

1. Os conetores na bateria, no computador de comando ou na unidade de comando e no acionamento **(f)** estão ligados corretamente?

Encontrará mais informações na instrução de sistema do fabricante do seu acionamento neste CD de informação SCOTT.



2. A sua bateria está totalmente carregada? Lembre-se de recarregar totalmente a bateria depois de cada utilização mais prolongada (p. ex. com menos de 50% de estado de carga). A SCOTT utiliza baterias de iões de lítio modernas. Estas não possuem um efeito de memória. Mas, também não é prejudicial se a sua Pedelec SCOTT for parada brevemente (p. ex. durante pausas) com um estado de carga da bateria **(a)** inferior a 50%. No entanto, não deve esperar até a bateria estar completamente descarregada!

Encontrará mais informações na instrução de sistema do fabricante do seu acionamento neste CD de informação SCOTT.

3. As exibições no computador de comando e computador da bicicleta no guidão estão completas? É exibido um aviso ou um aviso de erro? Controle antes de cada utilização, se as exibições estão corretas. Não arranque de forma alguma com a sua Pedelec SCOTT, se for indicada uma exibição de aviso.

Encontrará mais informações na instrução de sistema do fabricante do seu acionamento neste CD de informação SCOTT.

4. A bateria encontra-se fixa no seu suporte e o bloqueio ou o fecho estão deviamente fechados? Nunca arranque, se a bateria não estiver fixa e bloqueada no seu suporte.

Encontrará mais informações na instrução de sistema do fabricante do seu acionamento neste CD de informação SCOTT.

5. Os pneus estão em bom estado e possuem ambos pressão suficiente? Considere que uma Pedelec é mais pesada e que a sua pressão dos pneus habitual até agora pode ser demasiado baixa. Uma pressão superior melhora a estabilidade de condução e aumenta a resistência a furos. Os dados sobre a pressão máxima e mínima (em bar ou PSI) podem ser encontrados lateralmente no flanco do pneu **(b)**.

Encontrará mais informações no capítulo “Rodas e pneus”.

PERIGO!

 **Não utilize a sua Pedelec SCOTT, se ela apresentar algum defeito num desses pontos! Uma Pedelec 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.**



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 na maior parte das 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:

1. A alavanca **(c)** 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 **(d)** no outro lado do cubo: Ela permite ajustar a tensão prévia num tirante rosado (o eixo de aperto rápido).

PERIGO!

 **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” **(e)**. 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 neste CD de informação SCOTT.

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

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 (a) 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; 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 (b). 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 ponteiras 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.

PERIGO!

⚡ Certifique-se de que as alavancas de ambos os apertos rápidos da roda permanecem sempre no lado oposto ao acionamento de corrente (c).
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.

PERIGO!

⚡ 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!



ATENÇÃO!

! Prenda as rodas, fixadas com apertos rápidos, juntamente com o quadro a um objeto fixo, quando estacionar a sua bicicleta SCOTT. Proteção contra roubo!

NOTA!

i 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.

PERIGO!

⚡ Após ter montado as rodas, faça um teste aos travões parado. 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.

Sistema de aperto rápido RWS DT Swiss

O sistema de aperto rápido RWS da DT Swiss (d-f) é uma forma especial de apertos rápidos para as rodas dianteiras e traseiras. O sistema RWS é compatível com todas as ponteiras padrão.

Na montagem, preste atenção à limpeza dos eixos, cubos, apoios da roda no garfo e quadro. 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.

Montagem da roda

Coloque a roda no garfo ou na parte traseira e enfile event. ao mesmo tempo o disco do travão na pinça do travão. Tenha atenção ao trajeto da corrente na roda traseira que deve passar por cima da cassette e sobre os dois rolos do desviador traseiro.

Alinhe a roda dianteira ou traseira entre os apoios da roda e o garfo ou a parte traseira e desloque o eixo de aperto RWS da esquerda através do apoio da roda e do cubo. Coloque no lado direito a porca de aperto.



Segure a porca de aperto no lado direito do cubo. Rode depois a manete de aperto RWS no sentido dos ponteiros do relógio, para apertar previamente o sistema RWS. Consoante o garfo montado ou o modelo de quadro são necessárias seis, na maior parte das vezes até mais voltas. Nas primeiras voltas, a manete de aperto RWS deve poder ser rodada facilmente.

Rode depois a manete de aperto rápido com força no sentido dos ponteiros do relógio até o eixo estar bem apertado manualmente.

A manete de aperto RWS não pode estar levantada para a frente **(a)**. Puxe a manete de aperto RWS levemente para fora **(b, posição 1)**, para a colocar numa posição favorável. Rode a manete de aperto depois para a posição desejada **(b, posição 2)** e volte a deslocar a manete de aperto em direção ao cubo **(b, posição 3)**.

Feche a manete de desaperto dos travões ou coloque o cabo de tração. Acione a manete do travão, para colocar o travão pronto a funcionar. 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.

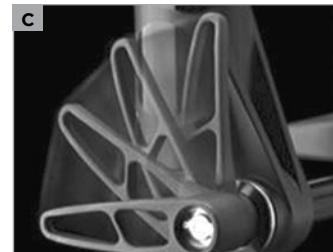
Levante a roda e dê-lhe uma pancada de cima para baixo. A roda tem de estar fixa de forma segura e não pode chocar.

Desmontagem da roda

Para abrir o sistema RWS, rode a manete de aperto rápido no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio **(c)**, enquanto segura na porca de aperto no outro lado do cubo. É típico não ter de abrir completamente o sistema RWS. Abra apenas o suficiente para a roda poder deslizar para fora das ponteiras. Só em casos excepcionais deve ser aberto totalmente e o eixo retirado por completo para fora do cubo.

PERIGO!

⚡ 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.



PERIGO!

⚡ Após ter montado as rodas, faça um teste aos travões parado. 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.

PERIGO!

⚡ Não utilize o parafuso vermelho para abrir ou fechar o sistema RWS.

NOTA!

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

EIXOS PASSANTES NA BICICLETA SCOTT

Eixos passantes **(d-f)** conferem aos garfos da suspensão e às partes traseiras uma maior rigidez. Se a sua bicicleta SCOTT for sujeita a esforços, a deslocação permanece estável na via e os elementos de suspensão trabalham normalmente.

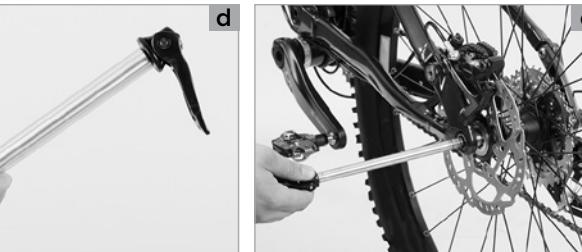
Atualmente, existem muitos sistemas de eixos passantes diferentes no mercado. Alguns sistemas são fixos com apertos rápidos. Para outros sistemas necessita, eventualmente, de ferramentas especiais para a montagem ou desmontagem.

Na montagem, preste atenção, em todos os sistemas do mesmo modo, à limpeza dos eixos passantes, apoios da roda no garfo e cubos. Limpe os componentes, se for necessário, 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 SCOTT.

PERIGO!

⚡ 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.



PERIGO!

! Após ter montado as rodas, faça um teste aos travões com a bicicleta para-dar. 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. Comprima o garfo da suspensão várias vezes para controlo.

ATENÇÃO!

! Para a fixação do eixo não utilize nunca ferramentas diferentes das aconselhadas pelo fabricante. Utilize sempre uma chave dinamométrica! Vá-se aproximando a partir de baixo, em pequenos passos (meio Nm) do binário máximo de aperto dos parafusos prescrito, verificando de vez em quando, se o componente está bem fixo. Não ultrapasse o binário máximo de aperto indicado pelo fabricante! Se o eixo for demasiado apertado, o eixo, a barra do garfo ou a parte traseira podem ficar danificados.

NOTA!

! Leia primeiro, em qualquer caso, o manual de instruções do fabricante do respetivo garfo da suspensão ou roda, que encontra neste CD de informação SCOTT, antes de colocar em funcionamento ou substituir uma combinação garfo/roda com sistema de eixos passantes.

Sistema RWS da DT Swiss (a-c)**Montagem da roda**

Coloque a roda no garfo ou na parte traseira e enfile event. ao mesmo tempo o disco do travão na pinça do travão. Tenha atenção ao trajeto da corrente na roda traseira que deve passar por cima da cassette e sobre os dois rolos do desviador traseiro.

Alinhe a roda dianteira entre as ponteiras e desloque o eixo passante pela esquerda através da ponteira e do cubo, mantendo a manete de aperto rápido aberta.

Assim que o lado oposto estiver atingido, rode o eixo passante no sentido dos ponteiros do relógio para dentro da porca do lado direito. Não utilize a força, pelo contrário tenha atenção para que a rosca do eixo aperte devidamente na porca do outro lado.



Na primeira volta, a manete de aperto RWS do eixo passante deve poder ser rodada facilmente. Se tudo estiver ajustado devidamente, rode depois a manete de aperto RWS no máximo total duas voltas e meia no sentido dos ponteiros do relógio, para apertar previamente o sistema RWS.

A força na manete aumenta então nitidamente. Não rode mais do que o necessário para o eixo ficar bem apertado manualmente.

A manete de aperto RWS não pode estar levantada para a frente (d). Puxe a manete de aperto RWS levemente para fora (e, posição 1), para a colocar numa posição favorável. Rode a manete de aperto RWS depois para a posição desejada (e, posição 2) e volte a deslocar a manete de aperto RWS em direção ao cubo (e, posição 3).

Acione a manete do travão, para colocar o travão pronto a funcionar. Levante a roda e dê-lhe uma pancada de cima para baixo. A roda tem de estar fixa de forma segura e não pode chocar.

Desmontagem da roda

Para abrir o sistema RWS, rode a manete de aperto rápido no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio. Quando tiver desapertado completamente o eixo passante com duas voltas e meia, segure na roda em posição e retire o eixo do cubo.

PERIGO!

! 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.

PERIGO!

! Após ter montado as rodas, faça um teste aos travões com a bicicleta para-dar. 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).

PERIGO!

! Não utilize o parafuso vermelho para abrir ou fechar o sistema RWS.



NOTA!

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

Maxle para RockShox RS-1**Montagem da roda**

No sistema de eixos passantes Maxle para garfos RockShox RS-1 com manete de aperto introduza a roda pela frente nos entalhes do garfo (a). Encaixe ao mesmo tempo o disco de travão na pinça do travão.

Verifique se a roda está encaixada corretamente em ambos os entalhes e se ambas as ponteiras estão à mesma altura.

Desloque o eixo, com a manete de aperto rápido Maxle aberta, de tal forma no cubo que o eixo encaixe no orifício da rosca (b).

Certifique-se de que a manete de aperto rápido está completamente aberta. Quando a rosca do eixo encaixar na rosca da barra esquerda do garfo, rode o eixo no sentido dos ponteiros do relógio (c). Nas primeiras voltas, o eixo passante deve poder ser girado facilmente.

Rode agora a manete com força no sentido dos ponteiros do relógio até o eixo estar bem apertado manualmente.

Finalmente, feche a manete de aperto rápido Maxle do mesmo modo como fecha uma manete de aperto rápido normal. A manete de aperto rápido, quando está fechada, tem de apontar para trás (d); ela não pode estar para a frente nem para o lado de fora.

Desmontagem da roda

Abra completamente a manete de aperto rápido.

Abra depois o eixo passante no sentido contrário aos ponteiros do relógio. Quando a rosca do eixo passante estiver completamente desaparafusada da rosca, pode retirar o eixo passante completamente para fora.

NOTA!

i Encontrará mais informações em www.rockshox.com

**Bolted Thru axle (excêntrico)**

Algumas bicicletas de montanha SCOTT estão equipadas com um sistema excêntrico de eixos passantes aparafusado (e).

Este sistema é composto por dois elementos de comando:

1. No lado direito encontra-se uma porca (f).
2. No lado esquerdo encontra-se uma cabeça excêntrica que não pode ser rodada.

Montagem da roda

Coloque a roda traseira na parte traseira e encaixe, simultaneamente, o disco de travão na pinça do travão.

Tenha atenção ao trajeto da corrente na roda traseira que deve passar por cima da cassette e sobre os dois rolos do desviador traseiro.

Desloque o eixo pela esquerda através da ponteira e do cubo.

Fixe o eixo pela esquerda com uma chave allen, para que o eixo não saia para fora da posição desejada nas ponteiras do garfo.

Rode em seguida a porca do lado direito com o binário de aperto indicado de 10 Nm.

Desmontagem da roda

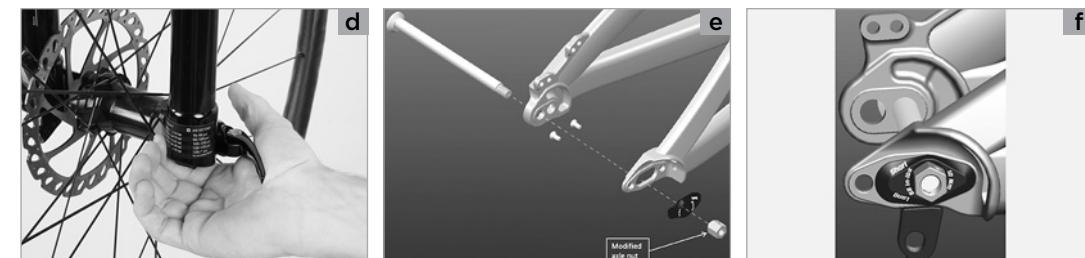
Segure na roda traseira em posição. Abra depois a porca no lado direito do eixo passante e retire-o para fora. Retire o eixo do cubo.

ATENÇÃO!

! O eixo passante não pode ser aberto pelo lado esquerdo!

NOTA!

i Leia, sobre este assunto, a documentação técnica neste CD de informação SCOTT ou consulte o site da SCOTT em www.scott-sports.com ou dirija-se ao seu revendedor SCOTT.



Fox E-Thru 15 QR

Montagem da roda

No sistema Fox E-Thru 15 mm (a), Coloque a roda dianteira no garfo e encaixe, simultaneamente, o disco de travão na pinça do travão.

Alinhe a roda dianteira entre as ponteiras e desloque o eixo pela esquerda através da ponteira e do cubo, mantendo a manete de aperto rápido E-Thru aberta (b).

Quando a rosca do eixo encaixar na rosca da barra direita do garfo, rode-o no sentido dos ponteiros do relógio. (c). Nas primeiras voltas, o eixo passante deve poder ser girado facilmente. Aperte um pouco o eixo.

Feche a manete de aperto rápido E-Thru do mesmo modo como fecha uma manete de aperto rápido normal.

No início, a manete sem tensão de aperto deverá ser fácil de mover, aumentando a força de resistência da manete significativamente na segunda metade do percurso. Por fim só se poderá mover com muito esforço.

Se não for possível fechar completamente a manete, volte a abri-la e rode um pouco o eixo em sentido contrário ao dos ponteiros do relógio. Tente novamente fechar a manete de aperto rápido.

Use a sua palma da mão e puxe para apoio com os dedos pela barra do garfo (d), mas nunca por um raio ou pelo disco de travão.

A manete de aperto rápido não deve poder rodar depois de ter sido fechada. Preste atenção pois a manete de aperto rápido não pode estar saliente nem para a frente nem para fora (e). O melhor será encontrar-se fechada para cima, quase verticalmente, antes da bainha (f).

Desmontagem da roda

No sistema de eixos passantes Fox E-Thru 15 mm, abra completamente a manete de aperto rápido. Abra depois o eixo passante no sentido contrário aos ponteiros do relógio.

Quando a rosca do eixo passante estiver completamente desaparafusada da bainha, pode retirar o eixo passante completamente para fora.

NOTA!

 Encontrará mais informações em www.ridefox.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). 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 (c). Destes fazem parte o espigão do selim, o guiador e o avanço, bem como as manetas do travão.

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.

PERIGO!

⚡ 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.

PERIGO!

⚡ Os trabalhos descritos exigem experiência mecânica e ferramenta adequada. Aperte as uniões rosadas, por princípio, com grande cuidado (d). Vá aumentando a força de aperto 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 neste CD de informação SCOTT.



NOTA!

i 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 crosscountry/maratona SCOTT típicas.

NOTA!

i 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 (c).

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.

Para ajustar a altura do selim, solte o aperto rápido (e) (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! Utilize em vez disso pasta de montagem especial para carbono, se o espigão do selim ficar permanentemente na sua posição, i. e. se não alterado durante a marcha.



Alinhe novamente o selim, olhando da ponta do selim até à caixa de movimento de pedaleiro ou ao longo do tubo superior (a). 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. 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. 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 (b). Se este não for o caso, deverá, pelo menos no início, baixar um pouco o selim.

PERIGO!

⚡ 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 (c).

PERIGO!

⚡ 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!



PERIGO!

⚡ Nunca ande na bicicleta, se o espigão do selim estiver puxado para cima da marcação de fim, mínimo, máximo, limite ou stop (d)! Ele poderia quebrar ou o quadro poderia ficar danificado. 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.

PERIGO!

⚡ Em descidas muito inclinadas pode ser conveniente baixar um pouco o selim da sua bicicleta de montanha SCOTT. Isto melhora o controlo sobre a sua bicicleta de montanha SCOTT.

ATENÇÃO!

! 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!

ATENÇÃO!

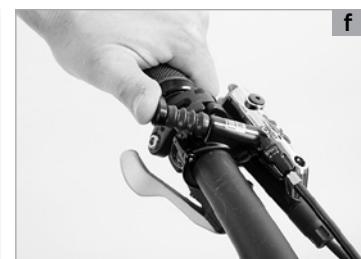
! Vá-se aproximando a partir de baixo, em pequenos passos (meio metro newton) do binário de aperto do parafusos máximo prescrito, verificando de cada vez em quando, se o componente está bem fixo. Não ultrapasse o binário máximo de aperto dos parafusos prescrito pelo fabricante!

NOTA!

i Nos espigões de selim ajustáveis em altura, como, por ex., o Reverb da RockShox (e), consegue-se fazer o ajuste em altura por meio de um botão existente no guiador (f). Leia o manual de instruções do fabricante neste CD de informação SCOTT.

AJUSTE DA ALTURA DO GUIADOR

A altura do guiador em relação ao selim e à distância entre o selim e o guiador determinam a inclinação das costas. Com o guiador 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.



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

PERIGO!

! 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!

PERIGO!

! 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.

PERIGO!

! Os apafusamentos do avanço e do guiador têm de ser montados com os binários de aperto dos parafusos prescritos (b). 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 neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

! Avanços têm medidas diferentes de comprimento, 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.

ATENÇÃO!

! 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.



ATENÇÃO!

! Certifique-se de que a área de fixação do guiador não tem arestas afiadas (c).

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 neste CD de informação SCOTT).

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

Para alterações, desmonte o parafuso para à tensão prévia do rolamento no tubo do garfo (f), retire a tampa e solte os parafusos lateralmente no avanço até três voltas. 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 guiador. 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 guiador. Em avanços com tampa, pode retirar simplesmente o guiador. De resto as guarnições do guiador têm de ser desmontadas.

Monte o guiador e event. as guarnições do guiador como descrito no capítulo “Adaptação da inclinação do guiador e das manetas de travão em bicicletas de montanha SCOTT” e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.



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

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.

PERIGO!

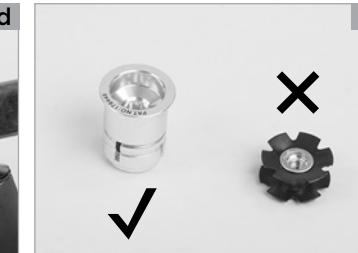
⚡ Com o avanço rodado ao contrário, os cabos poderiam ser demasiado curtos. É perigoso andar assim. Pergunte ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

⚡ Se forem retirados os espaçadores (c), 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.

NOTA!

i Se pretender o guiador mais alto, um modelo em cotovelo pode ser uma solução, chamado Riser Bar. Consulte o seu revendedor SCOTT.



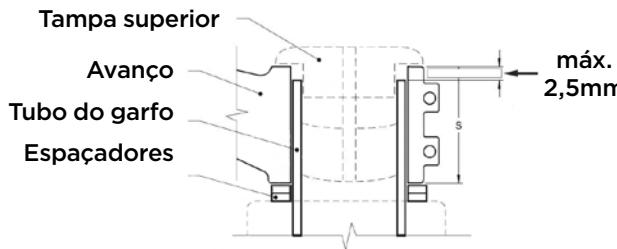
Particularidades nas bicicletas SCOTT com tubo de garfo de carbono

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 ou tubos de garfo de carbono 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 (d). Nunca utilize espaçadores com mais de 5 mm por cima do avanço entre o avanço e a tampa de ajuste do jogo de comando (d). Nunca utilize espaçadores com no mínimo de 5 mm por baixo do avanço entre o avanço e a tampa de ajuste do jogo de comando.

