



BIKE CARE

By Alpina Bicycles

GUIDA ALLA MANUTENZIONE DELLA TUA
BICICLETTA.

Alpina
bicycle

INDICAZIONI E PRESENTAZIONE

01

Pulizia del telaio, pulizia dei componenti, lubrificazione

02

Controlli periodici: l'impianto frenante.

03

Controlli periodici: i mozzi ruote, registrazione del cambio.

04

Interventi d'emergenza: la foratura, come togliere il copertone, ispezione del copertone.

05

Montare la nuova camera d'aria.

06

Uso del kit di riparazione.

PRENDITI CURA DELLA TUA BICICLETTA.

Basta poco: un automobilista poco educato, un giorno di pioggia e una pozzanghera possono rendere la tua bicicletta molto sporca. Ecco uno dei motivi per cui è importante sapere come rimediare personalmente. Alcune informazioni che ti aiuteranno a prenderti cura della tua bicicletta.

Pulizia del telaio

Utilizzare un pennello non troppo duro per rimuovere fango e polvere. Passarlo a secco sui tubi e strofinare poi con un panno morbido per il miglior risultato. In caso di inutilizzo prolungato o grande sporcizia fare ricorso a spugna e secchio d'acqua. Asciugare poi con una pelle di daino.

Pulizia componenti

Come tutti i componenti meccanici della bicicletta il cambio deve essere trattato con cura. La normale manutenzione si può effettuare con un prodotto in grado di pulire e sgrassare (non è consigliabile la benzina) e poi anche con acqua e shampoo con cui si pulisce tutta la bicicletta. Una volta asciugato consigliamo di lubrificare i componenti.

Lubrificazione

Fondamentale per conferire alle parti in movimento la migliore scorrevolezza e durata possibile.

I prodotti specifici sono straconsigliati, evitare invece spray, difficili da dosare e dannosi per l'ambiente. Un metodo fai da te per ottenere una buona lubrificazione consiste nel miscelare l'apposito lubrificante (olio teflonato o altro) con della benzina. La miscela ottenuta (indicativamente 3 parti di benzina per 2 parti d'olio) può agevolmente essere spalmata sulla catena facendo ricorso ad un pennellino non troppo duro. La fluidità del preparato garantisce un'ottima penetrazione e, non appena la benzina si sarà volatilizzata, non resterà che un leggerissimo velo d'olio a ricoprire le parti. Più pratico è invece procurarsi un prodotto già confezionato in forma di oliatore, con il quale passare tutte le maglie della catena, goccia a goccia. Con lo stesso andremo infine a lubrificare anche le parti in movimento sia del cambio che del deragliatore. Comportarsi allo stesso modo per le altre parti che originano attriti quali leve e archetti dei freni, l'interno delle guaine, i cuscinetti dei pedali.



CONTROLLI PERIODICI

Per garantirci una totale sicurezza e tutta l'efficienza che la nostra bicicletta è in grado di offrirci, è necessario compiere una serie di facili ma importanti controlli, ecco i principali:



L'impianto frenante

Indipendentemente dal tipo di freno montato verificare innanzitutto i pattini di gomma. Chiamati a svolgere la funzione frenante, non devono essere consumati.

Controllare che il loro posizionamento sia corretto, in frenata devono infatti aderire perfettamente ai bordi del cerchione. Anche la regolazione del gioco sulle leve ha la sua importanza. L'azione frenante per essere ben modulabile e sicura deve poter iniziare fin dalla prima leggera pressione esercitata sulla leva. Per regolare il gioco della leva si fa ricorso agli appositi registri a vite sistemati sul manubrio. Per una frenata sicura è anche necessario tenere sotto controllo il fissaggio delle ganasce dei freni al telaio

Tale verifica è semplice, basta tener frenata la bici con un freno per volta e, cercando con forza di spingerla, controllare che non vi sia gioco. Per assicurarsi un comando morbido e progressivo è necessario che tutte le parti mobili siano lubrificate nei punti di attrito. Attenzione però a non imbrattare d'olio freni e cerchioni.

ALTRI DUE IMPORTANTI CONTROLLI PERIODICI.

I mozzi ruote

La scorrevolezza delle ruote è assicurata dal perfetto stato delle sfere e dei coni, oltreché dalla elevata qualità dei materiali impiegati. Periodicamente (in relazione ai chilometri percorsi) i mozzi vanno smontati, con- trollati e lubrificati

Per questa operazione, particolarmente delicata soprattutto nella fase finale di regolazione del gioco, è consigliato ricorrere ai meccanici licenziatari Alpina. Analogo discorso va fatto sia per il movimento centrale (quello per intenderci su cui ruotano le pedivelle) che per quello dello sterzo.