1. O tubo do garfo e do avanço, especialmente num tubo de carbono, tem de ser sempre montado com o expansor original fornecido. Nunca utilize uma garra de jogo de comando em estrela comum em tubos de carbono (e).
2. Para encurtar o tubo do garfo, utilize apenas ferramentas manuais. Não utilize serras ou cortadores de tubo elétricos, mas sim uma serra manual com uma lâmina de metal fina (f) e uma matriz para serrar.
3. Quando tiver encurtado o tubo do garfo para o comprimento desejado, remova as rebarbas da aresta. Utilize sempre o equipamento de segurança, óculos de proteção, luvas e uma máscara respiratória adequados. Evite a inspiração de pó de serradura de carbono. Não sopre nem varra o pó, mas limpe-o antes com um pano húmido. Deite fora o pano imediatamente.
4. Monte o garfo com rolamentos, lubrificados com uma camada fina e uniforme, no quadro. Tenha atenção para que as superfícies de aperto do avanço não fiquem com gordura. O avanço não pode possivelmente voltar a ser apertado com segurança. Unte o avanço por dentro e o tubo do garfo na zona do aperto por dentro e por fora com pasta de montagem especial para carbono. Esta aumenta a fricção e possibilita uma fixação segura.
5. Desloque o expansor no tubo até ele se encontrar em cima junto à aresta de corte.

6. Rode o expansor com uma chave allen de 8 mm com um binário de aperto de no máximo 4-5 Nm. Assegure-se que o expansor está nivelado com a aresta superior do tubo **(a)**. Assegure-se de que a distância entre a aresta superior do aperto do avanço e a aresta superior do tubo não é superior a 2,5 mm, ver figura.



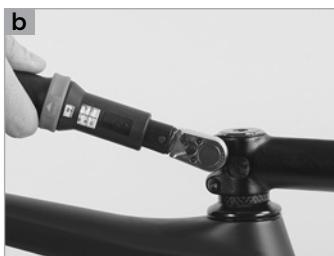
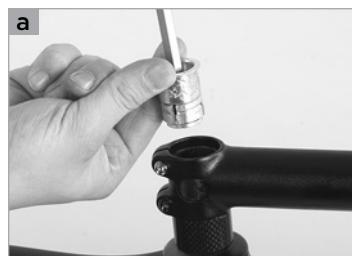
7. Aperte o avanço sobre o tubo com no máximo 6 Nm **(b)** e preste atenção, além disso, ao binário de aperto máximo do fabricante do avanço. O valor mais baixo nestes componentes é o valor máximo determinante. Não ultrapasse de forma alguma estes valores!
8. Assegure-se de que o avanço não possui arestas afiadas nos pontos de contacto com o tubo ou o guiador. Caso contrário, isto pode dar origem a quedas graves. Se pretender utilizar outro avanço, entre em contacto com o seu revendedor SCOTT-/SYNCROS autorizado e aconselhe-se com ele. A SCOTT não assume qualquer responsabilidade pela não utilização de avanços originais SCOTT ou SYNCROS. Se tiver mais perguntas sobre este assunto, entre em contacto com o seu revendedor SCOTT-/SYNCROS autorizado ou o distribuidor nacional da SCOTT-/SYNCROS e aconselhe-se com ele.

PERIGO!

⚡ 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!

PERIGO!

⚡ Pó de serradura de carbono tem a fama de ser cancerígeno. Não sobre nem varra, por isso, o pó, mas limpe-o antes com um pano húmido. Deite este fora imediatamente.



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 **(c)** 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.

PERIGO!

⚡ Os aparafusamentos do espigão do selim têm de ser montadas com os binários de aperto dos parafusos prescritos. 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 neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

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

PERIGO!

⚡ A margem de ajuste do selim é muito pequena. Um âmbito substancialmente maior de comprimento é coberto por avanços de diferentes comprimentos **(f)**. 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!



NOTA!

i Os fabricantes de selins fornecem normalmente instruções detalhadas. Pode encontrá-las neste CD de informação SCOTT. Leia-as atentamente, antes de ajustar a posição do seu selim. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

Deslocação e ajustamento horizontal do selim

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

Desaperte o(s) parafuso(s) na cabeça do espião 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 **(b)**, 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 espião 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 **(c)**.

**PERIGO!**

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

PERIGO!

! 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 neste CD de informação SCOTT.

Num **mecanismo de aperto integrado (d)** 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 espião do selim.

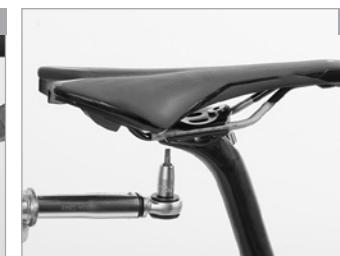
Aperte ambos os parafusos de forma homogénea **(e)**, para que o selim mantenha o seu ângulo. Se deseja a ponta do selim inclinada mais para baixo, rode o parafuso dianteiro no sentido dos ponteiros do relógio. Possivelmente, até tem de soltar um pouco o parafuso traseiro. Para conseguir baixar um pouco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

PERIGO!

! 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 neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

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



No **sistema de um parafuso (a)** o espião 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, sem desapertar a porca de fecho no outro lado do dispositivo de aperto **(b)**. 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 **(c)** ou dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

⚡ 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 espião de tal maneira que a armação fique presa no meio pelo mecanismo de fixação do espião. 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 espião 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 **(d)** até atingir o binário de aperto máximo indicado no espião do selim em metros newton (Nm).

PERIGO!

⚡ 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 neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

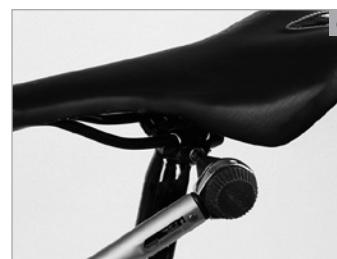
⚡ Parafusos que não estejam completamente fixos ou que estejam a soltar-se podem falhar. Perigo de acidente!

ADAPTAÇÃO DO TABLIER

Ajustamento do alcance da manete de travão nas bicicletas de montanha SCOTT

A maior parte das manetes de travão permite ajustar a distância entre os punhos do guiador e a manete. Ciclistas com mãos pequenas podem, assim, colocar as manetes do travão em posição mais acessível em relação ao guiador **(e)**.

Normalmente, encontra-se ali, onde o cabo do travão de um travão de cabo entra na armação da manete ou na manete propriamente dita, um pequeno parafuso de ajuste. Rode este parafuso no sentido dos ponteiros do relógio e observe como a manete se move **(f)**. Tenha atenção ao facto de que a manete de travão deve apresentar ainda aproximadamente um terço de curso livre, antes do ponto de pressão do travão ser atingido.



Nos travões hidráulicos também se encontram dispositivos de ajuste na manete do travão (a). Existem sistemas diversificados. Consulte o seu revendedor SCOTT ou leia as instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

Ajuste a distância de acesso às manetes de travão de tal forma que o dedo indicador possa abranger a manete do travão (b). Controle, em seguida, o ajustamento e o funcionamento corretos do sistema de travagem, como descrito no capítulo "Travões" e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

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

NOTA!

 **Nos travões hidráulicos e nos travões de disco, observe também as instruções do fabricante dos travões que encontrará neste CD de informação SCOTT. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.**

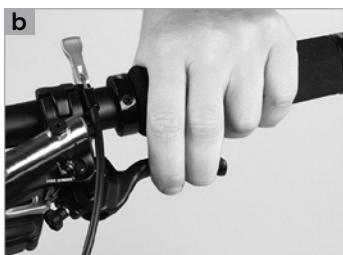
Adaptação da inclinação do guiador e das manetes de travão em bicicletas de montanha SCOTT

As extremidades dos guiadores apresentam, na sua maioria, um desvio angular. Ajuste o guiador de tal forma, que os seus pulsos fiquem descontraídos e não muito inclinados para o lado (c).

Para tal, desaperte o(s) parafuso(s) sextavado(s) interno(s) na parte inferior e dianteira do avanço.

Torça o guiador até este ficar na posição pretendida.

Certifique-se que o guiador fica preso pelo avanço exatamente no meio (d). 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 (e).



Aperte em seguida uniformemente, um após outro, os parafusos em cruz, isto é, alternadamente, e passo a passo, até atingir, com a chave dinamométrica, o limite inferior dos binários de aperto aconselhados.

Tente torcer o guiador em relação ao avanço e rode event. o aparafulamento mais uma vez. Utilize uma chave dinamométrica e não exceda os binários máximos de aperto dos parafusos! Encontrará estes impressos nos próprios componentes e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT. Se o guiador não ficar preso com o binário de aperto prescrito, utilize pasta de montagem para carbono.

Depois de ter ajustado o guiador, tem de ajustar as manetes de travão e os manípulos das mudanças. Para isso, desaperte os parafusos sextavados internos nos manípulos. Rode o manípulo no guiador. Sente-se sobre o selim e coloque os dedos sobre a manete de travão.

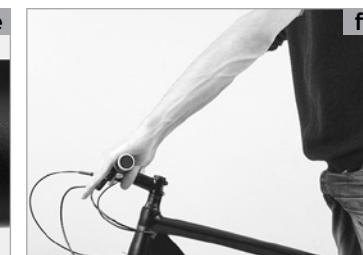
Verifique se a mão e o antebraço formam uma linha reta (f). Volte a apertar os manípulos com uma chave dinamométrica e efetue um controlo de torção! As manetes de travão não precisam de ficar absolutamente fixas. É mais favorável, se estas poderem rodar em caso de queda.

PERIGO!

 **Aperte os parafusos no avanço, um por um, até a ranhura de aperto, no aperto do guiador entre a tampa do avanço e o avanço, estar paralela em si e ter a mesma largura em cima e em baixo. Aperte em seguida uniformemente, um após outro, os parafusos em cruz, isto é, alternadamente, e passo a passo, até atingir, com a chave dinamométrica, o limite inferior dos binários de aperto aconselhados.**

PERIGO!

 **Tenha em consideração que os aparafulamentos do avanço, guiador, extensores e dos travões têm de ser apertados de acordo com os binários de aperto dos parafusos prescritos. 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 neste CD de informação SCOTT.**



Extensores

Extensores do guiador (a), também chamados “Barends” oferecem uma maior variação da posição das mãos. Estes são normalmente instalados, de forma a permitirem que as mãos do ciclista possam estar agradavelmente pousadas sobre eles, na dita condução de pé. Os extensores do guiador ficam depois praticamente paralelos ao solo ou levemente para cima (até aprox. 25°).

Desaperte os parafusos que se encontram na maioria das vezes na parte inferior dos extensores do guiador (b), uma a duas voltas. Desloque os extensores do guiador como desejar e verifique se ambos os lados formem o mesmo ângulo. Aperte novamente os parafusos com o binário de aperto dos parafusos necessário. Controle a boa fixação, tentando rodar os extensores.

PERIGO!

 **Não ponha os extensores nem na vertical nem para trás, pois isto poderia causar ferimentos numa queda.**

PERIGO!

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

ATENÇÃO!

 **Se pretender montar extensores no guiador de alumínio ou de carbono da sua bicicleta SCOTT, informe-se antes disso se a sua bicicleta SCOTT está autorizada para isso. Dirija-se event., antes da montagem, ao seu revendedor SCOTT.**



BICICLETAS DIRT E FREERIDE SCOTT

Praticar Dirt e Freeride pertence às áreas de utilização mais duras que pode praticar com a sua bicicleta SCOTT. Homem e material estão sujeitos a fortes impactos, resultantes de saltos, andar sobre degraus, partidas velozes e curvas sinuosas em terrenos rochosos e fortemente desnivelados, etc.

Isto significa que para tais tipos de desporto a sua bicicleta SCOTT tem de ser muito resistente e possuir event. uma boa suspensão. Uma bicicleta de montanha Cross Country, Tour ou Maratona falharia. Um acidente grave seria a consequência! Consulte o seu revendedor SCOTT relativamente a bicicletas SCOTT, que estão concebidas para o tipo de desporto que pretende praticar.

Mesmo tendo sido construídas, especialmente, para as modalidades e o duro uso, acima descritos, as bicicletas Dirt (c+d) e Freeride SCOTT (e+f), não suportam todo o tipo de esforços.

Sobretudo nas situações abaixo alistadas, o material é submetido a tensões extremas, podendo falhar:

- Saltos mal executados sobre arestas afiadas ou saltos apenas com a roda dianteira, saltos curtos ou habilidades que não são concluídas antes da aterragem
- Aterragens em contra-encosta, entre duas encostas, em superfícies planas (flat), em saltos com rotação, transversais à pista ou então com as mãos fora do guiador/os pés fora dos pedais

Evite também o seguinte, pois o material é submetido a grandes pressões que podem conduzir a desgastes antecipados ou até avariar:

- Demasiado esforço da corrente devido a uma marcha com tensão de corrente demasiado baixa (com singlespeed)
- Praticar inadequadamente grind (escorregar sobre a corrente ou o prato da corrente ou escorregar sobre o quadro e ponteiras)
- Demasiado esforço das rodas devido a marcha com uma pressão de ar nos pneus demasiado baixa
- Demasiado esforço do quadro e das peças devido a marcha com elementos de suspensão ajustados de forma demasiado macia

PERIGO!

⚡ Antes de realizar deslocações nos terrenos mais difíceis, saltos, truques ou algo semelhante com a sua bicicleta Dirt e Freeride SCOTT, verifique se a sua bicicleta Dirt e Freeride SCOTT está concebida para tal. Informações sobre o uso apropriado podem ser encontradas no capítulo “Uso apropriado da sua bicicleta SCOTT”.

PERIGO!

⚡ Bicicletas SCOTT para praticar Dirt e Freeride são equipamentos desportivos de raça pura (**a+b**). Para a sua própria segurança, não sobrestime as suas capacidades. Algumas ações ou shows de um profissional parecem ser fáceis, mas na verdade apresentam riscos para a vida e a integridade física. Use sempre vestuário de proteção adequado e suficiente (**c**).

PERIGO!

⚡ Devido ao tipo especial de utilização, algumas bicicletas Dirt só possuem um travão. Essas bicicletas SCOTT só devem ser conduzidas em recintos vedados.

ATENÇÃO!

! Nem todas as bicicletas de montanha SCOTT com ótica de uma bicicleta Dirt ou Freeride são efetivamente equipamentos desportivos! Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

Ajuste da altura do selim

Nas bicicletas Dirt e Freeride SCOTT são necessários diferentes ajustes do selim, consoante a utilização. A posição do ciclista sobre selim não é comparável à de outras bicicletas, aqui trata-se de obter controlo e liberdade de movimento máximos sobre a bicicleta SCOTT.

Se fizer percursos longos, a altura correta do selim é determinada pelo processo de pedalagem. Ao pedalar, o tenar deve estar sobre o centro do eixo do pedal. Na posição mais baixa do pedaleiro – a maior distância entre o selim e o pedal – a perna não deverá estar esticada completamente, caso contrário, o pedalar não será redondo.



Pode ajustar a altura do selim. Os restantes ajustes, que eventualmente conhecera da sua bicicleta SCOTT normal, não são possíveis em bicicletas Dirt e Freeride.

Quando pratica modalidades desportivas como Dirt ou Freeride, o selim encontra-se numa posição muito baixa (**d**) e normalmente inclinado para trás. Isto aumenta a sua mobilidade sobre a bicicletas em condições extremas.

Consulte o seu treinador, a sua associação desportiva ou o seu revendedor SCOTT sobre a posição correta do ciclista sobre o selim. Encontrará instruções sobre o ajuste do selim no capítulo “Adaptação da bicicleta SCOTT ao ciclista”.

PERIGO!

⚡ Bicicletas Dirt e Freeride SCOTT podem estar desgastadas já depois de uma época de tal forma que peças essenciais e/ou de estrutura tenham de ser substituídas. Leve bicicletas Dirt e Freeride SCOTT pelo menos todos os três a quatro meses ao seu revendedor SCOTT para uma inspeção exaustiva.

ATENÇÃO!

! Um selim com uma posição baixa é recomendado geralmente para descidas demasiadamente inclinadas com a sua bicicleta Dirt e Freeride. Pedalar durante muito tempo com o selim baixo, poderá causar problemas nos joelhos.

NOTA!

i Nos espigões de selim ajustáveis em altura, como, por ex., o Reverb da RockShox (**e**), consegue-se fazer o ajuste em altura por meio de um botão (**f**) existente no guiador. Leia o manual de instruções do fabricante neste CD de informação SCOTT.



SUSPENSÕES NAS BICICLETAS SCOTT

GLOSSÁRIO

Garfo da suspensão

Garfo de bicicleta (**a**), que faz a suspensão e amortorce impactos por meio de componentes móveis. Garfos de suspensão telescópicos são os mais frequentes. Como pernas do garfo designam-se os tubos mais finos que estão comprimidos ou aparafulados de forma fixa à coroa de um garfo telescópico. Como bainhas são designados os tubos tipicamente inferiores, que imergem nas pernas do garfo.

Perna da suspensão

A perna da suspensão (**b**) é o elemento, que une tanto a mola, como o amortecimento na parte traseira de uma bicicleta com suspensão total (full suspension). A perna da suspensão é chamada frequentemente também amortecedor.

Constante da mola

A força que é necessária para comprimir a mola um determinado percurso de amortecimento – medido em newton por milímetro (N/mm) ou libra/polegada (lbs/in). Uma maior constante, significa mais força por percurso. Nas suspensões a ar, tal corresponde a uma maior pressão.

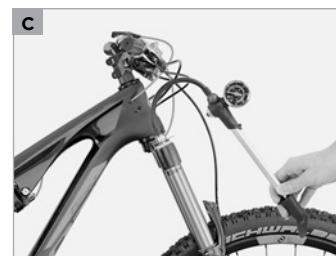
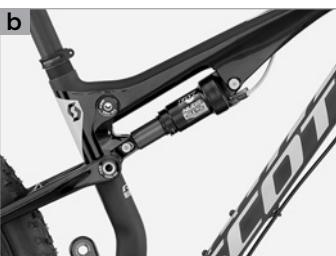
Tensão prévia da mola

Nos sistemas de suspensão a ar muito conhecidos, a pressão do ar no garfo (**c**) determina a constante e a tensão prévia da mola. Siga as recomendações do fabricante.

Molas de aço podem, dentro de um determinado limite, ser carregadas previamente. Então, a suspensão só responde após uma carga maior. No entanto, a constante da mola mantém-se igual. Para ciclistas com mais peso, não é possível compensar a baixa constante da mola, aumentando a tensão prévia.

Percurso de amortecimento negativo – “sag”

É o percurso de amortecimento, resultante da compressão do garfo ou da parte traseira, sempre que o condutor, parado, se senta na sua posição normal. É normalmente indicado num valor de percentagem do percurso de amortecimento total.



Ajuste do percurso negativo – “travel adjust”

Na maioria das vezes o percurso de amortecimento do garfo da suspensão é reduzido por meio de um botão rotativo. Em alguns garfos, a redução só fica ativa depois de um processo de compressão da suspensão profundo. Em partes traseiras com suspensão (“full suspension”) segmentos, que incorporam a perna da suspensão são desaparafusados ou os parafusos são soltos e ajustados.

Amortecimento de compressão – “compression damping” (**d**)

Na maioria das vezes botão/roda de ajuste azul. Retarda ou trava a velocidade da compressão da suspensão: Evita que o garfo da suspensão bata no fundo em impactos muito rápidos. Em elementos de suspensão de qualidade especialmente elevada divididos em High Speed- (para impactos duros = processos de compressão rápidos) e amortecimento de compressão Low Speed (para processos de compressão lentos, p. ex. balançar na condução em pé).

Recuperação do amortecimento – “rebound damping” (**e**)

Na maioria das vezes botão/roda de ajuste vermelho/a. Retarda ou trava a velocidade de retorno da suspensão. Evita o balanceio da bicicleta.

Lockout (**f**)

Na maioria das vezes uma manete no elemento de suspensão ou junto ao guia-dor.

Dispositivo que bloqueia o garfo ou a perna da suspensão, para que o elemento de suspensão não batoce sobre asfalto ou pisos escorregadios. Não pode ser utilizado no terreno.

Amortecedor de plataforma

Aumenta o amortecimento de compressão (Low Speed) e reduz o baloiçar. Ao contrário do Lockout, a suspensão não bloqueia completamente.



SUSPENSÃO DIANTEIRA

A maioria das bicicletas de montanha SCOTT **(a)** e Pedelecs SCOTT **(b)** estão equipadas com garfos de suspensão. Assim, a bicicleta SCOTT é mais fácil de controlar em trechos de estrada em mau estado, porque os pneus mantêm mais contacto com o piso. Os esforços (de impacto) na bicicleta SCOTT e no ciclista são claramente reduzidos.

Os garfos de suspensão diferenciam-se no modo de fabrico dos elementos de suspensão e do tipo de amortecimento. Normalmente, o garfo da suspensão trabalha com um elemento de mola pneumática ou – mais raramente – com molas de aço. Geralmente o amortecimento é óleo.

NOTA!

i Os fabricantes dos garfos da suspensão têm, em regra geral, instruções. Por favor, leia-as cuidadosamente antes de fazer alterações no ajuste do garfo ou trabalhos de manutenção. Pode encontrar as instruções do fabricante do garfo neste CD de informação SCOTT.

NOTA!

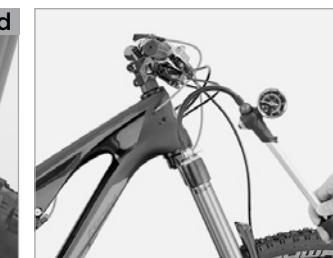
i Tenha atenção também ao glossário sobre a suspensão no início deste capítulo.

Ajuste da constante da mola

Para que o garfo da suspensão funcione de forma ideal, tem de ser ajustado ao peso do ciclista, à posição sobre o selim e à finalidade de utilização. É imprescindível mandar executar este trabalho pelo seu revendedor SCOTT no momento da entrega da sua bicicleta.

Para observar é no geral que já ao montar a bicicleta, o garfo da suspensão tem de se comprimir levemente – isto é o chamado percurso de amortecimento negativo (“sag”) **(c)**. Ao conduzir através de um buraco a mola faz a descompressão, o garfo da suspensão compensa a irregularidade. Se a pressão de ar ou a tensão prévia da mola for demasiado alta, este efeito é reduzido, visto que o garfo da suspensão já está completamente descomprimido. Assim se perde um aspeto de conforto e segurança essencial, se o pneu perder brevemente o contacto com o solo.

Ciclistas de Cross Country e de Maratona ajustam normalmente o percurso de amortecimento negativo mais curto do que ciclistas de Freeride ou Downhill, que se deslocam mais frequentemente em terrenos accidentados.



Ao sentar-se, o garfo da suspensão deveria, em bicicletas de Cross Country SCOTT e de Maratona SCOTT comprimir-se entre 15 e 25 % do percurso de amortecimento máximo, em bicicletas All Mountain SCOTT, Enduro SCOTT e Freeride SCOTT entre 25 e 35 %.

Para medição, pode aproveitar o anel de borracha, que se encontra frequentemente no tubo mais fino imergente do garfo da suspensão. Se não houver nenhum anel de borracha, ate um agrupador de cabos à volta de uma perna do garfo. Aperte de tal maneira que ainda seja possível deslocá-lo, mas não escorre por si.

Sente-se sobre a sua bicicleta vestido com o seu equipamento usual (event. com mochila carregada) e tome a posição do costume. Apoie-se assim sobre um objeto fixo (vedação, parede, etc.), de forma a não cair. Peça a um ajudante que desloque o anel de borracha ou agrupador de cabos para baixo contra o pisador de pó na bainha.

Desmonta a sua bicicleta SCOTT, sem o garfo comprimir mais. A distância, que resulta agora entre o anel de borracha/agrupador de cabos e o pisador, é o percurso de amortecimento negativo **(d)**. Compare-o com o percurso total de amortecimento (informação do fabricante), para apurar, se a suspensão tem de ser ajustada mais dura ou mais macia.

Em garfos de mola pneumática, o ajuste da constante da mola é realizado por meio da pressão do ar no garfo. A pressão tem de ser ajustada com uma bomba de alta pressão especial com indicador de pressão **(e)** antes da primeira utilização e posteriormente event. adaptado a alterações como peso do ciclista e/ou carga.

Anote os valores de ajuste adequados e controle estes no tempo subsequente regularmente. Cumpra sempre as recomendações do fabricante e não ultrapasse em caso algum a pressão máxima de ar do garfo da suspensão. Realize depois de cada alteração do ajustamento uma marcha de teste.

Na maioria dos garfos da suspensão com molas de aço, pode ser ajustada uma tensão prévia na mola dentro de limites restritos por meio de um botão rotativo em cima, na coroa do garfo **(f)**. Se isto não for possível e o percurso de amortecimento negativo desejado não poder ser ajustado, as molas de aço têm de ser substituídas por exemplares mais duros ou mais macios. A substituição é um trabalho para o revendedor SCOTT.

Na substituição, use apenas peças sobresselentes originais marcadas e adequadas. O seu revendedor SCOTT tem todo o gosto em aconselhá-lo.

Realize depois de cada alteração uma marcha de teste, se possível em diferentes tipos de terreno (a-c).

Controle depois a posição do anel de borracha/agrupador de cabos. A sua distância em relação ao pisador é o percurso máximo de amortecimento, que utilizou. Se o anel de borracha/agrupador de cabos estiver escorregado apenas alguns milímetros, o ajuste do garfo está demasiado duro. Reduza a pressão ou, em garfos de molas de aço, a tensão prévia da mola. Se não houver um melhoramento no caso de molas de aço, mande substituir as molas.

Se o anel de borracha/agrupador de cabos se tiver deslocado ao longo de todo o comprimento do tubo (d) ou o garfo bater no fundo em trechos de estrada em mau estado várias vezes nitidamente audível, a suspensão está ajustada de forma demasiado macia. Em garfos pneumáticos a pressão tem de ser aumentada. Em molas de aço mande substituir a mola ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

⚡ Os garfos da suspensão estão construídos de forma a conseguirem ou terem de compensar os impactos. Se o garfo estiver rígido e bloqueado, os impactos chegam ao quadro sem serem atenuados, não estando a configuração do quadro preparada para impactos nestes sítios. É por esta razão que em garfos com mecanismo de Lockout só deve ativar essa função em pisos planos (ruas, caminhos do campo) e não em terreno irregular.

ATENÇÃO!

❗ O garfo da suspensão tem de estar concebido ou ajustado de tal forma que só bata no fundo em casos extremos. Uma mola demasiado macia (com pouca pressão de ar) sente-se e, na maior parte dos casos, ouve-se nitidamente nos impactos duros. Estes surgem, quando o garfo se comprime completamente de repente. Se um garfo da suspensão bater no fundo muitas vezes, acabará por falhar juntamente com o quadro.

NOTA!

i Se tiver perguntas dirija-se ao seu revendedor SCOTT ou siga as respetivas indicações do manual de instruções do fabricante do garfo da suspensão, que pode encontrar neste CD de informação SCOTT.

NOTA!

i Se tiver encontrado o seu ajustamento desejado, anote a pressão de ar ideal para posteriores controlos.



Ajuste do amortecimento

O amortecimento é regulado por válvulas no interior. A circulação do óleo através das válvulas trava a velocidade, com a qual o garfo da suspensão faz a compressão ou a descompressão e evita um "baloiçar" da suspensão depois de um obstáculo. Desta forma, pode-se otimizar a reação a obstáculos.

Em garfos de suspensão com **recuperação do amortecimento** ("rebound") ajustável, a velocidade de descompressão (nível de recuperação) pode ser ajustada, com um botão de ajuste (na maioria das vezes vermelho), mais lenta ou mais rápida (e). Se existir um segundo botão (na maioria das vezes azul), pode ser ajustada a velocidade de compressão (nível de pressão) e/ou a função de Lockout ativada.

Inicie o processo de ajustamento com um amortecimento completamente aberto (nível de recuperação e compressão para "-"). Agarre no guiador com ambas as mãos e puxe o travão da roda dianteira. Apoie-se agora com o seu peso total sobre o garfo da roda dianteira e deixe de exercer esta pressão logo novamente. O garfo irá fazer a descompressão com quase a mesma velocidade, com a qual fez a compressão.

Rode então um clique no botão de ajuste vermelho no sentido "+" (f). Carregue novamente no garfo, com o travão da roda dianteira carregado, para baixo e solte a pressão novamente de repente. Irá reparar que o processo de descompressão decorre de forma um pouco mais lenta.

Repita este carregar e soltar com a recuperação de amortecimento cada vez mais fechada. Assim ganha sensibilidade para o funcionamento da recuperação do amortecimento.

O nível de recuperação é normalmente ajustado de tal forma que este faça a descompressão levemente travado, todavia, não demasiado lento. Uma descompressão retardada, que acaba em processo lento, é definitivamente um amortecimento demasiado alto.

Conduza depois sobre um obstáculo (p. ex. descer um lencil) e rode a recuperação do amortecimento em pequenos passos apenas o suficiente (no sentido "+") para o garfo da suspensão, depois da compressão e descompressão, não baloiçar mais do que no máximo uma a duas vezes. Controle sempre um ajustamento alterado numa marcha de teste no terreno.

Em alguns casos, os garfos de suspensão possuem ainda um **amortecimento de compressão** ("compression"). O amortecimento de compressão típico - ou em alguns garfos de suspensão o amortecimento de compressão High Speed - trava o processo de compressão, quando se conduz sobre um obstáculo com muita velocidade. Uma grande velocidade de compressão implicaria provavelmente, caso contrário, que o garfo bate-se no fundo.



Um amortecimento mais fraco garante um bom comportamento de reação, mas provoca em certos casos que o garfo da suspensão realize, ao passar por cima de obstáculos demasiado depressa, uma compressão demasiado forte ou que baloice na condução em pé. Um amortecimento demasiado forte torna a suspensão dura, reduz assim o conforto da condução.

Se tiver ajustado o "sag" corretamente, como foi descrito em cima e o garfo trabalhar devidamente numa marcha de teste normal, mas apesar disso depois o garfo bater no fundo em situações extremas, pode aumentar um pouco o amortecimento de compressão (a).

Trabalhe aqui também de clique a clique, porque um amortecimento de compressão demasiado apertado impede que o garfo da suspensão possa aproveitar completamente o seu percurso de amortecimento. O ajustamento do amortecimento de compressão pode ser um processo longo, que tem de ser realizado conscientemente e sempre em pequenos passos.

Comece também aqui pelo nível mais baixo, i. e. o botão/a roda de ajuste tem de ser rodado completamente no sentido “-” (b).

Controle sempre um ajustamento alterado numa marcha de teste no terreno.

Se não se achar capaz para realizar o ajuste do amortecimento ou se tiver problemas dirija-se ao seu revendedor SCOTT ou siga as respetivas indicações do manual de instruções do fabricante do garfo da suspensão, que pode encontrar neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

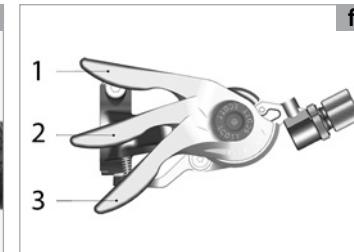
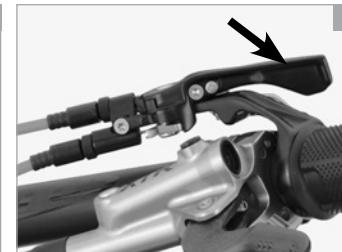
⚡ Não rode inadvertidamente os parafusos com ferramenta, esperando que se trate de um dispositivo de ajuste. Poderia soltar o mecanismo de fixação e provocar uma queda. Regra geral, os dispositivos de ajuste são comandados com os dedos e em todos os fabricantes estão assinalados com escalas ou com “+” (para amortecimento mais forte/suspensão mais dura) e “-” (c).

PERIGO!

⚡ Se o garfo da suspensão tiver uma suspensão demasiado forte (nível de recuperação), é possível que, na presença de obstáculos seguidos rapidamente uns aos outros, eventualmente já não se faça a descompressão. Perigo de queda!

PERIGO!

⚡ Se montar um pneu dianteiro novo, tenha atenção para que ele não roce na coroa do garfo, se o garfo fizer a compressão completa. Deixe sair, em caso de necessidade, o ar completamente do garfo da suspensão e carregue no guiador com força para baixo, para o controlar. A roda dianteira pode bloquear. Perigo de queda!



ATENÇÃO!

! Não conduza, se o garfo da suspensão bater no fundo. O garfo propriamente dito e o quadro podem sofrer danos. Ajuste a constante da mola sempre ao peso do ciclista e da bagagem, bem como às condições da condução.

NOTA!

i Dirija-se ao seu revendedor SCOTT ou siga as respetivas indicações do manual de instruções do fabricante do garfo da suspensão, que encontrará neste CD de informação SCOTT.

Lockout

Se conduzir durante muito tempo em pé com um grande esforço em subidas (“condução de pé”), é típico um garfo da suspensão baloiçar. É aconselhável bloquear o amortecimento, se o garfo da suspensão possuir para isto um mecanismo de Lockout (d+e). Na condução (em descidas) com piso irregular é estritamente necessário que o Lockout esteja aberto.

Muitas bicicletas Hardtail SCOTT possuem uma manete de Lockout no guiador.

Algumas bicicletas de full suspension SCOTT estão equipadas com o sistema TWINLOC. O TWINLOC oferece três possibilidades de ajuste (f):

1. Modo de ascensão: As suspensões estão (praticamente) bloqueadas. Com este ajustamento pode deslocar-se confortavelmente em subidas de pavimento compactado, p. ex. asfalto, sem perder energia na suspensão.

Válvulas de controlo de pressão garantem que a suspensão trabalhe temporariamente, caso passar por cima de obstáculos involuntariamente neste ajustamento.

2. Modo de deslocação/tração: A velocidade de compressão da perna da suspensão é reduzida, ficando assim a plataforma mais rija ao pedalar. Isto impede um “balanceio” nas subidas com simultaneamente uma tração ideal da roda traseira.

No modo de deslocação é impedido um baloiçar da perna da suspensão na condução em pé, por meio do adicionamento de uma plataforma para amortecimento de compressão.

3. Modo de descida: Neste modo, ambos os elementos de suspensão estão abertos (garfo da suspensão e perna da suspensão). I. e. está à sua disposição o percurso de amortecimento total.

ATENÇÃO!

! Não acione a função de Lockout em terrenos irregulares, mas só em piso liso (estradas, caminhos de campo).

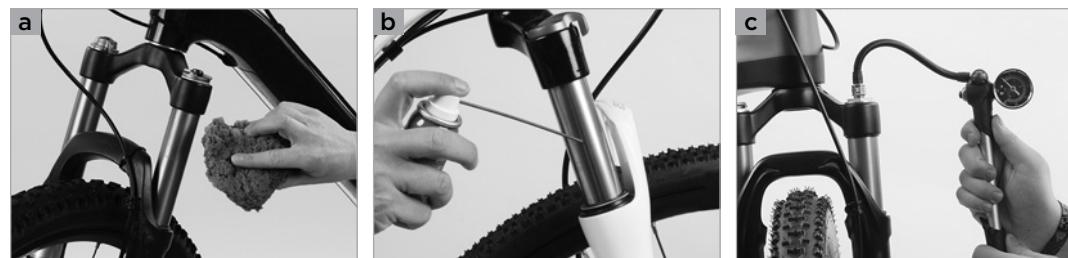
Manutenção

Garfos da suspensão são componentes complexos, que necessitam de manutenção e conservação regulares. Na maioria das vezes, os fabricantes de garfos da suspensão disponibilizam, por isso, centros de assistência técnica, nos quais pode mandar reparar o garfo e fazer o controlo periódico, consoante a utilização, p. ex. anualmente.

É importante que dê, no entanto, uma atenção especial aos seguintes conselhos práticos básicos:

1. Verifique se as superfícies de deslizamento das pernas do garfo e os anéis raspadores estão limpos.
2. Limpe o garfo da suspensão, se estiver sujo, diretamente depois da utilização com bastante água e uma esponja macia (a).
3. Aplique um spray lubrificante ou uma camada muito fina de óleo hidráulico (b) autorizado pelo fabricante sobre as pernas do garfo da suspensão, depois de ter lavado a sua bicicleta. Comprima o garfo várias vezes e limpe os resíduos da lubrificação antes da próxima utilização com um pano limpo.
4. Não utilize durante a limpeza nem um ejetor de vapor nem produtos de limpeza fortes! Consulte o seu revendedor SCOTT sobre um produto de conservação adequado.
5. Em garfos com suspensão pneumática tem de controlar regularmente a pressão, porque ela pode baixar com o tempo (c).
6. Em garfos com molas de aço, deve limpar regularmente as molas e lubrificar com gordura isenta de ácido e resina. Alguns fabricantes de garfos fornecem gordura especial para conservação. É estritamente necessário seguir as recomendações do fabricante. Isto é um trabalho para o centro de assistência técnica do garfo da suspensão.

Os elementos da suspensão têm uma estrutura complexa. Deixe o seu revendedor SCOTT ou o centro de assistência técnica do fabricante do garfo da suspensão realizar os trabalhos de manutenção e principalmente a desmontagem dos elementos da suspensão.

**ATENÇÃO!**

! Garfos de suspensão estão constantemente sujeitos a água e sujidade projetados pela roda dianteira. Limpe-os, após cada utilização, com muita água e um pano.

NOTA!

i Leve o seu garfo da suspensão pelo menos uma vez por ano ao centro de assistência técnica do fabricante do garfo.

NOTA!

i Encontrará, também, conselhos sobre o ajustamento e manutenção na Internet em
www.srsuntour-cycling.com
www.ridefox.com
www.rockshox.com
www.rst.com.tw/en/

SUSPENSÃO TRASEIRA

Bicicletas de suspensão total SCOTT possuem, para além de um garfo da suspensão, ainda uma parte traseira móvel (d), que é suspensa e amortecida por meio de uma perna da suspensão. Assim, a sua bicicleta SCOTT é mais fácil de controlar no terreno ou em trechos de estrada em mau estado, porque os pneus mantêm mais contacto com o piso. Os esforços (de impacto) na bicicleta SCOTT e no ciclista são claramente reduzidos.

As pernas da suspensão diferenciam-se no modo de fabrico dos elementos de suspensão e do tipo de amortecimento. Normalmente, a perna da suspensão trabalha com um elemento de mola pneumática (e) ou – mais raramente – com molas de aço (f). Geralmente o amortecimento é a óleo. Consoante o sistema estão montados um ou mais eixos de rolamento.

NOTA!

i Os fabricantes das pernas da suspensão têm, em regra geral, instruções. Por favor, leia estas cuidadosamente antes de fazer alterações no ajuste da perna da suspensão ou trabalhos de manutenção. Pode encontrar as instruções do fabricante da perna da suspensão neste CD de informação SCOTT.

NOTA!

i Tenha atenção também ao glossário sobre a suspensão no início deste capítulo.



Particularidades da posição do ciclista sobre o selim

Consoante o ajuste da suspensão da parte traseira, o selim pode inclinar-se para trás, ao sentar-se nele, o que tem de ter em conta quando ajustar a inclinação do selim. Caso hajam problemas com o selim, deve, em comparação com a posição normal, inclinar levemente a ponta do selim para baixo.

Nas modalidades de Dirt, Freeride e Downhill, conduz-se frequentemente com o selim bastante para baixo e inclinado para trás.

NOTA!

i Bicicletas de suspensão total SCOTT possuem uma liberdade de movimento no solo nitidamente maior do que bicicletas sem suspensão. Se o selim estiver ajustado na altura correta, não chega normalmente com os pés ao chão. Inicialmente, coloque o selim numa posição mais baixa e treine o sentar-se e levantar-se do selim.

Ajuste da constante da mola

Para que a parte traseira funcione de forma ideal, a perna da suspensão tem de estar ajustada ao peso do ciclista, à posição do selim e à finalidade de utilização. É imprescindível mandar executar este trabalho pelo seu revendedor SCOTT no momento da entrega da sua bicicleta.

Para observar é no geral que já ao montar a sua bicicleta SCOTT, a parte traseira tem de se comprimir levemente – isto é o chamado percurso de amortecimento negativo (“sag”) (a). Ao conduzir através de um buraco a mola faz a descompressão, a parte traseira compensa a irregularidade. Se a pressão de ar ou a tensão prévia da mola for demasiado alta, este efeito é reduzido, visto que a parte traseira já está completamente descomprimida. Assim se perde um aspeto de conforto e segurança essencial, se o pneu perder brevemente o contacto com o solo.

Ciclistas de Cross Country e de Maratona ajustam normalmente o percurso de amortecimento negativo mais curto do que ciclistas de Freeride ou Downhill, que se deslocam mais frequentemente em terrenos accidentados. Ao sentar-se, a parte traseira deveria, em bicicletas de Cross Country SCOTT e de Maratona SCOTT comprimir-se entre 10 e 20 % do percurso de amortecimento máximo, em bicicletas All Mountain SCOTT, Enduro SCOTT e Freeride SCOTT entre 25 e 35 %.

Para medição, pode aproveitar o anel de borracha (b), que se encontra frequentemente no tubo mais fino imergente da perna da suspensão. Se não houver nenhum anel de borracha, ate um agrupador de cabos à volta do tubo mais fino. Aperte de tal maneira que ainda seja possível deslocá-lo, mas não escorre por si.

Sente-se sobre a sua bicicleta SCOTT vestido com o seu equipamento usual (event. com mochila carregada) e tome a posição do costume. Apoie-se assim sobre um objeto fixo (vedação, parede, etc.), de forma a não cair. Peça a um ajudante que desloque o anel de borracha ou agrupador de cabos para baixo contra o pisador de pó na bainha.

Desmonta a sua bicicleta SCOTT, sem a parte traseira se comprimir mais. A distância, que resulta agora entre o anel de borracha/agrupador de cabos e o pisador, é o percurso de amortecimento negativo (c). Compare-o com o percurso de amortecimento total (indicação do fabricante) da perna da suspensão, não da parte traseira, ou meça como ponto de referência a parte reta e lisa que se comprime (c), para apurar, se a suspensão tem de ser ajustada mais dura ou mais macia.

Em pernas da suspensão a ar, o ajuste da constante da mola é realizado por meio da pressão do ar na perna da suspensão (d). A pressão tem de ser ajustada com uma bomba de alta pressão especial com indicador de pressão antes da primeira utilização e posteriormente event. adaptada a alterações como peso do ciclista e/ou carga.

Anote os valores de ajuste adequados e controle estes no tempo subsequente regularmente. Cumpra sempre as recomendações do fabricante e não ultrapasse em caso algum a pressão máxima de ar da perna da suspensão. Realize depois de cada alteração do ajustamento uma marcha de teste.

Na maioria das pernas da suspensão com molas de aço, pode ser ajustada uma tensão prévia na mola dentro de limites restritos por meio de um anel de ajuste (e). Se isto não for possível e o percurso de amortecimento negativo desejado não poder ser ajustado, as molas de aço têm de ser substituídas por um exemplar mais duro ou mais macio. A substituição é um trabalho para o seu revendedor SCOTT.