E' facile infatti provocare seri danni causati sia da un gioco troppo lento sia da uno troppo stretto. Il "do it yourself" è terapeutico e affascinante, ma in questo caso meglio lasciar fare ai professionisti.

Registrazione del cambio

Di norma, un cambio tarato bene ed eventualmente registrato dopo un primo periodo di rodaggio, non ha bisogno di ulteriori interventi. Nel caso in cui la catena tendesse a saltare oltre il pignone più grande o quello più piccolo e a fuoriuscire, dovremo agire su una delle due piccole viti (normalmente contrassegnate con la lettera H quelle deputate alla regolazione del fine corsa sull'ingranaggio più esterno e con la lettera L quelle per l'ingranaggio più interno). La cosa in se non è complicata, ma per ottenere un buon risultato ci vuole esperienza e una buona mano.

Consigliato anche in questo caso il ricorso al meccanico per evitare di rischiare danni che possano invalidare la garanzia. Se invece riscontriamo una risposta imprecisa al comando del cambio, se cioè anzichè spostarsi di un ingranaggio per volta, la catena ne salta qualcuno o al contrario fatica a passare dall'uno all'altro, basterà intervenire sulla tensione della corda del cambio, svitando o avvitando leggermente la ghiera posta all'ingresso del cambio.



INTERVENTI D'EMERGENZA

Calma e sangue freddo, segui questi semplici consigli e il gioco è fatto.

LA FORATURA

Le forature su strada asfaltata sono causate principalmente da vetri, chiodi o da un colpo secco che causa lo schiacciamento della camera tagliandola. Quindi si taglia sia la camera sia il copertone. I componenti necessari per l'operazione di sostituzione o riparazione della camera d'aria sono tre: Due levette estrattrici di plastica necessarie per togliere il copertone, non usare quelle in metallo che possono danneggiare il cerchio; Una nuova camera d'aria; oppure il kit di riparazione composto da colla e toppa.

COME TOGLIERE IL COPERTONE?

Se la ruota bucata è la posteriore prima di sfilarla occorre posizionare la catena sul pignone più piccolo, Se possibile togliere la ruota dalla forcella per lavorare meglio.

Se invece la ruota è bloccata da dadi e non si vuole svitarli, occorre rivoltare la bicicletta in modo che le ruote si trovino in alto e lavorare in quella posizione.

Poi svitare il cappuccio che chiude la valvola che consente di gonfiare la camera d'aria e il dado di fermo ai piedi della stessa, che la blocca al cerchio.

Si inserisce poi l'estremità ricurva delle due levette di plastica tra il cerchio e il copertone (la parte ricurva verso l'interno); la prima levetta si posiziona in prossimità della valvola della camera, la seconda ad una distanza di circa 8-10 cm. La particolare forma ricurva della leva consente con qualche piccolo movimento di agganciare il bordo interno del copertone. Si opera in questo modo: prima si aggancia il bordo del copertone con la prima leva e poi con la seconda. Una volta agganciato il copertone si fa leva con entrambe verso l'esterno affinché quella parte di copertone agganciato dalle leve debordi dal cerchio. Quando è un po' debordato, si fa scorrere la levetta più lontano dalla valvola seguendo la circonferenza del cerchio, finché il copertone non salta fuori completamente. Ora si può sfilare sia il copertone, sia la camera d'aria facendo uscire dal foro del cerchio la valvola.

ISPEZIONE DEL COPERTONE

Una volta sfilata la camera d'aria è importante che venga ispezionato il copertone, sia nella parte interna sia esterna, facendo scorrere le dita per rilevare la presenza del corpo che ha causato il buco.

MONTARE LA NUOVA CAMERA D'ARIA.

Si prepara la camera d'aria gonfiandola leggermente per darle rotondità e maneggiarla meglio. Quindi si prende il copertone e si circonda il cerchio nella sua completa circonferenza inserendo, tra le guide dello stesso, solo la metà del copertone in modo da lasciare libera verso l'esterno un'intercapedine in cui verrà inserita la camera d'aria.

1.

Si prende la camera e spostando leggermente il copertone si infila la valvola nell'apposito foro presente nel cerchio.