Na substituição, use apenas peças sobresselentes originais marcadas e adequadas. O seu revendedor SCOTT tem todo o gosto em aconselhá-lo.

Mantenha sempre a válvula tapada com a capa durante o funcionamento (f).



Realize depois de cada alteração uma marcha de teste, se possível em terrenos com diferentes condições. Controle depois a posição do anel de borracha/agrupador de cabos. A sua distância em relação ao pisador é a elevação máxima da perna da suspensão, que utilizou.

Se o anel de borracha/agrupador de cabos estiver escorregado apenas alguns milímetros, o ajuste da perna da suspensão está demasiado duro (a). Reduza a pressão ou, em pernas da suspensão com molas de aço, a tensão prévia da mola. Se não houver um melhoramento no caso de molas de aço, mande substituir as molas.

Se o anel de borracha/agrupador de cabos se tiver deslocado ao longo de todo o comprimento do tubo ou a perna da suspensão bater no fundo no terreno ou em trechos de estrada em mau estado várias vezes nitidamente audível, a suspensão está ajustada de forma demasiado macia (b). Em pernas da suspensão pneumáticas a pressão tem de ser aumentada. Em pernas da suspensão de aço mande substituir a mola ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

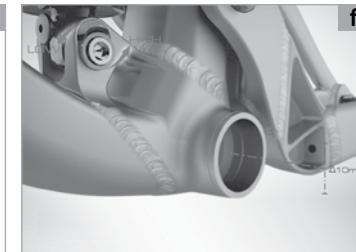
! Se o quadro tiver uma suspensão total, a parte traseira esta construída de tal forma que ela consegue ou tem de compensar pancadas. Se a perna da suspensão estiver rígida e bloqueada, as pancadas chegam ao quadro sem serem atenuadas, não estando a configuração do quadro preparada para pancadas nestes sítios. É por esta razão que em pernas da suspensão com mecanismo de Lockout só deve ativar essa função em pisos planos (c) (ruas, caminhos do campo) e não sobre terrenos irregulares (d).

ATENÇÃO!

! A perna da suspensão tem de estar concebida ou ajustada de tal forma que só bata no fundo em casos extremos. Uma mola demasiado macia (com pouca pressão de ar) sente-se e, na maior parte dos casos, ouve-se nitidamente nos impactos duros. Estes surgem quando a perna da suspensão se comprime completamente de repente. Se uma perna da suspensão bater no fundo frequentemente, esta e o quadro podem falhar depois de algum tempo.

NOTA!

i Se tiver perguntas dirija-se ao seu revendedor SCOTT ou siga as respetivas indicações do manual de instruções do fabricante da perna da suspensão, que encontra neste CD de informação SCOTT.



Ajuste do mecanismo de deslocação

Normalmente conduz com o percurso de amortecimento máximo, que a sua parte traseira full suspension possibilita. Isto oferece o máximo divertimento de condução e o melhor controlo sobre a sua bicicleta SCOTT.

Algumas bicicletas SCOTT oferecem a possibilidade de ajustar o mecanismo de deslocação, consoante o terreno (e+f).

NOTA!

i Algumas bicicletas SCOTT apresentam um ângulo da cabeça de direção ajustável (e), um comprimento da escora inferior ajustável e uma altura da caixa do movimento pedaleiro ajustável (f). Leia sobre este assunto, a documentação técnica neste CD de informação SCOTT ou no site da SCOTT www.scott-sports.com e consulte o seu revendedor SCOTT sobre o ajuste adequado para si.

ATENÇÃO!

! Não conduza em terrenos irregulares com um percurso de amortecimento reduzido, principalmente não em descidas!

NOTA!

i Encontrará mais informações sobre o ajustamento do mecanismo de deslocação no manual de instruções específico da sua bicicleta SCOTT, incluso neste CD de informação SCOTT.

Ajuste do amortecimento

O amortecimento é regulado por válvulas no interior. A circulação do óleo através das válvulas trava a velocidade, com a qual a perna da suspensão faz a compressão ou a descompressão e evita um “baloiçar” da suspensão depois de um obstáculo. Desta forma, pode-se otimizar a reação a obstáculos.

Em pernas da suspensão com recuperação de amortecimento ajustável ("re-bound") **(a+b)**, a velocidade de descompressão (nível de recuperação) pode ser ajustada com um botão de ajuste (na maioria das vezes vermelho), mais lenta ou mais rápida.

Se existir um segundo botão (na maioria das vezes azul), pode ser ajustada a velocidade de compressão (nível de pressão) e/ou a função de Lockout **(c)**.

Inicie o processo de ajustamento com um amortecimento completamente aberto (nível de recuperação e compressão para "-") **(d)**. Segure no selim com ambas as mãos. Apoie-se agora com o seu peso total sobre o selim e deixe de exercer esta pressão logo novamente. A perna da suspensão irá fazer a descompressão com quase a mesma velocidade, com a qual fez a compressão.

Rode então um clique no botão de ajuste vermelho no sentido "+". Carregue novamente no selim para baixo e solte a pressão novamente de repente. Irá reparar que o processo de descompressão decorre de forma um pouco mais lenta.

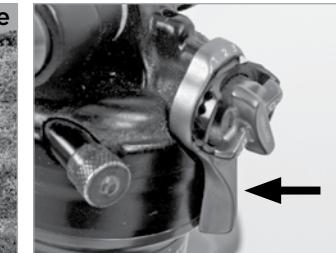
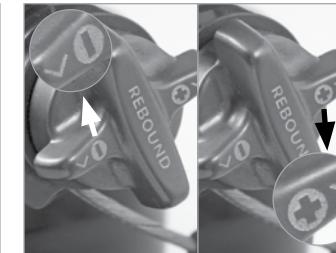
Repita este carregar e soltar com a recuperação de amortecimento cada vez mais fechada. Assim ganha sensibilidade para o funcionamento da recuperação do amortecimento.

O nível de recuperação é normalmente ajustado de tal forma que este faça a descompressão levemente travado, todavia, não demasiado lento. Uma descompressão retardada, que acaba em processo lento, é definitivamente um amortecimento demasiado alto.

Conduza depois sobre um obstáculo (p. ex. descer um lanchil) e rode a recuperação do amortecimento em pequenos passos apenas o suficiente (no sentido "+") para a parte traseira, depois da compressão e descompressão, não baloiçar mais do que no máximo uma a duas vezes. Controle sempre um ajustamento alterado numa marcha de teste no terreno **(e)**.

Em alguns casos, as pernas da suspensão possuem um amortecimento de compressão ("compression") **(f)**. O amortecimento de compressão típico - ou em algumas pernas da suspensão o amortecimento de compressão High Speed - trava o processo de compressão, quando se conduz sobre um obstáculo com muita velocidade. Uma grande velocidade de compressão implicaria provavelmente, caso contrário, que a perna da suspensão bate-se no fundo.

Um amortecimento mais fraco garante um bom comportamento de reação, mas provoca em certos casos que a parte traseira realize, ao passar por cima de obstáculos demasiado depressa, uma compressão demasiado forte ou que baloiçe na condução em pé. Um amortecimento mais forte torna a suspensão dura, reduz assim o conforto da condução.



Se tiver ajustado o "sag" corretamente, como foi descrito em cima e a perna da suspensão trabalhar devidamente numa marcha de teste normal, mas apesar disso depois a perna da suspensão bater no fundo em situações extremas, pode aumentar um pouco o amortecimento de compressão.

Trabalhe aqui também de clique a clique, porque um amortecimento de compressão demasiado apertado impede que a perna da suspensão possa aproveitar completamente o seu percurso de amortecimento. O ajustamento do amortecimento de compressão pode ser um processo longo, que tem de ser realizado conscientemente e sempre em pequenos passos.

Comece também aqui pelo nível mais baixo, i. e. o botão/a roda de ajuste tem de ser rodado completamente no sentido "-".

Controle sempre um ajustamento alterado numa marcha de teste no terreno **(e)**.

Se não se achar capaz para realizar o ajuste do amortecimento ou se tiver problemas dirija-se ao seu revendedor SCOTT ou siga as respetivas indicações do manual de instruções do fabricante da perna da suspensão, que pode encontrar neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

Se a perna da suspensão tiver uma suspensão demasiado forte (nível de recuperação), é possível que a parte traseira, na presença de obstáculos seguidos rapidamente uns aos outros, eventualmente já não faça a descompressão. Perigo de queda!

PERIGO!

Não rode inadvertidamente os parafusos com ferramenta, esperando que se trate de um dispositivo de ajuste. Poderia soltar o mecanismo de fixação e provocar uma queda. Regra geral, os dispositivos de ajuste são comandados com os dedos e em todos os fabricantes estão assinalados com escalas ou com "+" (para amortecimento mais forte/suspensão mais dura) e "-".

PERIGO!

Se montar um pneu traseiro novo, tenha atenção para que ele não roce no quadro, se a parte traseira fizer a compressão completa. Deixe sair, em caso de necessidade, o ar completamente da perna da suspensão e carregue no selim com força para baixo, para a controlar. A roda traseira pode bloquear. Perigo de queda!

ATENÇÃO!

Não conduza, se a perna da suspensão bater no fundo. A perna da suspensão propriamente dita e o quadro podem sofrer danos. Ajuste a constante da mola sempre ao peso do ciclista e da bagagem, bem como às condições da condução.

NOTA!

i Dirija-se ao seu revendedor SCOTT ou siga as respetivas indicações do manual de instruções do fabricante da perna da suspensão, que encontrará neste CD de informação SCOTT.

Lockout

Se conduzir durante muito tempo em pé com um grande esforço em subidas (“condução de pé”), é típico uma parte traseira baloiçar. É aconselhável bloquear o amortecimento, se a perna da suspensão possuir para isto um mecanismo de Lockout (a). Na condução (em descidas) com piso irregular é estritamente necessário que o Lockout esteja aberto.

Muitas bicicletas Hardtail SCOTT possuem uma manete de Lockout no guiador.

Algumas bicicletas de full suspension SCOTT estão equipadas com o sistema TWINLOC. O TWINLOC oferece três possibilidades de ajuste (b):

1. Modo de ascensão: As suspensões estão (praticamente) bloqueadas. Com este ajustamento pode deslocar-se confortavelmente em subidas de pavimento compactado, p. ex. asfalto, sem perder energia na suspensão.

Válvulas de controlo de pressão garantem que a suspensão trabalhe temporariamente, caso passar por cima de obstáculos involuntariamente neste ajustamento.

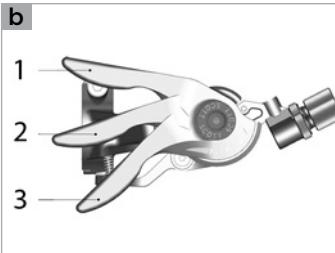
2. Modo de deslocação/tração: No modo de tração, o percurso de amortecimento da perna da suspensão está reduzido a aprox. 80%. Por este motivo, as propriedades dos elementos de suspensão tornam-se mais duras, o percurso de amortecimento negativo (“sag”) fica mais pequeno e a geometria mais íngreme. Isto impede um “balanceio” nas subidas com simultaneamente uma tração ideal da roda traseira.

No modo de deslocação é impedido um baloiçar da perna da suspensão na condução em pé, por meio do adicionamento de uma plataforma para amortecimento de compressão.

3. Modo de descida: Neste modo, ambos os elementos de suspensão estão abertos (garfo da suspensão e perna da suspensão). I. e. está à sua disposição o percurso de amortecimento total.

ATENÇÃO!

! Não acione a função de Lockout em terrenos irregulares, mas só em piso liso (estradas, caminhos de campo).

**Manutenção**

Pernas da suspensão e partes traseiras (c) são componentes complexos, que necessitam de cuidados e manutenção regulares. Na maioria das vezes, os fabricantes das pernas da suspensão disponibilizam, por isso, centros de assistência técnica, nos quais pode mandar reparar as pernas da suspensão e fazer o controlo periódico, consoante a utilização, p. ex. anualmente.

É importante que dê, no entanto, uma atenção especial aos seguintes conselhos práticos básicos:

1. Garanta superfícies de deslizamento limpas na biela do êmbolo.
2. Limpe a perna da suspensão (d) e a parte traseira, especialmente nas zonas de rolamento, se estas estiverem sujas diretamente depois da deslocação com bastante água e uma esponja macia.
3. Aplique um pouco de spray lubrificante ou uma camada muito fina de óleo hidráulico, autorizado pelo fabricante, sobre a biela do êmbolo na perna da suspensão e as zonas de rolamento (e), depois de ter lavado a sua bicicleta SCOTT. Comprima depois a parte traseira várias vezes e limpe os resíduos da lubrificação antes da próxima utilização com um pano limpo. Utilize o lubrificante recomendado pelo fabricante.
4. Não utilize durante a limpeza nem um ejetor de vapor nem produtos de limpeza fortes! Consulte o seu revendedor SCOTT sobre um produto de conservação adequado.
5. Em pernas da suspensão com molas de aço (f), deveria limpar regularmente as molas e as respetivas bielas do êmbolo que se encontram por baixo e lubrificar as últimas com um spray autorizado pelo fabricante. Alguns fabricantes das pernas da suspensão fornecem gordura especial para conservação. É estritamente necessário seguir as recomendações do fabricante. Isto é um trabalho para o centro de assistência técnica da perna da suspensão.
6. Em pernas com suspensão pneumática tem de controlar regularmente a pressão, porque ela pode baixar com o tempo.
7. Controle regularmente a fixação segura de todos os apafusamentos da parte traseira com uma chave allen, de acordo com as prescrições impressas na parte traseira. Controle também, se os pontos de rolamento da parte traseira lateral ou o alojamento da perna da suspensão apresentam folga vertical.

Levante a sua bicicleta SCOTT, para controlo, pelo selim **(a)** e tente deslocar a roda traseira lateralmente para cá e para lá. Peça eventualmente a um ajudante que segure o quadro à frente de forma fixa.

Para controlar a folga na perna da suspensão, coloque a roda traseira de forma suave no chão e levante-a, em seguida, levemente de novo. Preste atenção a ruídos de chocalhar. Mande eliminar imediatamente eventual folga pelo seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

⚡ Os elementos da suspensão têm uma estrutura complexa. Deixe o seu revendedor SCOTT ou o centro de assistência técnica do fabricante da perna da suspensão realizar os trabalhos de manutenção e principalmente a desmontagem dos elementos da suspensão.

ATENÇÃO!

! As pernas da suspensão estão constantemente sujeitas a água e sujidade projetados pela roda traseira. Limpe-as, após cada utilização, com muita água e um pano **(b)**.

NOTA!

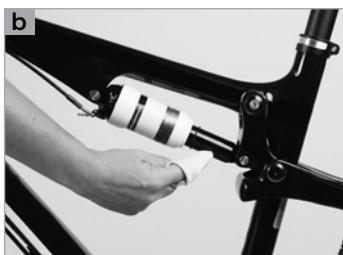
i Leve a sua perna da suspensão traseira pelo menos uma vez por ano ao centro de assistência técnica do fabricante da perna da suspensão.

NOTA!

i Encontrará, também, conselhos práticos sobre ajustamento e manutenção na Internet em
www.ridefox.com
www.xfusionshox.com
www.sram.com/de/rockshox
www.canecreek.com

NOTA!

i Algumas bicicletas SCOTT apresentam um ângulo da cabeça de direção ajustável, um comprimento da escora inferior ajustável e uma altura da caixa do movimento pedaleiro ajustável. Leia, sobre este assunto, a documentação técnica neste CD de informação SCOTT ou consulte o site da SCOTT em www.scott-sports.com e consulte o seu revendedor SCOTT sobre o ajustamento adequado para si.



TRAVÕES

Com a ajuda dos travões **(c)** 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 **(d)**, 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 **(e)** e não se esqueça que o travão dianteiro, em pisos aderentes e através da transferência de peso, poderá gerar as maiores forças de travagem.

Em pisos soltos, molhados ou sujos as condições são outras. Aqui, uma travagem demasiado forte da roda dianteira pode fazer com que esta derrapse.

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 **(f)** 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 (a) 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!

Habite-se, em longas descida, a realizar uma travagem breve (**b**), 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.

PERIGO!

A A disposição da manete do travão em relação aos corpos do travão (p. ex. a manete esquerda atua sobre o travão dianteiro) pode variar. Consulte o passaporte da bicicleta SCOTT 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.

PERIGO!

B 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.

PERIGO!

C 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.

PERIGO!

D Garanta superfícies de travagem e calços de travões completamente livres de ceras, gorduras ou óleos. Perigo de acidente!

ATENÇÃO!

E Na substituição, use apenas peças sobresselentes originais marcadas e adequadas (**c**). O seu revendedor SCOTT tem todo o gosto em aconselhá-lo.

NOTA!

F Leia sempre as instruções do fabricante dos travões neste CD de informação SCOTT, antes de começar a reajustar os travões ou a efetuar trabalhos de manutenção ou de qualquer outro tipo nos travões.



TRAVÕES DE ARO

V-Brakes e travões Cantilever

Funcionamento e desgaste

V-Brakes e travões Cantilever (**d**) são compostos por braços de travagem, separados um do outro e montados à direita e esquerda do aro. Se a manete de travão for acionada, os braços contraem-se por meio de uma tração de cabo, os calços friccionam os flancos dos aros.

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, os aros têm de ser substituídos. 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!

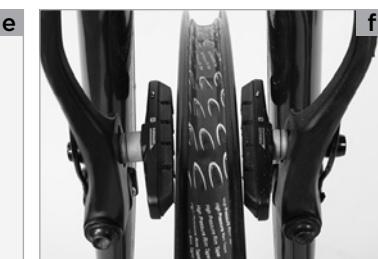
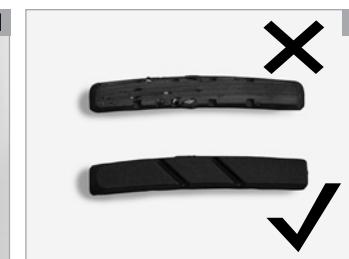
Controlo de funcionamento

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 (**e**), é altura de serem substituídos. É estritamente necessário que cumpra as indicações correspondentes do respetivo fabricante.

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 calços dos travões têm de possuir contacto simultâneo com o aro e, nomeadamente, primeiro com a parte da frente do calço. A parte detrás dos calços dos travões deveria então ficar a um milímetro de distância da superfície de travagem. Vistos de cima, os calços dos travões formam um V fechado à frente (**f**). Este ajustamento deve evitar que os calços chiem.



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

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

PERIGO!

⚡ Cabos de travão danificados, 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!

PERIGO!

⚡ 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.

PERIGO!

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

Sincronizar e reajustar

Quase todos os travões têm, ao lado de um ou dos dois corpos do travão, um parafuso, com o qual é possível ajustar a tensão prévia da mola (a). Rode-a lentamente e observe como a distância entre os calços e o aro se altera.

Ajuste então a mola de tal forma que esta distância, em estado desativado, seja igual dos dois lados e os calços dos travões, na travagem, entrem simultaneamente em contacto com o aro.

A posição da manete de 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 (b). 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 da distância de acesso às manetes de travão nas bicicletas de montanha SCOTT".

Solte, para reajustar o travão, a contra-porca serrilhada em cima no guiador, onde o cabo entra no manípulo do travão (c). Desaperte algumas voltas do parafuso serrilhado e com ranhura do cabo junto do manípulo. O curso livre da manete de travão diminui. Mantenha o parafuso de ajuste fixo, enquanto aperta a contra-porca contra a estrutura da manete, para que o parafuso de ajuste não se solte por si próprio. Assegure-se de que a ranhura do parafuso não indica nem para a frente nem para cima, de outro modo podem entrar água e sujidade mais facilmente.

PERIGO!

⚡ É estritamente necessário que realize um teste de travões com a bicicleta parada depois do reajustamento e assegure-se de que os calços não tocam no pneu, mas sim no flanco do aro com toda a sua superfície, se forem sujeitos a uma tração forte.

TRAVÕES DE DISCO

Funcionamento e desgaste

Travões de disco 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 (d), disco do travão (e), cabo do travão (hidráulico) ou cabo do travão (mecânico) bem como a manete de travão (f). 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 em terrenos montanhosos e 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.



PERIGO!

! 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.

PERIGO!

! 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.

PERIGO!

! 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.

PERIGO!

! 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. 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.

ATENÇÃO!

! 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 (b) 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.

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

PERIGO!

! 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!

PERIGO!

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

PERIGO!

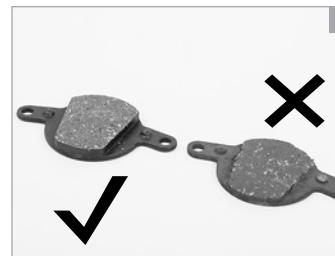
! Não transporte a sua bicicleta SCOTT com o selim e guiador voltados para baixo, pois isso pode tornar os travões ineficazes. Nunca os volte ao contrário mesmo para fins de reparação (f).

ATENÇÃO!

! 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.

ATENÇÃO!

! Em caso de grande sujidade podem ocorrer rangidos.



NOTA!

i Transporte da sua bicicleta SCOTT com rodas montadas: Puxe as manetas do travão e proteja-as com um elástico forte, quando transporta a sua bicicleta SCOTT com travões de disco hidráulicos. Assim não entra nenhum ar para o sistema.

NOTA!

i Se transportar a sua bicicleta SCOTT com as rodas desmontadas, deve montar sempre os fechos de segurança para transporte. Puxe as manetas do travão e proteja-as com um elástico forte, quando transporta a sua bicicleta SCOTT com travões de disco hidráulicos (a). Assim não entra nenhum ar para o sistema.

NOTA!

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

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. Verifique se os cabos de travão estão intactos!

PERIGO!

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

Desgaste e manutenção

Desgaste dos calços pode ser compensado diretamente no punho do travão de forma limitada. Desaperte a porca de capa no parafuso, através do qual o cabo passa pelo punho (c) e desaperte o parafuso até o percurso da manete estar de acordo com 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 (d). 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. Leia com atenção as instruções do fabricante dos travões, que encontrará neste CD de informação SCOTT, antes de ajustar o travão. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

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

NOTA!

i Leia, em qualquer caso, com atenção as instruções do fabricante dos travões, que encontrará neste CD de informação SCOTT, 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 (e+f) 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 pequeno prato da corrente e atrás sobre um grande pinhão, 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 grande prato de corrente, atrás um pinhão pequeno). Aqui poderá percorrer muitos metros com apenas uma pedalada, sendo a velocidade correspondentemente elevada.



PERIGO!

 **Pedale durante todo o processo de acionamento das mudanças com leveza. A força de pedalagem deveria, no entanto, ser claramente reduzida. Especialmente, ao introduzir as mudanças à frente há que pedalar lentamente e sem força.**

PERIGO!

 **Nas Pedelecs SCOTT, reduza a frequência e força da pedalagem já pouco antes da introdução de uma nova mudança. Garanta assim que o acionamento é interrompido brevemente. Se, no entanto, continuar a pedalar, as forças elevadas da corrente podem provocar a falha da corrente.**

ATENÇÃO!

 **Exercite a introdução das mudanças num recinto sem trânsito até estar familiarizado com o funcionamento das alavancas ou dos punhos rotativos da sua bicicleta SCOTT.**

NOTA!

 **Nas Pedelecs SCOTT só está disponível um prato à frente (a). Por esta razão, não estão montados nem à frente nenhum desviador dianteiro nem à esquerda no guiador nenhuma alavanca das mudanças.**

NOTA!

 **Leia com atenção, em qualquer caso, o manual de instruções do fabricante das mudanças, que encontrará neste CD de informação SCOTT e familiarize-se com o respetivo manuseamento antes da primeira utilização.**

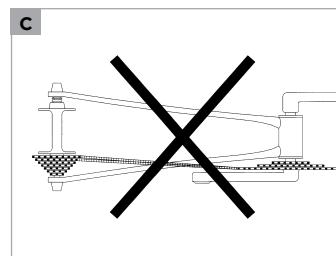
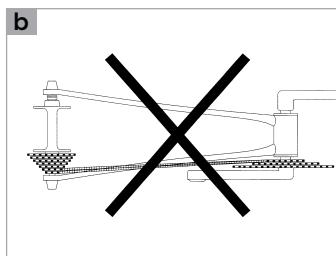
Funcionamento e manuseamento

Uma transmissão por desviador funciona sempre segundo o seguinte princípio:

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

Normalmente os manípulos estão montados assim:

Alavanca das mudanças à direita - pinhão traseiro
Alavanca das mudanças à esquerda - pratos dianteiros



As bicicletas de montanha 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 (b), ou quando engata no prato maior, à frente, e nos pinhões interiores (grandes) da roda traseira (c).

A caixa de movimento pedaleiro (d) 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 (e). Se, no entanto, for o caso, dirija-se imediatamente ao seu revendedor SCOTT.

Um processo de introdução de mudanças começa, dependendo do sistema de mudanças montado, com o acionamento de uma alavanca de mudanças, uma unidade de manetes de travão/mudanças ou uma pequena rotação do pulso no caso dos punhos rotativos. Durante todo o processo de introdução das mudanças, tem de continuar a pedalar. A força de pedalagem deveria, no entanto, ser tidamente reduzida.

A seguir são explicados os princípios das variantes de alavancas das mudanças e o seu funcionamento. No entanto, é possível que a sua nova bicicleta SCOTT esteja equipada com umas mudanças de velocidade que não são descritas aqui.

Nas alavancas das mudanças é, normalmente, introduzido o prato/pinhão maiores com a alavanca grande (alavanca do polegar) (f).

Um processo de introdução das mudanças com o polegar da mão direita tem como consequência a introdução de uma mudança de velocidade mais leve. Os passos de mudança estão reticulados, também podem ser introduzidas várias relações de transmissão de uma só vez. Acionando a alavanca do polegar esquerdo, introduz-se uma mudança mais pesada.



A pequena alavanca, que no ponto de vista do condutor se encontra antes do guiador e pode ser comandada com o indicador (alavanca do indicador) **(a)**, desloca a corrente para os pratos/pinhões mais pequenos – ou seja à direita para mudanças mais pesadas, à esquerda para mudanças mais leves.

NOTA!

i Leia com atenção, em qualquer caso, as instruções do fabricante das mudanças de velocidade que encontrará neste CD de informação SCOTT. Familiarize-se eventualmente com as novas mudanças de velocidade. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

Nos punhos rotativos, as coisas processam-se de forma diferente **(b)**. Enquanto que a rotação do punho direito, no sentido do condutor, aciona uma transmissão mais leve, com a mesma rotação do punho esquerdo aciona uma mudança mais pesada e vice-versa. Também aqui pode variar o sentido da mudança.

PERIGO!

⚡ Utilize sempre calças ou calções justos às pernas ou use fixação de calças **(c)** ou algo semelhante. Assim garante que as pernas das suas calças não se enfiam na corrente nem nos pratos da corrente. Perigo de queda!

PERIGO!

⚡ Ao introduzir uma mudança sob carga, i. e. enquanto pedala com muita força, a corrente pode escorregar. No desviador frontal, a corrente pode até sair completamente dos pratos e provocar uma queda! No mínimo a vida útil da corrente é reduzida significantemente por isto.

PERIGO!

⚡ Por meio de folga entre o eixo do rolamento e os pedaleiros, estes podem ser danificados. Perigo de rutura!

ATENÇÃO!

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



ATENÇÃO!

! 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 **(d)** 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”).

Controlar e reajustar

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

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

NOTA!

! 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, na alavanca das mudanças **(f)** ou no parafuso de ajuste, através do qual o cabo Bowden entra no desviador traseiro. Engate para isso, o pinhão 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 o pinhão menor. Se este não for o caso, o respetivo parafuso de ajuste tem ser apertado novamente um pouco. É possível que sejam necessárias várias tentativas.

ATENÇÃO!

! 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 que encontrará neste CD de informação SCOTT. Se tiver problemas com as mudanças, consulte o seu revendedor SCOTT.

NOTA!

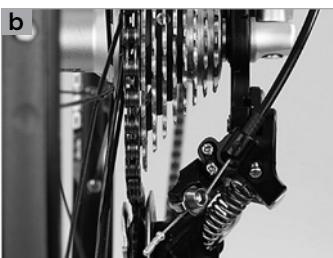
i Se alguém o ajudar a levantar a parte de trás da bicicleta ou a bicicleta SCOTT estiver pendurada num suporte de montagem, é mais fácil testar o funcionamento, rodando o pedaleiro e acionando as mudanças.

Ajustar os batentes finais

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

Corrija a posição eventualmente com o parafuso do batente final. Nos desviadores traseiros, os parafusos estão frequentemente marcados com "H" para "high gear" e "L" para "mudança baixa". "High gear" significa neste caso a mudança pesada, ou seja o pinhão pequeno. 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 o pinhão traseiro maior (**b**) e controle, se a roldana de guia do desviador traseiro está exatamente por baixo das pontas dentadas do pinhão (**c**). 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 alavanca das mudanças nem através de pressão com a mão. Rode cuidadosamente ao mesmo tempo os pedaleiros.



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 – doutra forma os raios, o desviador traseiro e o quadro poderiam ficar danificados. Na pior das hipóteses pode dar-se uma queda ou acidente.

PERIGO!

! Se a sua bicicleta 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. Perigo de falha de material e queda. Depois de incidentes deste tipo ou se for montada outra roda traseira, deve controlar a zona de oscilação e event. reajustar os parafusos dos batentes finais.

ATENÇÃO!

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

ATENÇÃO!

! Mande regularmente controlar a sua bicicleta SCOTT no seu revendedor SCOTT.

Ajustar desviador dianteiro

A área, na qual o desviador dianteiro (**d**) 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" (**e**) limitam a zona de oscilação. O seu revendedor SCOTT ajusta-os, eles não se alteram numa utilização normal.

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 manípulo das mudanças (**f**).

PERIGO!

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



PERIGO!

⚡ 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. Há perigo de queda!

ATENÇÃO!

! Faça uma marcha de teste, sem falta, após ter ajustado as mudanças, dando uma volta numa zona sem trânsito (a).

**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 sujidade e óleo depositados, de vez em quando, com um pano embebido em óleo (b). 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 (c). 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 sujidade desnecessariamente durante a marcha.

PERIGO!

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

NOTA!

i 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 (a+b) e pedale com, se possível, uma frequência de pedalagem elevada.

As correntes de transmissões por desviador BTT atingem o seu limite de desgaste depois de aprox. 800 a 2.000 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.

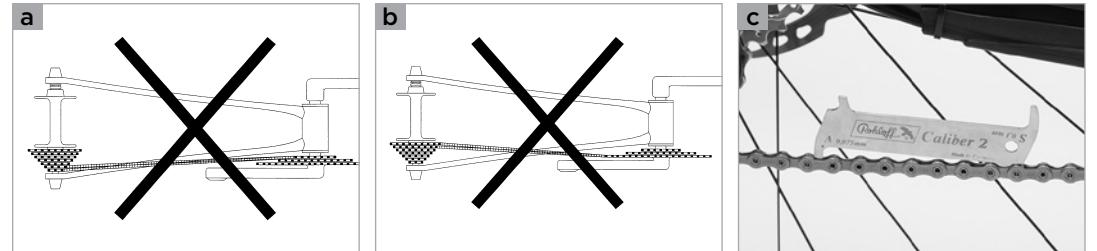
Para o controlo do desgaste da corrente, o seu revendedor SCOTT possui aparelhos de medição precisos (c). A substituição da corrente deve ser realizada por técnicos especializados, porque precisa de ferramenta especial e tem de escolher uma corrente que seja compatível com as respetivas mudanças.

PERIGO!

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

NOTA!

 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 (e) sobre a base do aro, a qual muitas vezes tem pontas afiadas.

Um segundo sistema vulgar são os pneus sem câmara de ar (tubeless), que exigem aros específicos sem orifícios e válvulas aparafusadas de forma fixa. Além disso existem em casos raros pneus de câmara de ar (Tubulars), que são colados sobre 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, sendo, no entanto, o reapertamento só raramente necessário (f).

PERIGO!

 Pneus tubulares mal colados podem saltar do aro. Perigo de acidente!

ATENÇÃO!

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

NOTA!

 Pneus de câmaras de ar não serão tratados a seguir. Leia as instruções do fabricante do aro, do fabricante dos pneus neste CD de informação SCOTT e consulte o 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 roolamento e as características de aderência. O seu revendedor SCOTT possui diferentes tipos para escolha (a).

Se montar um novo pneu, 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 é a mais exata, a designação de milímetros normalizada (por exemplo: 57-622 (b) significa uma largura de pneu de 57 mm em estado insuflado e um diâmetro (interior) do talão do pneu de 622 mm). A outra informação nomeia os tamanhos em polegadas (p. ex. 29x2,25").

Os pneus têm de ser cheios com a pressão de ar correta (c), 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 ou na etiqueta de identificação do tipo (d). 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 roolamento 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. 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 estão convertidos os valores mais comuns (e).

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



psi	bar	psi	bar
10	0,7	40	2,8
15	1,0	45	3,1
20	1,4	50	3,4
25	1,7	55	3,8
30	2,1	60	4,1
35	2,4	65	4,5



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

PERIGO!

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

PERIGO!

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!

PERIGO!

Trate devidamente dos seus pneus. Circule sempre com a pressão de ar prescrita (f) 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.

PERIGO!

Pneus com armação de arame e kevlar, que suportam uma tensão de cinco bar e mais, têm de ser montados em aros com perfil de gancho.

PERIGO!

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 neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

Considere que uma Pedelec é mais pesada e que a sua pressão dos pneus habitual até agora pode ser demasiado baixa. Uma pressão superior melhora a estabilidade de condução e aumenta a resistência a furos. Os dados sobre a pressão máxima e mínima (em bar ou PSI) podem ser encontrados lateralmente no flanco do pneu.

VÁLVULAS

Nas bicicletas de montanha SCOTT existem normalmente dois tipos de válvulas:

1. A **válvula francesa** ou **válvula Presta (a)** – é entretanto usada em quase todos os tipos de bicicletas. A válvula está concebida para altas pressões.
2. A **válvula Schrader** ou **válvula de automóvel (b)** – foi adaptada do veículo automóvel.

Todos os tipos de válvulas estão protegidos contra a sujidade por uma tampa de plástico.

A **válvula de automóvel** pode ser cheia, depois de retirada a tampa, diretamente com a bomba adequada.

Na **válvula Presta** tem de desapertar, antes de dar à bomba, um pouco a porca serrilhada e deslocar esta brevemente na direção da válvula o mais longe possível até o ar sair. Controle o ajuste do corpo da válvula na haste. Se ele não estiver bem fixo, é possível que saia ar. Não se esqueça de voltar a apertar devolvemente a porca da válvula depois de encher.

As **válvulas de automóvel** e – com um adaptador especial – também as válvulas Presta podem ser cheias na bomba de gasolina com o dispositivo de ar comprimido. Acione o dispositivo de ar com breves compressões, caso contrário poderia entrar demasiado ar para os pneus e estes poderiam rebentar.

Para deixar sair o ar, carregue, na válvula de automóvel, no pino do meio, na válvula Presta na porca serrilhada brevemente para dentro (c).

Com uma bomba manual pode ser difícil encher a pressão necessária. Isto é fácil, se forem usadas bombas de pé com manômetro (d).



CONCENTRICIDADE DOS AROS, TENSÃO DOS RAIOS

Para que a roda da bicicleta possa rodar com concentricidade (e), os raios têm de ter uma tensão homogénea. 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. 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 (f).

PERIGO!

 **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.**

ATENÇÃO!

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

ATENÇÃO!

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



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 (a).

NOTA!

i 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, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

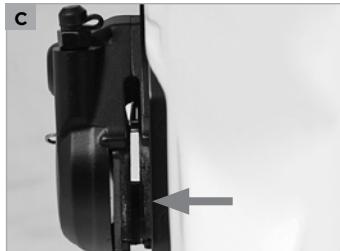
DESMONTAGEM DA RODA

Em **travões de aro mecânicos** (V-brakes e travões Cantilever) tem de retirar primeiro a tração de cabo do braço de travão (b). Envolva, 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 (c). 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 que encontrará neste CD de informação SCOTT.

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 (ponteira). Tem de soltar a porca de tensão prévia do aperto rápido um pouco 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 (d). Levante um pouco a sua bicicleta SCOTT para cima e dê uma pequena pancada na roda, que cairá para o chão.

PERIGO!

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

PERIGO!

! 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 poderia deixar de funcionar.

ATENÇÃO!

! 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.

NOTA!

i Observe o manual de instruções do fabricante dos travões e das mudanças que encontrará neste CD de informação SCOTT.

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 e levante o flanco do pneu sobre o falso do aro (e). 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 falso do aro (f).



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 alavancade montagem.

Agora pode retirar a câmara de ar. 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 (a). 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.

PERIGO!

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

PERIGO!

 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 (b). 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.

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, homogeneamente, 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 (f), 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 **(a)** 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 **(b)**.

PNEUS SEM CÂMARA DE AR (TUBELESS/PNEU UST)

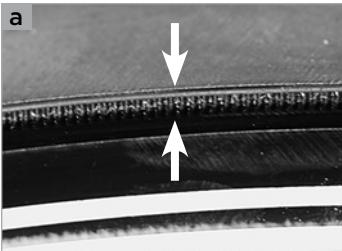
Desmontagem dos pneus

Esvazie por completo o pneu tubeless/pneu UST **(c)**. Pressione um dos flancos do pneu a toda a volta em direção ao centro do aro até o talão do pneu ficar solto na base do pneu. Levante depois o flanco do pneu completamente sobre o flanco do aro ou friso do aro, começando no lado em frente à válvula. Não utilize alavanca de montagem, para não danificar o lábio de vedação frágil no talão do pneu! Só quando o flanco do pneu estiver completamente sobre o friso do aro, pressione, em caso de necessidade, o outro flanco do pneu na base do aro e retire-o também do mesmo.

Reparação

Em caso de furo, 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 câmara de ar levemente e coloque-a no pneu. A montagem é realizada com se descreve a seguir.

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 no mercado. Preste atenção, em todos os casos, ao manual de instruções do fabricante dos remendos.



ATENÇÃO!

! Montagens incorretas podem provocar disfunções ou danificações nos pneus. Atue, por isso, obrigatoriamente de acordo com as instruções do fabricante dos componentes, que encontra neste CD de informação SCOTT.

Montagem do pneu

Para a montagem, o pneu tem de estar livre de lubrificante e sujidade no interior e na zona do talão do pneu. Não use uma alavanca de montagem! Para evitar danos, molhe o talão do pneu a toda a volta com água e sabão ou pasta de montagem de pneus – ou pelo menos com água – e pressione o pneu para dentro do aro com as mãos, como descrito nos pneus de armação de arame e kevlar.

Levante primeiro um talão do pneu completamente sobre o friso do aro **(d)**, depois o outro. Pressione ambos os talões do pneu a toda a volta para dentro da base do aro **(e)** e garanta que a válvula especial fica centrada entre os talões do pneu.

Pressione o pneu a toda a volta de cima para baixo.

Encha o pneu com um compressor ou uma carga de CO₂ **(f)** até à sua pressão máxima, para que possa entrar bem no aro. A pressão autorizada está, normalmente, inscrita na parede lateral do pneu. No processo de colocação podem ouvir-se ruídos altos. Não se assuste!

Pode detetar se o pneu está colocado devidamente, se a linha de identificação fina no pneu estiver levemente acima do aro com uma distância homogénea a toda a volta.

Ajuste a pressão, partindo do valor máximo, por meio da válvula. Considere, ao mesmo tempo, a zona de pressão de ar recomendada.

PERIGO!

! Pneus tubeless só podem ser montados ligação com um aro UST/uma roda UST (Mavic e outros fabricantes).

NOTA!

! Além de pneus tubeless UST, ainda há a possibilidade de se deslocar com pneus klevas típicos, cheios com leite de látex, sem câmara de ar. Leia as instruções do fabricante e siga-as.



RECOLOCAÇÃO DA RODA

A montagem da roda funciona na ordem inversa à desmontagem. Certifique-se de que a roda assenta exatamente nas ponteiras **(a)** e circula centrada entre as pernas do garfo ou entre as escorras traseiras. Verifique se o aperto rápido e os eixos passantes estão bem assentes **(b)**. Encontrará mais informações no capítulo “Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes”.

Coloque o cabo, em **V-brakes** e **travões Cantilever**, novamente no braço do travão. Envolva o aro com uma mão e comprima os calços ou os braços de travagem, um contra o outro. Nesta posição, torna-se mais fácil pendurar a conexão, quase sempre com forma cilíndrica, ou o cabo exterior **(c)**.

Em **travões de disco**, controle, antes de montar a roda, se os calços do travão estão exatamente assentes nas cavidades da pinça do travão. Isto pode ser visível, se o espaço entre os calços for paralelo **(d)** e os indicadores de desgaste se encontrarem no sítio devido. Tenha o cuidado de introduzir o disco de travão entre os calços.

Todos os travões:

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.

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).

PERIGO!

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

PERIGO!

 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.

PERIGO!

 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) 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 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 neste CD de informação SCOTT.

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 **(e)**. Apoie-se também brevemente sobre as manetes do travão **(f)**, 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 **(a)**. Encontrará os binários máximos de aperto dos parafusos impressos nos componentes ou nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT.

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 neste CD de informação SCOTT.

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 **(b)**. 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 **(c)** 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 neste CD de informação SCOTT.

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

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 neste CD de informação SCOTT.

5. Deixe a sua bicicleta SCOTT cair no chão de uma altura baixa **(f)**. Em caso de ruídos metálicos, verifique as causas. Verifique, se necessário, os rolamentos e as uniões rosadas. 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.



PERIGO!

! 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.

PERIGO!

! 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 neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

! 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, espião 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.

PERIGO!

! 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!

ATENÇÃO!

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

INDICAÇÕES ADICIONAIS “INSPEÇÕES APÓS UMA QUEDA” COM A SUA PEDELEC SCOTT

1. Controle a bateria (**a+b**). Tente retirar a bateria do suporte. Se a bateria não estiver encaixada corretamente no suporte ou apresentar danos, não pode utilizar a sua Pedelec SCOTT pelo menos no funcionamento com motor. Desligue o acionamento e event. a bateria em separado. Uma bateria danificada pode provocar curto-circuitos ou fazer com que a sua Pedelec SCOTT deixe de ser assistida repentinamente, exatamente quando precisa disto.

Se a capa exterior da bateria estiver danificada, pode entrar água ou humidade, o que pode provocar curto-circuitos ou choques elétricos. A bateria pode-se inflamar ou até mesmo explodir! Dirija-se, num caso destes, imediatamente ao seu revendedor SCOTT.