Quindi con le dita si cerca di infilare la camera d'aria sotto il copertone proprio nell'intercapedine che avevamo creato in precedenza. Una volta effettuata questa operazione, con le dita (indice, medio e pollice come leva) si cerca di far scivolare l'altra metà del copertone all'interno della guida del cerchio. Questa manovra all'inizio è semplice; ma si fa via via più dura all'avvicinarsi del compimento della circonferenza del cerchio e, verso la fine, rimane non inserito circa una quindicina di centimetri di copertone. Si dovrebbe continuare con le dita sforzandosi di inserire tutto il copertone nelle guide, ma se non si riesce si riprendono le leve che ci avevano aiutato a togliere il copertone e inserendole una alla volta tra copertone e cerchio, ci consentiranno facendo su di esse leva di far scattare la parte rimanente del copertone all'interno della guida del cerchio e... chiudere "il cerchio".

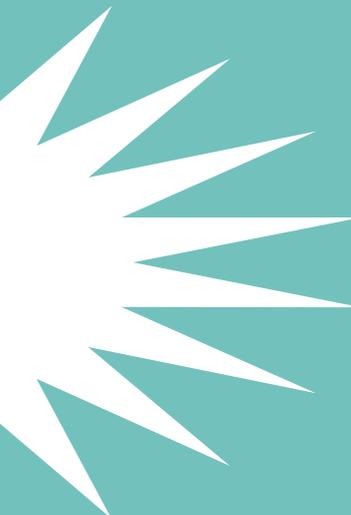


2.

Fare molta attenzione che nella fase di inserimento della camera, non si pizzichi quest'ultima sia con le levette, sia tra la copertura e i bordi del cerchio.

Per evitare le pizzicature gonfiare un po' la camera d'aria fino a tendere il copertone e poi torcere il copertone per tutta la circonferenza della ruota. L'operazione consentirà alla camera di liberarsi da eventuali pizzicate cerchio copertone, Per facilitare la distensione della camera si può usare del talco. Poi si potrà gonfiarla alla pressione d'esercizio. Fare molta attenzione al momento di estrarre la pompa dalla valvola, infatti tirando troppo si potrebbe strappare la valvola. È meglio tirare leggermente dando delle oscillazioni a destra e sinistra.

USO DEL KIT DI RIPARAZIONE.



La camera bucata viene gonfiata in modo che se ne possa individuare il buco (di solito un soffio d'aria che si percepisce avvicinando le labbra alla gomma, o, ancor meglio, immergendo la camera d'aria parzialmente gonfiata in una bacinella piena d'acqua: il foro sarà segnalato dalle bollicine prodotte dall'aria che fuoriesce). Si sgonfia completamente la camera senza perdere posizione del buco, magari cerchiandolo con un pennarello. All'intorno dello stesso, dopo averlo pulito con la carta vetrata, si spalma un po' di mastice, si attende da mezzo minuto a 10 minuti, in base al tipo di mastice usa-to, si applica la toppa premendo forte e mantenendo la pressione per almeno un minuto. Attenzione: può capitare che in seguito ad un urto violento un raggio della ruota perfori il tappino protettivo che sta nel cerchione. In tal caso non si troverà un corpo estraneo nel copertone. Il raggio va riparato altrimenti ovviamente anche la nuova camera d'aria verrà bucata.

E se cade la catena?

A chi non è mai capitato il fastidioso inconveniente della catena che si toglie? In questi casi occorre rimettere in sede la catena per poter continuare la nostra pedalata, ma come fare? Piccola guida che vi consentirà di non farsi trovare più impreparati. Capovolgere la vostra bicicletta. Posizionare la catena sul pignone posteriore e appoggiare poi una piccola parte della catena sulla flangia anteriore. Far poi girare la flangia, azionando il pedale. La catena si avvolgerà da sola. Attenzione alle mani. Se la bicicletta in questione è senza cambio, tendere nuovamente la catena, tirando sulla ruota posteriore per farla arretrare nella scanalatura prevista allo scopo nella forcella. Svitare i dadi che mantengono in posizione la ruota con una chiave fissa o allentare bloccaggi rapidi. Quando la catena è sufficientemente tesa, fissare nuovamente la ruota, centrandola bene sulla forcella. Nel caso in cui non si riesca più a tendere la catena a sufficienza, è consigliabile eliminare una maglia. Cercare la maglia speciale munita di gancio. Togliere il gancio per mezzo di una pinza a ganasce sottili o con la punta di un cacciavite. Far quindi saltare una maglia e riposizionare la catena unendo i due giunti.





BIKE CARE By Alpina Bicycles

GUIDA ALLA MANUTENZIONE DELLA TUA
BICICLETTA.

Alpina
bicycle

Via Archimede, 485 47521 Cesena (FC) ITALY

T. +39 0547 645699 F. +39 0547 645783

www.alpinabike.com

info@alpinabike.com