Encontrará mais informações na instrução de sistema do fabricante do seu acionamento neste CD de informação SCOTT.

2. Controle, se as exibições no computador de comando ou visor estão corretas e completas (**c**). Se o computador de comando indicar um aviso de erro ou uma exibição de aviso, não pode utilizar mais a sua Pedelec SCOTT. Em erros críticos, o sistema desliga-se automaticamente. Em erros que não sejam críticos, o sistema pode, todavia, ainda funcionar.

Não arranke de forma alguma com a sua Pedelec SCOTT, se for indicado um aviso no seu computador de comando ou visor. Dirija-se, num caso destes, imediatamente ao seu revendedor SCOTT.

Encontrará mais informações na instrução de sistema do fabricante do seu acionamento neste CD de informação SCOTT.

3. Deixe a sua Pedelec SCOTT cair no chão de uma altura baixa. Em caso de ruídos metálicos, verifique as causas. Verifique event. o rolamento, as uniões roscadas e o ajuste correto da bateria.



CARBONO – UM MATERIAL ESPECIAL

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

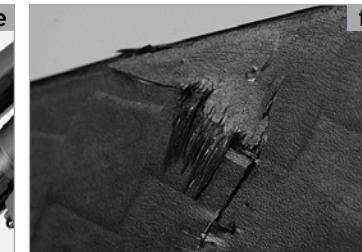
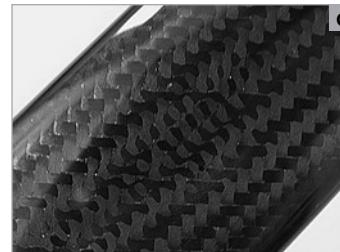
Contudo, os componentes de carbono (**e**), obrigatoriamente, não se deformam permanentemente ou visivelmente após uma sobrecarga, embora a sua estrutura interna da fibra possa ficar danificada. Após uma sobrecarga, uma peça de carbono danificada que seja continuada a utilizar poderá falhar repentinamente 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, depois de um incidente, como por exemplo uma queda, ao do seu revendedor SCOTT, para controlo.

Substitua imediatamente um componente danificado (**f**)! 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 lacar 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.

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 **(a)**. Para evitar danos no material sensível, embale-os com cobertores, 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. 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.

PERIGO!

! Se os componentes de carbono da sua bicicleta SCOTT fizerem ruídos como estalos ou apresentarem danos exteriores, tais como entalhes, rasgos, 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.

PERIGO!

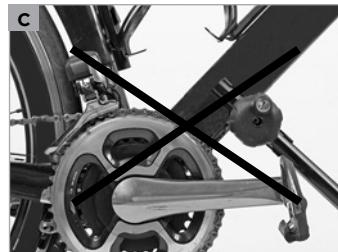
! De modo nenhum deve combinar um guiador de carbono com extensores de guiador, a não ser que estes tenham sido especialmente autorizados para isso. Não encurte guiadores de carbono e não fixe a manete de travão e mudanças mais interiormente no guiador do que o indicado ou do que é necessário. Perigo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

PERIGO!

! 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 **(b)**, que há de vários fabricantes.

ATENÇÃO!

! No caso de quadros com tubos volumosos há perigo de esmagamento, na maior parte dos gramos dos suportes das bicicletas **(c)**! 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.



ATENÇÃO!

! Não fixe quadros ou espingões do selim de carbono em suportes de montagem! Isto pode danificá-los. Monte ou um espingão do selim (de alumínio) **(d)** 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.

NOTA!

i 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 **(e)** contra danos causados por fricção dos cabos ou pedradas. Estes podem ser obtidos junto do seu revendedor SCOTT.

NOTA!

i 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% o binário de aperto necessário para fixação. Isto faz todo o sentido, especialmente, nas zonas de aperto do guiador e avanço, do tubo do garfo e avanço, do espingão do selim e avanço - 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 **(f)**, 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.



PERIGO!

⚡ Se andar de bicicleta com a caixa de direção solta, as cargas sobre o garfo e o roimento 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 (a). 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. 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 (b), o garfo tem de rodar sozinho a partir da sua posição central.

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

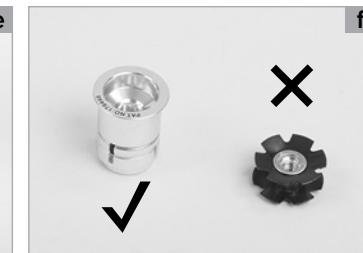
PERIGO!

⚡ 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 (c). Aperte um pouco o parafuso de ajuste, introduzido por cima, com uma chave allen, p. ex. um quarto de volta (d).



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 neste CD de informação SCOTT. Realize o controlo da folga do roamento como descrito à frente (a). O ajustamento do roamento não pode estar demasiado apertado, caso contrário ele ficará danificado rapidamente.

PERIGO!

⚡ 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. pasta de montagem especial para carbono nas zonas de aperto para otimizar a preservação do aperto.

PERIGO!

⚡ 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.

PERIGO!

⚡ 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 (f).

ATENÇÃO!

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

NOTA!

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

CONDUZIR A PEDELEC SCOTT

Pode conduzir a sua Pedelec SCOTT **(a+b)** como uma bicicleta normal SCOTT. A experiência de condução única só começa com a ativação do sistema de acionamento **(c)** – quando o motor com uma potência de 250 Watt com o seu binário elevado lhe dá mais assistência, quanto mais der, você próprio, aos pedais.

Inicie a sua primeira deslocação com a assistência de acionamento mais baixa **(d)**. Habitue-se lentamente ao impulso adicional. Experimente lentamente o potencial da sua Pedelec SCOTT numa zona sem trânsito.

Treine situações de deslocação típicas, como arranque e travagem, deslocação em curvas apertadas e a condução em caminhos para bicicletas apertados. Precisamente aqui a sua Pedelec SCOTT diferencia-se bastante de uma bicicleta SCOTT vulgar.

PERIGO!

 **Puxe a manete do travão da roda traseira e pare de pedalar. A Pedelec para. Paragem de emergência! Para o percurso de paragem mais curto possível é necessário travar de forma doseada com ambos os travões (ver capítulo “Travões”).**

PERIGO!

 **Tenha em consideração que os travões da sua Pedelec SCOTT são sempre mais fortes do que o acionamento. Se tiver problemas com o seu acionamento (porque este, p. ex., antes de uma curva ainda continuar a impulsioná-lo), trave a sua Pedelec SCOTT com cuidado.**

CONDUÇÃO COM MOTOR

Pode ligar ou desligar o sistema nas teclas dos elementos de comando na bateria ou no guiador. Além disso, na unidade de comando no guiador **(e)** podem ser selecionados os diferentes modos de assistência, a restante capacidade da bateria é exibida e as diferentes funções do velocímetro podem event. ser selecionadas **(f)**.

Depois da ligação, o sistema é ativado através da pedalagem e a assistência do motor fica disponível. Sensores medem os seus movimentos de pedalagem e comandam a assistência do motor, consoante a assistência selecionada de forma totalmente automática. O grau do impulso adicional orienta-se pelo modo de assistência, pela velocidade e força de pedalagem.

A assistência de desempenho desliga-se ao alcançar uma velocidade de mais do que 25 km/h.

Tenha atenção ao facto de que event. terá de alterar os seus hábitos de condução: Não monte na bicicleta, colocando primeiro um pé no pedal e tentando passar a outra perna por cima do selim. A Pedelec SCOTT arrancaria imediatamente. Perigo de queda!

Deixe de pedalar também mais cedo do que o costume, antes de curvas ou bifurcações. Caso contrário o acionamento ainda continua possivelmente a impulsionar durante algum tempo, a sua velocidade na curva poderia ser demasiado alta. Reduza conscientemente a força de pedalagem, antes de introduzir uma nova mudança.

Não se deixe levar pelo motor potente, a introduzir sempre uma mudança alta. Mude as mudanças com frequência, como está event. habituado a fazer numa bicicleta SCOTT vulgar, para tornar a sua parte no movimento de deslocação o mais eficiente possível. A sua frequência de pedalagem deveria ser sempre fluente. Deve pedalar com mais de 60 rotações de pedalagem por minuto.

Introduza uma mudança mais baixa antes de parar.



Considere que os outros participantes do trânsito ainda não se habituaram às novas Pedelecs e às suas velocidades elevadas. Conte com o comportamento indevido de outros participantes do trânsito. Considere que andará em geral nitidamente a uma velocidade superior do que o costume. Conduza, por isso, de uma forma vigilante e esteja pronto a travar, assim que se aproximarem situações confusas ou com possíveis potenciais de perigo do seu campo de visão.

PERIGO!

 Familiarize-se, em marchas de teste numa zona sem movimento com as características da sua Pedelec SCOTT e a velocidade e aceleração elevadas possíveis, antes de participar no trânsito. Perigo de acidente! Nunca conduza sem capacete!

PERIGO!

 Antes de tocar nos pedais sente-se no selim, selecione a assistência de acionamento mais baixa e esteja pronto a travar na altura do arranque em qualquer momento. Perigo de queda!

PERIGO!

 Tenha atenção ao facto de que devido ao desempenho mais elevado do acionamento na roda traseira, o risco de queda em pisos escorregadios (humidade, neve, cascalho, etc.) aumenta. Isto ainda se aplica mais à condução em curvas. Perigo de queda!

PERIGO!

 Considere que os condutores de automóveis e outros participantes do trânsito menosprezam possivelmente a sua velocidade. Use sempre vestuário claro e bem visível. Conduza, por isso, no trânsito na estrada sempre de forma vigilante e conte com o comportamento incorreto dos outros participantes do trânsito. Perigo de acidente!

PERIGO!

 Considere que os peões não o ouvem, ao aproximar-se com grande velocidade. Conduza, por isso, principalmente, em caminhos para bicicletas e caminhos para bicicletas e peões com muito cuidado e de forma vigilante, para evitar acidentes. Utilize a campainha atempadamente como aviso.

CONSELHOS PARA UMA LONGA VIAGEM

Durante quanto tempo e durante que distância é assistido pelo acionamento adicional depende de vários fatores: Condições do percurso, peso do condutor e carga, utilização de força própria, grau de assistência ou modo de assistência (contra)o vento, arranques frequentes, temperatura, influências atmosféricas, topografia, pressão dos pneus, etc.

Na exibição do estado de carregamento da bateria no elemento de comando no guiador (a) ou adicionalmente na bateria (b), pode ler o estado de carregamento da sua bateria.

ATENÇÃO!

 As baterias das Pedelecs SCOTT não conhecem em regra nenhum efeito de memória. Carregue a bateria de preferência sempre depois de cada utilização mais prolongada (c). Evite a descarga profunda da bateria.

NOTA!

 Encontrará mais informações na instrução de sistema do fabricante do seu acionamento neste CD de informação SCOTT.

Para aumentar a autonomia, é recomendável, andar em percursos planos ou descidas com uma assistência baixa (Eco) ou mesmo sem qualquer assistência e só com contravento, grande carga e/ou em subidas grandes utilizar a assistência de acionamento máxima (d) (Turbo).

Pode ainda influenciar a autonomia, se

- controlar a pressão dos pneus regularmente, i. e. uma vez por semana com o manómetro (e) e event. ajustar
- introduzir uma mudança mais baixa atempadamente antes de semáforos e cruzamentos ou geralmente antes de parar e arrancar com mudanças baixas
- introduzir mudanças regularmente, como está possivelmente acostumado a fazer com uma bicicleta SCOTT sem acionamento
- não conduzir só com mudanças pesadas
- conduzir fluentemente e de forma vigilante, para evitar paragens desnecessárias
- conduzir se possível com pouca carga, i. e. sem bagagem desnecessária
- com temperaturas mais baixas, principalmente com frio, guardar a sua bateria em casa e montá-la só pouco antes do início da marcha na sua Pedelec SCOTT (f)
- não estacionar a sua Pedelec SCOTT ao sol direto



Se a capacidade da bateria não for suficiente para chegar ao destino, goza da vantagem decisiva do conceito híbrido da sua Pedelec SCOTT: Sem assistência de acionamento, a bicicleta pode ser conduzida como uma bicicleta vulgar SCOTT - com autonomia ilimitada e sem perder praticamente nada das características de condução.

PERIGO!

 **Se a sua bateria ficar vazio na caminho, não carregue a bateria com um carregador qualquer, mesmo que esta possua o mesmo tipo de ficha. Perigo de explosão! Carregue a sua bateria, por princípio, apenas com a bateria de série (a).**

CONDUÇÃO SEM MOTOR

Também pode conduzir a sua Pedelec SCOTT sem a assistência do acionamento, ou seja como uma bicicleta SCOTT normal.

Deve ter em conta algumas coisas importantes, se pretender conduzir sem bateria (b):

- Se pretender conduzir sem assistência de acionamento com bateria montada, pode ligar o computador de comando ou o visor da sua Pedelec SCOTT, para ter a sua disposição as funções do seu computador da bicicleta.
- Se tiver tirado a bateria da sua Pedelec SCOTT: Preste atenção para não entrar sujidade nem humidade nas ligações da bateria (c).

PERIGO!

 **Se o sistema de luzes da sua Pedelec SCOTT (d) for abastecido pela bateria, o sistema de luzes não está disponível na condução sem bateria. Então não pode deslocar-se sem bateria.**



INFORMAÇÕES RELEVANTES SOBRE A CONDUÇÃO DA PEDELEC VELOZ SCOTT (S-PEDELEC)

Uma S-Pedelec SCOTT é basicamente uma Pedelec SCOTT, só que nitidamente mais rápida. Leia o capítulo “Conduzir a Pedelec SCOTT” na totalidade, antes de ler este capítulo. Considere que todas as indicações e avisos ali referidos ainda ganham mais importância nas Pedelecs velozes SCOTT. Treine o manuseamento com a S-Pedelec SCOTT mais potente e veloz e conduza sempre de forma especialmente vigilante.

Em oposição à Pedelec SCOTT, a S-Pedelec SCOTT é considerada um ciclomotor. Isto traz consigo uma série de determinações, segundo as quais a S-Pedelec SCOTT tem de estar equipada com as seguintes particularidades:

- Além dos componentes típicos da bicicleta, tem de estar equipada com um espelho retrovisor (e).
- A S-Pedelec SCOTT precisa de um seguro de responsabilidade civil, uma licença de funcionamento ou uma homologação UE, a identificação do seguro tem de estar visível (f).
- Os pneus têm de possuir, como p. ex. nos veículos automóveis, um perfil mínimo de 1 mm. Se o pneu estiver gasto até este limite, tem de ser substituído por um idêntico, caso contrário a licença de funcionamento é anulada.

Com as Pedelecs velozes SCOTT é possível que

- utilizar caminhos e faixas para bicicletas dentro das localidades,
- possa utilizar caminhos, assinalados com o sinal adicional “Livre a ciclomotores leves”,
- não possa utilizar caminhos de bicicletas, que são autorizados para ciclomotores, com a sua S-Pedelec SCOTT,
- não possa utilizar vias de sentido único em sentido contrário, mesmo que estas sejam autorizadas para bicicletas (f),
- não possa utilizar as zonas para peões, mesmo que estas sejam autorizadas para bicicletas,
- não possa utilizar, em regra, os sistemas de estacionamento para bicicletas,
- não possa conduzir em caminhos de floresta e
- vias, onde a circulação de veículos a motor, motociclos e ciclomotores é proibida, também não podem ser usadas com a sua S-Pedelec SCOTT,
- com a sua S-Pedelec SCOTT só pode utilizar vias públicas, bem como recintos privados, desde que o proprietário autorize. Informe-se junto das entidades competentes.



PERIGO!

 As S-Pedelecs SCOTT não estão autorizadas a puxar reboques com crianças e não podem ser equipadas com cadeiras de crianças.

PERIGO!

 O uso de capacete devidamente ajustado e apertado (a) é obrigatório para os condutores de Pedelecs velozes SCOTT. Consulte o seu revendedor SCOTT, que capacetes SCOTT são adequados para S-Pedelecs SCOTT.

PERIGO!

 Puxe a manete do travão da roda traseira (b) e pare de pedalar. A Pedelec para. Paragem de emergência! Para o percurso de paragem mais curto possível é necessário travar de forma doseada com ambos os travões (ver capítulo "Travões").

PERIGO!

 Conduza a sua S-Pedelec SCOTT sempre com as luzes acesas para a sua própria segurança (c), use vestuário claro bem visível e um capacete de proteção e óculos adequados.

PERIGO!

 Utilize por princípio apenas peças sobresselentes originais, se for necessário fazer uma substituição. Peças de desgaste de outros fabricantes, por ex., calços dos travões ou pneus de outra dimensão podem tornar pouco segura a Pedelec SCOTT ou a S-Pedelec SCOTT. Perigo de acidente! Nas S-Pedelecs SCOTT a licença de funcionamento é anulada, se forem montadas outras peças sobresselentes que não sejam as originais.

ATENÇÃO!

 Tenha em consideração que os travões da sua S-Pedelec SCOTT são sempre mais fortes do que o acionamento. Se tiver problemas com o seu acionamento (porque este, p. ex., antes de uma curva ainda continuar a impulsão-lo), trave a sua S-Pedelec SCOTT com cuidado.

NOTA!

 As disposições e regulamentos para Pedelecs e Pedelecs velozes estão constantemente a ser alteradas. Siga a imprensa diária, para ver se existem alterações atuais da situação legal.

**INFORMAÇÕES SOBRE O MANUSEAMENTO CORRETO DA BATERIA**

Desmonte a bateria (d), se não utilizar a sua Pedelec SCOTT durante muito tempo (por exemplo no inverno). Guarde a bateria num espaço seco a temperaturas entre 5 e 20 graus Celsius. O estado de carregamento deve apresentar para este fim entre 50 e 70 % da capacidade de carga. Controle o estado de carregamento (e), se a bateria não for utilizada mais do que dois meses e recarregue-a em caso de necessidade de vez em quando até 50 %, i. e. metade dos diodos emissores de luz.

Utilize para limpar o compartimento da bateria um pano seco ou no máximo levemente húmido. Em caso algum deve orientar o jato de um aparelho de alta pressão contra a bateria ou mergulhar a bateria em água, porque há o perigo da água entrar para o interior da mesma e/ou provocar um curto-circuito.

Encontrará mais informações sobre o manuseamento correto da sua bateria na instrução de sistema do fabricante do seu acionamento neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

 Carregue a sua bateria exclusivamente com o carregador fornecido (f). Não use carregadores de outro fabricante; mesmo se as fichas do carregador derem para a sua bateria. A bateria pode aquecer, inflamar ou até mesmo explodir!

PERIGO!

 Garanta que a bateria e o carregador não estão ao alcance das crianças!

PERIGO!

 Carregue a sua bateria exclusivamente durante o dia e só em espaços secos, que estejam equipados com um detetor de fumo ou incêndio, todavia, não no seu quarto de dormir. Coloque a bateria durante o carregamento sobre uma superfície grande não inflamável (a), p. ex. de cerâmica ou vidro! Apague a bateria pouco tempo depois de ela estar carregada.

PERIGO!

 Garanta que a bateria e o carregador não apanham humidade ou não ficam molhados durante o processo de carregamento, para excluir choques elétricos e curto-circuitos.

PERIGO!

 Não utilize em caso algum uma bateria ou carregador defeituosos. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

PERIGO!

 Não exponha a bateria nem o carregador ao sol direto durante o carregamento.

PERIGO!

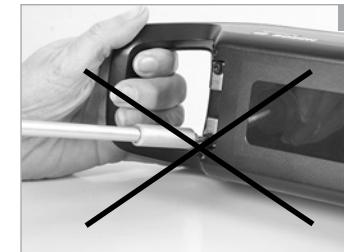
 Não carregue outros aparelhos elétricos com o carregador da sua Pedelec SCOTT fornecido!

PERIGO!

 A utilização de um ejetor de vapor, aparelho de limpeza de alta pressão ou uma mangueira de água para limpar não é autorizada. A entrada de água no sistema elétrico ou no acionamento pode destruir os aparelhos. Os diferentes componentes do acionamento podem ser limpos com um pano macio e detergentes neutrais à venda nas lojas da especialidade ou limpos com água, mas não dentro de água. A bateria não pode ser molhada nem tão pouco mergulhada em água! Perigo de explosão.

PERIGO!

 Garanta que a sua bateria não está danificada, i. e. rachada, partida ou com alterações de cor nos contactos (b+c). Não volte a usar uma bateria nestas circunstâncias. Leve uma bateria danificada imediatamente ao seu revendedor SCOTT.

**PERIGO!**

 Nunca abra, decomponha ou fragmente a bateria (d). Perigo de explosão!

PERIGO!

 Garanta que a bateria não está sujeita a quaisquer pancadas mecânicas.

PERIGO!

 Tenha cuidado para não expor de forma alguma a sua bateria ao fogo nem ao calor. Perigo de explosão!

PERIGO!

 As baterias não podem ser curto-circuitadas. Guarde-a por isso num local seguro, onde a bateria não se possa curto-circuitar involuntariamente (p. ex. com metal ou uma outra bateria). Garanta que a bateria não está guardada de forma que possa causar perigo (p. ex. numa caixa ou gaveta) ou que entre em contactos com outras substâncias condutoras e se possa curto-circuitar desta forma. Não deposite outros objetos no local de armazenamento (p. ex. vestuário).

PERIGO!

 As baterias só podem ser utilizadas nas Pedelecs SCOTT, para as quais são previstas.

ATENÇÃO!

 Se retirar a sua bateria do suporte para a carregar (e) (e estacionar a sua Pedelec SCOTT durante o processo de carregamento na rua), deve proteger as ligações, p. ex. com um saco de plástico, contra a chuva, humidade e sujidade (f). Se as ligações da sua bateria ficarem sujas, limpe-as com um pano seco.

ATENÇÃO!

 Preste atenção para não descarregar totalmente a sua bateria (a chamada descarga profunda). Isto pode event. ocorrer, se conduziu até ao fim da carga e a seguir a Pedelec SCOTT é estacionada durante alguns dias. A descarga profunda danifica duradouramente a bateria da sua Pedelec SCOTT. Uma bateria descarregada profundamente só pode, possivelmente, ser recarregada em casos excepcionais com carregadores especiais. Dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

ATENÇÃO!

 Se for necessária a substituição da bateria ou carregador (ou peças destes), utilize exclusivamente peças sobresselentes originais. Dirija-se para isso ao seu revendedor SCOTT.

ATENÇÃO!

 Carregue a bateria a uma temperatura de aproximadamente 20 graus Celsius. Deixe a bateria, p. ex. depois de uma utilização com frio, primeiro aquecer, antes de iniciar o processo de carregamento ou numa utilização com calor primeiro arrefecer.

ATENÇÃO!

 Não elimine a sua bateria no lixo doméstico normal (a)! É necessária uma eliminação de acordo com a lei relativa à eliminação de baterias. Por isso, o vendedor da sua nova bateria tem de receber a sua antiga e eliminá-la devidamente. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

ATENÇÃO!

 Retire a bateria da sua Pedelec SCOTT (b), se não utilizar a Pedelec SCOTT durante um período longo de tempo. Mantenha-a limpa e seca e guarde a bateria com 50 a 60 % do estado de carregamento (c).

ATENÇÃO!

 Não carregue a sua bateria durante um período longo de tempo, se ela não for utilizada.

NOTA!

 Baterias de iões de lítio não apresentam um efeito de memória, por isso, pode recarregar a bateria em qualquer altura sem prejudicar a capacidade de carregamento.

**NOTA!**

 Observe também eventuais indicações existentes no respetivo autocolante na bateria ou no carregador.

Encontrará mais informações sobre o manuseamento correto da bateria na instrução de sistema do fabricante do seu acionamento neste CD de informação SCOTT.

ILUMINAÇÃO NA SUA BICICLETA SCOTT

Para a participação no trânsito em vias públicas é estritamente obrigatório possuir um sistema de luzes em funcionamento (ver capítulo “Requisitos legais para a participação no trânsito”).

ILUMINAÇÃO OPERADA COM BATERIA

A utilização de faróis e farolins traseiros, que são operados por baterias (d) 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 adequada.

Encontrará mais informações no capítulo “Requisitos legais para a participação no trânsito”.

CASO ESPECIAL PEDELEC

Nas Pedelecs SCOTT é permitido em alguns países abastecer a iluminação (e+f) por meio da bateria. Mesmo que o motor já não possa funcionar, porque a bateria está vazia, a corrente residual é suficiente para a iluminação. Sem bateria não pode, no entanto, conduzir.



PERIGO!

! Um sistema de luzes incompleto ou não operacional não é só ilegal como também põe em perigo a sua vida. Bicicletas sem iluminação são facilmente ignoradas no trânsito com escuridão e arriscam acidentes graves!

ATENÇÃO!

! Luzes de bateria não conhecem qualquer efeito de memória. Carregue a bateria de luzes regularmente, de preferência sempre depois de cada utilização mais prolongada.

NOTA!

i Leia com atenção o manual de instruções do fabricante da iluminação, que encontrará eventualmente neste CD de informação SCOTT ou em seu site e cumpra as suas instruções. Se tiver mais perguntas sobre a iluminação, dirija-se ao seu revendedor SCOTT.

INFORMAÇÕES RELEVANTES SOBRE A BICICLETA SCOTT**CAPACETES E ÓCULOS**

Aconselhamos absolutamente o uso de um capacete para bicicleta (**a+b**). 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.

PERIGO!

! Nunca ande de bicicleta sem capacete e óculos! 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 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 (**c**) de boa qualidade têm de estar justos ao rosto, de forma que não entre vento lateralmente para a vista. 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 (**d**). 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 (**e+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.

PERIGO!

! 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.

PERIGO!

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



PEDAIS E SAPATOS

Calçado para andar de bicicleta (a) 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 área do calcaneo 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 SCOTT estiver equipada com pedais clique ou com sistema de encaixe. 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 (b+c) 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.

PERIGO!

 Verifique se os parafusos de fixação da plaqueta está sempre bem fixo. Se estiverem soltos, o desmontar torna-se quase impossível. Perigo de queda!



PERIGO!

 Treine primeiro parado, depois numa superfície sem trânsito, a receção dos pedais, o encaixe e a soltar o pé.

PERIGO!

 Só ande de bicicleta com um sistema de pedais que encaixe e desencaixe sem problemas (e). 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. Em alguns casos, ele já não consegue ser desencaixado ou só com muita dificuldade. Nos dois casos há perigo de queda!

PERIGO!

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

PERIGO!

 Alguns sapatos de ciclismo com plaquetas de pedal (cleats) não são muito adequados para andar. Visto que os cleats são em parte mais altos do que a sola, têm também pouca aderência a piso antiderrapante. Tenha especial cuidado.

PERIGO!

 Alguns pedais das bicicletas de montanha, os chamados pedais de plataforma (f), estão construídos para a fixação máxima dos sapatos, p. ex. em Dirtbiken e Freeriden. Estes possuem, por isso, arestas afiadas e/ou pinos de aparafusamento. Visto que se pode ferir durante a condução neles, devia usar vestuário de proteção adequado, p. ex. protetores de joelhos e canelas.

NOTA!

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

NOTA!

 Leia o manual de instruções do fabricante dos pedais que encontrará neste CD de informação SCOTT.



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.

PERIGO!

⚡ 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.

PERIGO!

⚡ 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.

ATENÇÃO!

❗ 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 bateria têm de estar marcadas com uma linha ondulada e a letra K.

Extensores (barends)

Guiadores retos podem ser equipados com extensores (b), os chamados barends. Alguns guiadores de parede fina (principalmente os de alumínio ou carbono) precisam de tampões adicionais ou outras peças especiais, que evitem o esmagamento ou rebentamento do guiador. É estritamente necessário mandar fazer a montagem ao seu revendedor SCOTT!



Cadeados

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.

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 (d). Assim está previnido, 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. 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.

Descanso de estacionamento (descanso)

Os descansos de estacionamento (e) devem evitar uma queda da bicicleta para o lado ao estacionar a mesma. Consoante a utilização, o descanso de estacionamento deve ser selecionado adequadamente. Só raramente é possível montar um descanso de estacionamento nas bicicletas de montanha SCOTT.

O seu revendedor SCOTT tem todo o prazer em o aconselhar minuciosamente sobre o tipo de descanso adequado. Deixe-o realizar a montagem do descanso.

Guarda-lamas

Se pretender equipar a sua bicicleta SCOTT com guarda-lamas (f), consulte o seu revendedor SCOTT. Há guarda-lamas removíveis, 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.

Numa bicicleta SCOTT com suspensão deve ter atenção para que os guarda-lamas também não colidam com os pneus, quando a roda traseira faz a compressão total.

Por questões de segurança têm se 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.

PERIGO!

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

TRANSPORTE DE BAGAGEM

Em bicicletas de montanha SCOTT não são permitidos porta-bagagens (a). Tenha atenção ao facto de que a SCOTT não assume qualquer responsabilidade ou garantia, se for utilizado um porta-bagagens. A SCOTT aconselha o transporte de bagagem numa mochila especial para bicicletas (b). O seu revendedor SCOTT tem todo o gosto em aconselhá-lo.

Exceção: Se existirem dispositivos para porta-bagagens na escora traseira e nas ponteiras da sua bicicleta SCOTT, pode montar um porta-bagagens adequado. Dirija-se, antes da montagem, ao seu revendedor SCOTT. Tenha atenção ao facto de que a SCOTT não assume qualquer responsabilidade ou garantia, se forem utilizados um reboque, uma cadeira de criança ou um porta-bagagens.

PERIGO!

 **Ajuste event. o garfo da suspensão e a pressão dos pneus ao peso adicional.**



PERIGO!

 A bagagem altera no geral as características de deslocação da sua bicicleta SCOTT e aumenta o percurso de travagem! Treine por isso a condução com uma bicicleta carregada SCOTT numa superfície sem trânsito.

TRANSPORTE DE CRIANÇAS

Nas bicicletas de montanha SCOTT, reboques (de criança) (c), cadeiras de criança (d) e dispositivos de tração de criança (e) não são autorizados. 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.

TRANSPORTE DA BICICLETA SCOTT E DAS PEDELECS SCOTT

COM O AUTOMÓVEL

Quase todas as lojas de acessórios automóveis e concessionários automóveis disponibilizam sistemas de suporte para o transporte de bicicletas, 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 (f), 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. Na Alemanha, o suporte tem de possuir uma autorização nos termos do artigo 22.º do Código da Estrada.

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 ao peso da bicicleta SCOTT.

PERIGO!

⚡ Assegure-se de que não se encontram objetos (ferramenta, sacos de bagagem, velocímetros etc.), que se possam soltar, na bicicleta SCOTT. Perigo de acidente!

PERIGO!

⚡ Não utilize sistemas de suporte, nos quais a bicicleta 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!

PERIGO!

⚡ 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.

PERIGO!

⚡ Não coloque a sua bicicleta SCOTT ou peças da mesma soltas no habitáculo. Peças deslocáveis podem ameaçar a sua segurança.

ATENÇÃO!

! Em tubos de quadro de grande volume há perigo de esmagamento em apertos que não são próprios para isso! Os quadros de carbono nunca devem ser apertados (a).

ATENÇÃO!

! 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.



ATENÇÃO!

! 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.

NOTA!

i Transporte da sua bicicleta SCOTT com rodas montadas: Puxe as manetas do travão e proteja-as com um elástico forte, quando transporta a sua bicicleta SCOTT com travões de disco hidráulicos. Assim não entra nenhum ar para o sistema.

NOTA!

i Se transportar a sua bicicleta SCOTT com as rodas desmontadas, deve montar sempre os fechos de segurança para transporte (b). Puxe as manetas do travão e proteja-as com um elástico forte (c), quando transporta a sua bicicleta SCOTT com travões de disco hidráulicos (d). Assim não entra nenhum ar para o sistema.

ATENÇÃO!

! Observe que devido ao peso adicional das Pedelecs só é possível transportar menos Pedelecs no suporte do que o previsto.

COM OS TRANSPORTES PÚBLICOS

O transporte de bicicletas SCOTT nos transportes públicos urbanos (e+f) 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 e Pedelecs nos caminhos de ferro existem em cada país regras especiais. Informe-se atempadamente sobre as condições de transporte antes do início da viagem.

NOTA!

i Para facilitar a subida e descida, retire da bicicleta event. sacos de bagagem ou bagagem pesados e pouco práticos.

NOTA!

i Tenha atenção que nos caminhos de ferro cada passageiro, normalmente, só pode levar uma bicicleta.

NOTA!

i 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 (**a**) ou numa caixa de papelão para bicicletas (**b**), 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 (**c**), para que estas estejam protegidas na mala ou na caixa de papelão. Leve consigo as ferramentas necessárias para a montagem, uma chave dinâmica 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!

i Transporte da sua bicicleta SCOTT com rodas montadas: Puxe as manetas do travão e proteja-as com um elástico forte, quando transporta a sua bicicleta SCOTT com travões de disco hidráulicos. Assim não entra nenhum ar para o sistema.

NOTA!

i Se transportar a sua bicicleta SCOTT com as rodas desmontadas, deve montar sempre os fechos de segurança para transporte. Puxe as manetas do travão e proteja-as com um elástico forte, quando transporta a sua bicicleta SCOTT com travões de disco hidráulicos. Assim não entra nenhum ar para o sistema.

**PARTICULARIDADES NO TRANSPORTE DA SUA PEDELEC SCOTT****Com o automóvel**

As Pedelecs SCOTT podem ser transportadas como bicicletas normais SCOTT junto ou dentro do automóvel. Tenha sempre atenção à fixação segura da Pedelec SCOTT junto ou dentro do automóvel e controle a fixação regularmente. Além disso, deve retirar sempre a bateria da Pedelec SCOTT (**d**), antes de transportar a sua Pedelec SCOTT em cima do automóvel. Guarde a bateria na caixa original da bateria (**e**) e event. um visor removível, de forma segura no automóvel durante a viagem, para evitar danos. A bateria deve ser atada. Substância perigosa!

Proteja as ligações da bateria durante a viagem, p. ex. com um saco plástico (**f**) contra chuva, humidade e sujidade.

ATENÇÃO!

! A distribuição do peso na Pedelec é nitidamente diferente da distribuição do peso em bicicletas sem motor. Uma Pedelec é nitidamente mais pesada do que uma bicicleta sem acionamento. Isto dificulta o processo de parar, empurrar, levantar e carregar a Pedelec SCOTT. Tenha isto em consideração também ao carregar e descarregar a mesma num veículo a motor e ao transportá-la num sistema de suporte de bicicletas.

ATENÇÃO!

! Antes de transportar várias Pedelecs num suporte de bicicletas em cima do tejadilho ou num suporte de bicicletas junto ao automóvel, informe-se para que carga máxima total o suporte de bicicletas está autorizado e qual é a carga de apoio do acoplamento de reboque. Preste atenção em qualquer caso que as Pedelecs possuem um peso superior ao peso das bicicletas sem acionamento. Em vez de três bicicletas sem acionamento, só pode eventualmente transportar uma ou duas Pedelecs.

ATENÇÃO!

 Preste atenção que deve retirar todas as peças móveis e soltas e, principalmente, a bateria, se possível, o elemento de comando (a) e o computador da bicicleta (b) no guidador, antes de a transportar no exterior junto ou em cima do automóvel. Se transportar a sua Pedelec SCOTT sem bateria (c) num sistema de suporte de bicicleta, proteja as ligações contra a chuva, humidade e sujidade, p. ex. com um saco de plástico (d).

NOTA!

 Informe-se event. também sobre as disposições e regulamentos sobre o transporte de bicicletas e Pedelecs nos países, pelos quais passa durante as suas viagens. Existem diferenças, p. ex. relativamente à marcação.

NOTA!

 Encontrará mais informações na instrução de sistema do fabricante do seu acionamento neste CD de informação SCOTT.

Com os caminhos de ferro / com os transportes públicos

As Pedelecs SCOTT podem ser transportadas como bicicletas normais nos transportes públicos.

NOTA!

 Se a bateria da sua Pedelec SCOTT estiver fixa no tubo inferior ou no porta-bagagens, pode retirar a bateria para facilitar a subida e descida (e).

NOTA!

 Tenha atenção que nos caminhos de ferro cada passageiro, normalmente, só pode levar uma Pedelec ou uma bicicleta.

NOTA!

 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 Pedelecs nos países, pelos quais passa durante as suas viagens.

**Com o avião**

Se planeia transportar a sua Pedelec SCOTT com o avião ou enviá-la por expedição, tem de observar as obrigações de marcação e embalagem para baterias que são consideradas substância perigosa. Dirija-se atempadamente à companhia aérea, a um especialista para substâncias perigosas ou a uma transportadora.

NOTA!

 Informe-se atempadamente junto da companhia aérea, com a qual pretende viajar, se é possível transportar a sua Pedelec SCOTT e se for quais são as condições válidas.

INDICAÇÕES GERAIS SOBRE OS CUIDADOS E AS INSPEÇÕES**MANUTENÇÃO E INSPEÇÃO DA SUA BICICLETA SCOTT OU PEDELEC 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 (f) 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 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 determinantemente o funcionamento e a vida útil da sua bicicleta SCOTT.

O motor, a bateria e o elemento de comando ou visor não têm praticamente manutenção com exceção do carregamento regular necessário da bateria.



Depois da fase de rodagem, deveria mandar inspecionar a sua bicicleta SCOTT em intervalos regulares, i. e. de acordo com 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. 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.

Inspeções regulares e a substituição oportuna de peças de desgaste, p. ex. correntes, calços dos travões ou cabos de travões e mudanças, 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 neste CD de informação SCOTT.

PERIGO!

⚡ **Inspeções e reparações são trabalhos que deveriam ser efetuados por um revendedor SCOTT.** Se as inspeções 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 (a).

PERIGO!

⚡ Utilize por princípio apenas peças sobresselentes originais, 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!

PERIGO!

⚡ Retire a bateria e o visor antes de realizar trabalhos na sua Pedelec SCOTT (p. ex. inspeção, reparações, montagem, manutenção, trabalhos no acionamento, etc.). Se o sistema de acionamento for ativado involuntariamente, há perigo de ferimento!

ATENÇÃO!

⚡ Se a bateria tiver atingido o fim da sua vida útil, não pode eliminá-la simplesmente no lixo doméstico. Leve a bateria para o local, onde vai comprar a sua nova bateria. Pergunte ao seu revendedor SCOTT.



LAVAGEM E CONSERVAÇÃO DA SUA BICICLETA SCOTT OU PEDELEC SCOTT

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

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. Nas Pedelecs o sistema eletrónico pode ficar danificado.

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 deveria inspecionar a corrente no que diz respeito a desgaste e lubrificar de novo (b) (ver capítulo "Corrente da bicicleta" e nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT).

Limpe a seco as superfícies de deslizamento da perna da suspensão (c) e da suspensão (d) e pulverize-as com o spray especial autorizado pelo fabricante.

Utilize um detergente e produto de conservação adequado (f) para quadros.

PERIGO!

⚡ 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!

PERIGO!

⚡ Retire a bateria e o visor antes de realizar trabalhos na sua Pedelec SCOTT (p. ex. inspeção, reparações, montagem, manutenção, trabalhos no acionamento, etc.). Se o sistema de acionamento for ativado involuntariamente, há perigo de ferimento!

PERIGO!

⚡ Durante a limpeza, verifique se existem rachas, riscos, deformações ou mudanças de cor no material. Mande 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, é favor dirigir-se ao seu revendedor SCOTT.

ATENÇÃO!

! 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.

ATENÇÃO!

! 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!

ATENÇÃO!

! Tenha atenção ao facto de que o acionamento adicional da sua Pedelec SCOTT provoca em parte um maior desgaste do que o normal. Isto acontece principalmente nos travões e nos pneus e em motores centrais também na corrente e pinhão.

ATENÇÃO!

! Se a bateria tiver atingido o fim da sua vida útil, não pode eliminá-la simplesmente no lixo doméstico (a). Leve a bateria para o local, onde vai comprar a sua nova bateria. Pergunte ao seu revendedor SCOTT.

ATENÇÃO!

! Tenha em consideração que na sua S-Pedelec SCOTT só pode substituir determinados componentes, para garantir a proteção do seguro. Utilize exclusivamente peças sobresselentes originais.

**ATENÇÃO!**

! A utilização de um ejetor de vapor, aparelho de limpeza de alta pressão ou uma mangueira de água para limpar não é autorizada. A entrada de água no sistema eletrónico ou no acionamento pode destruir os aparelhos. Os diferentes componentes do acionamento podem ser limpos com um pano macio e detergentes neutrais à venda no comércio ou limpos com água, mas não dentro de água. A bateria não pode ser mergulhada em água!

NOTA!

! Encontrará mais informações na instrução de sistema do fabricante do seu acionamento neste CD de informação SCOTT.

ARMAZENAMENTO DA SUA BICICLETA SCOTT OU PEDELEC 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 (b) ou controle com regularidade a pressão dos pneus (c). Limpe a sua bicicleta SCOTT e proteja-a contra a corrosão (d). O seu revendedor SCOTT possui à venda produtos de conservação especiais, p. ex. cera de pulverização.

Desmonte o espião do selim (e) e deixe que eventuais penetrações de humidade sequem. Aplique gordura adequada no tubo e espião do selim de metal. Num tubo ou espião de selim de carbono não aplique gordura (f), mas sim pasta de montagem para carbono. Engate a corrente no prato menor à frente e no pinhão menor atrás. Desta maneira, cabos e molas deixam de estar sob pressão.

NOTA!

! 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!



NOTA!

 Encontrará mais informações sobre o armazenamento da sua Pedelec SCOTT no capítulo "Informações sobre o manuseamento correto da bateria" e na instrução de sistema do fabricante do seu acionamento neste CD de Informação SCOTT.

PARTICULARIDADES DA MANUTENÇÃO NAS PEDELECS VELOZES SCOTT (S-PEDELECS)

Tenha em consideração que na sua S-Pedelec SCOTT só pode substituir determinados componentes, para não perder a licença de funcionamento e a proteção do seguro. Só pode utilizar peças de substituição, para as quais existam relatórios de perícia sobre a homologação para a sua S-Pedelec SCOTT. Como alternativa também pode solicitar uma homologação junto do TÜV (autoridade de inspeção técnica). O melhor é utilizar exclusivamente peças sobresselentes originais.

Componentes, que não pode substituir ou só pode substituir depois de uma inspeção do tipo de construção, p. ex. pelo TÜV: Quadro, garfo, unidade de acionamento **(a)**, bateria **(b)**, pneus, aros, sistemas de travões, o farol da frente e os farolins traseiros, descanso de estacionamento, guiador, avanço, unidade de comando/visor **(c)** e suporte de matrícula.

Os seguintes componentes pode substituir sem qualquer autorização: Pedais (refletores de pedais são obrigatórios), guarda-lamas (com aresta arredondada no guarda-lamas da frente), porta-bagagens, selim e punhos de borracha no guiador, componentes das mudanças (desde que a transmissão maior permaneça igual), espigão de selim, corrente, caixa da direção, câmara de ar e cubo bem como campainha e espelho retrovisor (sendo a substituição com modelos equivalentes).

ATENÇÃO!

 Nas S-Pedelecs SCOTT a licença de funcionamento é anulada, se forem montadas outras peças sobresselentes que não sejam as originais.



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 1.000 e 2.000 km ou 50 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 inspecção no plano de assistência técnica e manutenção consoante a utilização difícil.

Componente	Atividade	Antes de cada utilização	Mensalmente	Anualmente	Outros intervalos
Iluminação	Controlar funcionamento	■			
Pneus	Controlar a pressão do ar	■			
	Altura do perfil e as paredes laterais		■		
Travões (aros)	Percorso da manete, espessura dos calços e controlar posição em relação ao aro; teste de travões com a bicicleta parada	■			
Travões (de aro hidráulicos)	Percorso da manete, espessura dos calços e controlar posição em relação ao aro; teste de travões com a bicicleta parada	■			
Travões (tambor/rolos)	Percorso da manete, teste de travões com a bicicleta parada	■			
Travões, cabos dos calços (aros)	Limpar		■		
Cabos/calços tubos do travão	Controlo visual		■		
Travões (discos)	Percorso da manete, espessura dos calços, estanquidade. Teste de travões com a bicicleta parada	■			
	Mudar líquido dos travões (no caso do líquido DOT)		○		
Garfo da suspensão	Controlar os parafusos e event. reapertá-los		○		
	Assistência grande (mudar o óleo)		○		
Aros (em travões de aros)	Controlar espessura da parede, event. substituir		○	○ O mais tardar depois do 2.º jogo de calços dos travões	
Garfo (rígido)	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			○ A partir de 1.000 km ou 50 horas de funcionamento	
	Verificar o desgaste, event. substituir				
	transmissão por desviador				

Componente	Atividade	Antes de cada utilização	Mensalmente	Anualmente	Outros intervalos
Espigão telescópico do selim	Manutenção				
Pedaleiro	Controlar e reapertar		■		
Tinta/Eloxal/carbono	Conservar			■ No mínimo todos os seis 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 substituir			○ O mais tardar todos os 2 anos	
Caixa de direção	Controlar a folga dos rolamentos		■		
	Lubrificar de novo			○	
Superfícies metálicas	Conservar (exceção: flancos de aro, dos aros em travões, discos dos travões)			■ No mínimo todos os seis 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 os parafusos		■		
	Desmontar e lubrificar de novo			○	
	carbono: nova pasta de montagem para carbono (sem gordura!)				
Desviador traseiro/desviador dianteiro	Limpar, lubrificar		■		
Aperto rápido/eixos passantes	Controlar a fixação		■		
Parafusos e porcas (mudanças de cubo, 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.

NOTA!

 Para a sua segurança, leve a sua bicicleta SCOTT recém-comprada a uma primeira inspecção 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 apafusamentos 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 máximo de aperto dos parafusos prescrito, verificando de 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 neste CD de informação SCOTT.

Componente	Unões roscadas	Shimano ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)	TRP ⁴ (Nm)
Desviador traseiro	Fixação (no quadro/dropout)	8 - 10	8 - 10		
	Aperto de tração	5 - 7	4 - 5		
	Roldanas de guia	3 - 4			
Desviador dianteiro	Fixação no quadro	5 - 7	5 - 7		
	Aperto de tração	5 - 7	5		
Manetes de mudanças	Fixação no guiador	5	2,5 - 4		
	Tampa do orifício	0,3 - 0,5			
Manetes de travão	Fixação no guiador	6 - 8	5 - 7	6 - 8	
	Manetes de travão contrarrelógio			5 - 7	
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		
Cubo de transmissão	Porca do eixo	30 - 45			
Pedaleiro	Fixação do pedaleiro (quadrangular sem lubrificação)	35 - 50			
	Fixação do pedaleiro (Shimano Octalink)	35 - 50			
	Fixação do pedaleiro (Shimano Hollowtech II)	12 - 15			
	Fixação do pedaleiro (Isis)		31 - 34		
	Fixação do pedaleiro (Giga X Pipe)		48 - 54		
	Fixação do prato da corrente	8 - 11	12 - 14 (aço)		
			8 - 9 (alumínio)		
Vedada movimento do pedaleiro	Caixa (quadrangular)	49 - 69			
	Caixa (Shimano Hollowtech II, SRAM Giga X Pipe)	35 - 50			
	Shimano Octalink	50 - 70	34 - 41		

Componente	Unões roscadas	Shimano ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)	TRP ⁴ (Nm)
Pedal	Eixo do pedal	35			
Sapato	Plaqueta do pedal ("Cleat")	5 - 6			
Travão (Travão V)	Pitões ("Spike")	4			
	Aperto de tração	6 - 8	6 - 8	6 - 8	6 - 8
	Fixação do calço do travão	6 - 8	6 - 8	6 - 8	6 - 8
	Fixação do calço	1 - 2			
	Apoio do travão garfo/quadro				8 - 10

¹www.shimano.com ²www.sram.com ³www.tektro.com ⁴www.trpbrakes.com

Estes valores são valores de referência dos fabricantes de componentes acima referidos. Observe os valores indicados nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT. Estes valores não são aplicáveis aos componentes de outros fabricantes.

NOTA!

i 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.

NOTA!

i 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.

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

Componente	Shimano ¹ (Nm)	Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)	TRP ⁴ (Nm)
Fixação da pinça do travão g no quadro/garfo	6 - 8	9 - 10 (Adaptador IS) 8 - 10 (Pinça do travão)	6 - 8	6 - 8
Fixação da manete do travão no guiador				
- Fixação de um só parafuso	6 - 8	Discrete Clamp Bolt/ Hinge Clamp Bolt/ XLoc Hinge Clamp Bolt: 5 - 6 Pinch Clamp Bolt: 2,8 - 3,4 Split Clamp Bolts/ Match Maker Bolts: 3 - 4	5 - 7	
- Fixação de dois parafusos		4 - 5		
Parafusos de capa do tubo na manete e tubo normal na pinça do travão	5 - 7	5		
Apóios do tubo do travão na pinça do travão (tubo Disc tube)	5 - 7			
Tampa do depósito de compensação	0,3 - 0,5			
Evacuação do ar da pinça do travão	4 - 6		4 - 6	
Evacuação do ar manete de travão			2 - 4	
Fixação do disco do travão (6 orifícios)	4	6,2	4 - 6	6 - 8
Fixação do disco do travão (Centerlock)	40			
Fixação da pastilha na pinça do travão		3 - 5		
Aperto de tração na pinça do travão		4 - 6		

¹ www.shimano.com ² www.sram.com ³ www.tektro.com ⁴ www.trpbrakes.com

Estes valores são valores de referência dos fabricantes de componentes acima referidos. Observe os valores indicados nas instruções dos fabricantes dos componentes neste CD de informação SCOTT. Estes valores não são aplicáveis aos componentes de outros fabricantes.

NOTA!

i 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.

NOTA!

i Em alguns componentes, os binários de aperto dos parafusos encontram-se inscritos no próprio componente (d). 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.

EXIGÊNCIAS LEGAIS QUE REGULAM A PARTICIPAÇÃO NO TRÁFEGO RODOVIÁRIO

Em Portugal

(Situação em janeiro de 2011)

De acordo com o **CÓDIGO DA ESTRADA** em Portugal, a sua bicicleta tem de estar equipada da seguinte maneira:

1. Iluminação, retrorefletor, refletores (e)

A bicicleta tem de estar equipada com dois dispositivos de iluminação permanentemente instalados (**Código da Estrada, Art.º 93.º**).

2. Dispositivo de aviso

Não existe qualquer indicação sobre equipamento com uma campainha.

3. Transporte de crianças

É permitido o transporte de crianças em cadeiras adequadas. A criança terá de usar um capacete (Código da Estrada, Art. 91.º).

4. Reboques

São permitidos reboques para transportar bagagem (Código da Estrada, Art.º 113.º).

5. Capacete

Não é obrigatório o uso do capacete (f).

NOTA!

i Encontrará mais informações em:
www.fpcub.pt



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 passaporte da bicicleta SCOTT, o protocolo de entrega SCOTT e os comprovativos das inspecções. 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 passaporte da bicicleta SCOTT). Tenha em conta os dados sobre o peso autorizado, indicados no passaporte da bicicleta SCOTT. Para além disso, têm de ser exatamente cumpridas as prescrições de montagem dos fabricantes (especialmente os binários de aperto dos parafusos) e observados os intervalos de manutenção previstos.

Por favor tenha atenção às inspecções e trabalhos eventualmente listados neste manual e nas instruções inclusas (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.

PERIGO!

⚡ 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.

NOTA!

i 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	Proteção das escoras
Calços de travão	Rolamentos no cubo, articulações, etc.
Fluido de travão (DOT)	Fita para o guiador
Discos do travão (e)	Meios de iluminação
Cabos de travão	Pneus
Capas dos cabos de travão	Pinhão
Juntas dos elementos da suspensão	Capa do selim / selim
Flancos dos aros (em travões de aro) (f)	Rolos do desviador traseiro
Lâmpadas / LED	Cabos das mudanças
Borrachas das manetas	Capas dos cabos das mudanças
Óleo hidráulico	Câmaras de ar
Pratos da corrente	Lubrificantes

ATENÇÃO!

! Registe a sua bicicleta SCOTT em www.scott-sports.com. Só assim poderá usufruir da garantia alargada.

PERIGO!

! Registe a sua bicicleta SCOTT em www.scott-sports.com no prazo de 10 dias depois da data de compra. Só assim poderá usufruir da garantia alargada. Os seus dados podem ajudar ainda a preservar a sua segurança, porque assim podemos informá-lo sobre eventuais medidas.

GARANTIA PARA AS BICICLETAS SCOTT

Qual é o âmbito abrangido pela garantia? A SCOTT oferece, na compra de uma bicicleta, marcada com SCOTT ("Produto") e montada completamente pela SCOTT ou por um revendedor SCOTT autorizado, uma garantia que abrange, depois da transferência do risco, defeitos de material e fabrico para o quadro, a parte traseira e o garfo (desde que seja um garfo SCOTT).

Qual o prazo de validade da garantia? Esta garantia de fabricante voluntária é concedida por um período de 5 anos para o quadro e parte traseira ou de 2 anos para o garfo a partir da data de compra, contando que a sua bicicleta SCOTT tenha sido registada em www.scott-sports.com no prazo de 10 dias depois da data de compra. Esta garantia só é válida para o primeiro comprador. Se o produto for transferido pelo primeiro comprador a uma outra pessoa, a garantia mencionada perde a validade.

A garantia de 5 anos limitada ao quadro e à parte traseira só é concedida, desde que a bicicleta tenha sido sujeita à manutenção anual de acordo com as instruções de manutenção, contidas neste manual de instruções. Esta manutenção tem de ser confirmada com o carimbo e a assinatura. Se não for realizada uma manutenção deste tipo, o período de garantia reduz-se de 5 anos sobre o quadro e a parte traseira para 3 anos. Os custos da inspeção e manutenção têm de ser suportados pelo proprietário do produto.

Nos modelos Gambler, Voltage Fr e Volt-X, o período de garantia está limitado a 2 anos.

Para os produtos reparados ou substituídos, é concedida uma garantia de acordo com as condições de garantia originais - não havendo legislação em contrário - para o período de garantia restante.

Com esta garantia a SCOTT concede uma garantia de fabricante voluntária válida em todo o mundo. As garantias obrigatórias são limitadas a um período de no máximo 5 ou 2 anos a partir da data de compra e para o primeiro comprador do produto, desde que não haja legislação em contrário, e desde que não esteja previsto um prazo de garantia legal inferior.

O que faz a SCOTT em caso de açãoamento da garantia? A SCOTT irá, a seu critério, reparar o produto defeituoso ou substitui-lo por um produto de tipo e qualidade semelhantes ou restituir o preço de compra (depois de apresentação do talão de compra do mesmo). Componentes que não estejam defeituosos só serão substituídos, se o cliente os pagar. Num caso desses, entraremos em contacto consigo para pedirmos a sua autorização antes de substituirmos os componentes sem defeitos.

O que não é abrangido por esta garantia? Esta garantia não abrange os defeitos do produto que tenham ocorrido depois da transferência do risco. Esta garantia não abrange os produtos que tenham sido utilizados num serviço de locação. Esta garantia não abrange bicicletas que não estejam completamente montadas na altura da compra. Esta garantia não abrange peças de desgaste, desde que estas estejam danificadas devido a uso ou desgaste normais (uma lista completa de todas as peças de desgaste pode ser encontrada no manual de instruções).

Esta garantia também não abrange danos, que tenham sido causados por acidente, negligência, utilização não adequada ou abusiva, alterações de cor provocadas pela radiação solar, força maior, montagem inadequada, falta de cumprimento das instruções de manutenção aconselhadas, manutenção ou reparação inadequadas ou defeituosas por outras oficinas que não sejam a do revendedor autorizado SCOTT, utilização de componentes não compatíveis com o produto e/ou alteração do mesmo. Todos os produtos são acompanhados por um manual de instruções, cumpra, por favor, as instruções descritas no mesmo ou até mesmo inscritas no produto. Esta garantia não abrange danos subsequentes ou colaterais desde que não haja legislação em contrário.

Como reivindicar o direito de garantia? Para reivindicar o direito de garantia, informe a SCOTT sobre o defeito reclamado dentro do período de garantia e entregue o produto atempadamente à SCOTT para controlo e sendo os custos a seu cargo. Por favor, contacte um revendedor SCOTT autorizado ou o Serviço de Assistência ao Cliente SCOTT ou o importador nacional SCOTT (procura de representantes: www.scott-sports.com). Todos os produtos devolvidos têm de ser acompanhados pelo talão de compra que foi emitido por um revendedor SCOTT autorizado, sem o qual não pode ser realizada nenhuma reclamação. Em caso de uma substituição do produto ou uma restituição do preço de compra, o produto devolvido passa a ser propriedade da SCOTT.

No fim do manual de instruções encontra-se um protocolo de entrega. Depois do consumidor final tomar conhecimento e assinar, uma cópia deverá permanecer na posse do revendedor SCOTT. Este protocolo de entrega tem de ser apresentado juntamente com o componente defeituoso no açãoamento da garantia. Ele é válido como comprovativo de venda, sem o qual não é possível apresentar uma reclamação.

Qual é a relação entre o direito legal a garantia obrigatória e esta garantia?

Esta garantia é uma garantia de fabricante voluntária, e como tal não afeta os direitos adicionais resultantes da legislação nacional sobre a garantia obrigatória.

Recomendação

Aconselhamos fortemente que procure apenas revendedores SCOTT para o serviço de manutenção anual e reparações. Se os trabalhos de manutenção ou reparação não tiverem sido realizados devidamente, a garantia não será concedida. Os custos dos trabalhos de manutenção são suportados pelo consumidor.

SCOTT Bikes	Year 1	Year 2	Year 3	Year 4	Year 5
Gambler, Voltage FR, Volt-X					
Regular Warranty Period					
Option for prolongation according to maintenance intervals shown in manuals attached to bikes					

SCOTT PLANO DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA

1. Inspeção - o mais tardar depois de 100 - 300 quilómetros ou 5 - 15 horas de utilização ou após três meses a partir da data de compra

Encomenda n.º

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT); peças substituídas ou reparadas:

.....

.....

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

2. Inspeção - o mais tardar depois de 2.000 quilómetros ou 100 horas de funcionamento ou depois de um ano

Encomenda n.º

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT); peças substituídas ou reparadas:

.....

.....

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

3. Inspeção - o mais tardar depois de 4.000 quilómetros ou 200 horas de funcionamento ou depois de dois anos

Encomenda n.º

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT); peças substituídas ou reparadas:

.....

.....

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

4. Inspeção - o mais tardar depois de 6.000 quilómetros ou 300 horas de funcionamento ou depois de três anos

Encomenda n.º

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT); peças substituídas ou reparadas:

.....

.....

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

5. Inspeção – o mais tardar depois de 8.000 quilómetros ou 400 horas de funcionamento ou depois de quatro anos

Encomenda n.º

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT); peças substituídas ou reparadas:

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

6. Inspeção – o mais tardar depois de 10.000 quilómetros ou 500 horas de funcionamento ou depois de cinco anos

Encomenda n.º

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT); peças substituídas ou reparadas:

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

7. Inspeção – o mais tardar depois de 12.000 quilómetros ou 600 horas de funcionamento ou depois de seis anos

Encomenda n.º

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT); peças substituídas ou reparadas:

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

8. Inspeção – o mais tardar depois de 14.000 quilómetros ou 700 horas de funcionamento ou depois de sete anos

Encomenda n.º

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT); peças substituídas ou reparadas:

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

9. Inspeção – o mais tardar depois de 16.000 quilómetros ou 800 horas de funcionamento ou depois de oito anos

Encomenda n.º

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT); peças substituídas ou reparadas:

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

10. Inspeção – o mais tardar depois de 18.000 quilómetros ou 900 horas de funcionamento ou depois de nove anos

Encomenda n.º

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT); peças substituídas ou reparadas:

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

11. Inspeção – o mais tardar depois de 20.000 quilómetros ou 1.000 horas de funcionamento ou depois de dez anos

Encomenda n.º

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT); peças substituídas ou reparadas:

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

12. Inspeção – o mais tardar depois de 22.000 quilómetros ou 1.100 horas de funcionamento ou depois de onze anos

Encomenda n.º

N.º de KM:

o Todos os trabalhos de manutenção foram realizados (ver serviço de assistência técnica e plano de manutenção SCOTT); peças substituídas ou reparadas:

Realizada em:	Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT:
---------------	---

SCOTT PASSAPORTE DA BICICLETA

Modelo _____
 N.º do quadro _____
 Cor _____
Suspensão dianteira/suspensão traseira
 - Fabricante _____ /
 - Modelo _____ /
 - Número de série _____ /
 Forma/tamanho do quadro _____
 Tamanho dos pneus _____
 Particularidades/acessórios _____

PERIGO!

 **Registe a sua bicicleta SCOTT em www.scott-sports.com no prazo de 10 dias a contar da data de compra. Só assim poderá usufruir da garantia alargada.**
 Os seus dados podem ajudar ainda a preservar a sua segurança, porque assim podemos informá-lo sobre eventuais medidas.

USO APROPRIADO

Uso de acordo com categoria 0 categoria 3
 categoria 1 categoria 4
 categoria 2 categoria 5

Peso total permitido
 Bicicleta SCOTT, condutor e bagagem _____ kg
 Porta-bagagens/carga autorizada não sim _____ kg
 Cadeira de criança autorizada não
 Reboque autorizado não

Manete de travão Manete direita Manete esquerda
Atribuição dos travões Travão da roda dianteira Travão da roda dianteira
 Travão da roda traseira Travão da roda traseira

PERIGO!

 **Leia pelo menos o capítulo “Inspeções antes da primeira utilização” e “Inspeções antes de cada utilização”.**

Carimbo e assinatura do revendedor SCOTT

SCOTT PROTOCOLO DE ENTREGA

A entrega da bicicleta SCOTT acima descrita ao cliente foi efetuada após a montagem final em estado pronto para a sua utilização e após a inspeção, ou seja, o controlo de funcionamento dos pontos abaixo indicados (trabalhos adicionais necessários entre parêntesis).

- Iluminação
- Travões à frente e atrás
- Suspensão dianteira (ajustamento ao cliente)
- Suspensão traseira (ajustamento ao cliente)
- Rodas (concentricidade/tensão dos raios/pressão de ar)
- Guiador/avanço (posição/parafusos controlados com chave dinamométrica)
- Pedais (event. ajustamento da resistência ao desprendimento)
- Selim/espigão (altura do selim e posição ajustados ao cliente e controlados com chave dinamométrica)
- Mudanças (encostos de fim de curso!)
- Aparafusamentos de componentes (controlo, chave dinamométrica)
- Marcha de teste realizada
- Outros trabalhos realizados

Revendedor SCOTT

Nome _____
 Rua _____
 Localidade _____
 Tel. _____
 Fax _____
 E-mail _____
 Data de entrega, carimbo,
 assinatura do revendedor SCOTT _____

O cliente comprova com a sua assinatura que recebeu a bicicleta SCOTT, com os documentos em baixo apresentados, em perfeitas condições, e que foi instruído a respeito da utilização da bicicleta SCOTT.

Instruções adicionais neste CD de informação SCOTT

Sistema de travões, espigão de selim com mola, sistema de pedais, suspensão dianteira/traseira, espigão do selim, avanço, mudanças, manual de instruções complementar acionamento “E-Bike/Pedelec”

Cliente

Apelido, nome próprio _____
 Rua _____
 C.P./Localidade _____
 Tel., Fax _____
 E-mail _____
 Local, data, assinatura _____



www.scott-sports.com

All rights reserved © 2015 SCOTT Sports SA
SCOTT Sports SA | 17 Route du Crochet | 1762 Givisiez | Switzerland

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