SCOTT

BIKE

EN ISO 4210-2
INSTRUCCIONES DE USO SCOTT
BICICLETA DE CARRETERA

WWW.SCOTT-SPORTS.COM

⚠ ADVERTENCIA

- ¡Antes del primer uso lea por lo menos las páginas 11-22!
  ¡Antes de cada viaje realice la prueba de funcionamiento descrita en las páginas 23-25!
- Observe las instrucciones del capítulo “Uso conforme a lo prescrito de su bicicleta SCOTT”.
- Para obtener información sobre el plan de mantenimiento e inspecciones SCOTT y el informe de entrega SCOTT consulte el manual Quick Start.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

- Su bicicleta y estas instrucciones de uso cumplen los requisitos de seguridad de la norma EN ISO 4210-2 Requisitos de seguridad para bicicletas.

WWW.SCOTT-SPORTS.COM

Lea con atencion estas instrucciones de uso originales SCOTT y las instrucciones de los fabricantes de los componentes. Estas instrucciones de uso originales SCOTT junto con las instrucciones de los fabricantes de los componentes forman un conjunto integral. Para más información sobre su bicicleta y los enlaces web de los fabricantes de componentes consulte su manual Quick Start en las páginas respectivas en las instrucciones de la marca de bicicleta que ha comprado.

Si no encuentra todas las respuestas en estas instrucciones de uso originales SCOTT y antes de realizar ajustes de cualquier tipo, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Estas instrucciones de uso originales están sujetas a la legislación europea y las normas EN/ISO. Si la bicicleta SCOTT se suministra en países fuera de Europa, el importador deberá entregar eventualmente instrucciones adicionales.

Para más información, consulte la página www.scott-sports.com

Pie de imprenta:
V9.1, junio de 2022

Nos reservamos el derecho de modificar detalles técnicos respecto a los datos y las ilustraciones de estas instrucciones de uso.

© Se prohíbe la reimpresión, traducción y reproducción, así como cualquier tipo de difusión total o parcial con finalidad económica de estas instrucciones, incluso a través de medios electrónicos, sin previa autorización escrita por Zedler – Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH.

© Texto, concepción, fotos y presentación gráfica
Zedler – Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH www.zedler.de y SCOTT SPORTS SA www.scott-sports.com

BICICLETA DE CARRETERA SCOTT

BICICLETA DE CONTRARRELOJ SCOTT

BICICLETA DE CICLOCROSS SCOTT

Cuadro:

① Tubo superior
② Tubo inferior
③ Tubo vertical
④ Vaina
⑤ Tirante trasero superior
⑥ Tubo frontal

1 Sillín
2 Tija de sillín
3 Sujeción de la tija de sillín
4 Freno trasero
5 Disco de freno
6 Desviador delantero
7 Cassette
8 Desviador trasero
9 Cadena
10 Plato grande
11 Biela
12 Pedal
13 Potencia
14 Manillar
15 Apoyabrazos
16 Extensiones (Extensions)
17 Manillar básico (manillar tipo bullhorn)
18 Palanca freno
19 Palanca de cambio
20 Palanca de freno/ cambio
21 Juego de dirección
22 Freno delantero
23 Disco de freno
24 Horquilla

Rueda:

25 Cierre rápido/ eje pasante
26 Radio
27 Llanta
28 Neumático
29 Buje

ÍNDICE DE CONTENIDO

SOBRE ESTAS INSTRUCCIONES DE USO SCOTT 09

SEGURIDAD Y COMPORTAMIENTO 11

USO CONFORME A LO PRESCRITO DE SU BICICLETA SCOTT 14

Información sobre el peso total máximo permitido 18

PRUEBAS A REALIZAR ANTES DEL PRIMER USO. 20

PRUEBAS A REALIZAR ANTES DE CADA USO. 23

MANEJO DE CIERRES RÁPIDOS Y EJES PASANTES 25

Los cierres rápidos de la bicicleta SCOTT 25

Procedimiento para la fijación segura de un componente con cierre rápido. 26

Ejes pasantes en la bicicleta SCOTT 28

Procedimiento para la fijación segura de un componente con un eje pasante. 28

ADAPTAR LA BICICLETA SCOTT AL USUARIO. 30

Ajustar la altura del sillín 31

Ajuste de la altura del manillar 33

Las potencias para sistemas sin rosca – Aheadset® 35

Particularidades de las bicicletas SCOTT con el cuello de la horquilla de carbono 36

Ajuste del sillín – el avance y la inclinación del sillín 38

Desplazamiento y ajuste horizontal del sillín 39

Ajuste de los elementos de mando 42

Ajuste de la apertura de las palancas de freno en bicicletas de carretera SCOTT y bicicletas de ciclocross SCOTT. 42

Ajuste de la inclinación del manillar y de las palancas de freno/cambio en bicicletas de carretera SCOTT y bicicletas de ciclocross SCOTT 44

Particularidades de los manillares aero en bicicletas de triatlón SCOTT y bicicletas contrarreloj SCOTT 45

SISTEMA DE FRENOS. 46

Frenos de llanta. 48

Frenos de bicicletas de carretera y frenos de tiro lateral. 48

Frenos de disco. 51

Frenos de disco hidráulicos. 52

Frenos de disco mecánicos. 54

SISTEMA DE CAMBIO 55
El cambio externo 55
Funcionamiento y manejo 56
Inspección y reajuste 59
Ajuste del desviador trasero 60
Ajuste del desviador delantero. 62
Shimano Di2 63
Acumulador/batería 64
SRAM ETAP/AXS ROAD 65
CADENA 66
Mantenimiento de la cadena. 66
RUEDAS Y NEUMÁTICOS 67
A cerca de los neumáticos, cámaras, cinta fondo de llanta, presión de inflado 68
Válvulas. 70
Centrado de las llantas, tensado de los radios 71
Ruedas de carbono 71
Particularidades al frenar con ruedas de carbono 72
SOLUCIONAR UN PINCHAZO 73
Desmontaje de la rueda 74
Neumáticos plegables y con aro rígido 75
Desmontaje del neumático. 75
Montaje del neumático 76
Neumáticos sin cámara (neumáticos tubeless o UST). 78
Desmontaje del neumático. 78
Ayuda en caso de pinchazo – Reparación. 78
Montaje del neumático 79
Consejos para neumáticos sin cámara 81
Remontaje de la rueda 82
PRUEBAS A REALIZAR TRAS UNA CAÍDA. 84
EL CARBONO, UN MATERIAL ESPECIAL. 86
JUEGO DE DIRECCIÓN DE LA BICICLETA SCOTT. 89
Inspección y reajuste 89
Juego de dirección sin rosca tipo Aheadset® 90

SISTEMA DE ALUMBRADO EN SU BICICLETA SCOTT 91
Sistema de alumbrado por batería y acumulador 92
ACERCA DE LA BICICLETA SCOTT 92
Cascos y gafas 92
Vestimenta. 93
Pedales y zapatillas 94
Accesorios 95
Antirrobos 96
Kit de averías 96
Ordenador 96
Manillares aero o manillares de triatlón/contrarreloj 97
Guardabarros 97
Transporte de equipajes 98
Transporte de niños 98
TRANSPORTE DE LA BICICLETA SCOTT 99
En coche 99
En tren/transporte público 101
En avión 101
INSTRUCCIONES GENERALES SOBRE MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN 102
Mantenimiento e inspección de su bicicleta SCOTT 102
Limpieza y cuidado de su bicicleta SCOTT. 103
Conservación y almacenamiento de su bicicleta SCOTT 105
PLAN DE MANTENIMIENTO E INSPECCIONES SCOTT. 106
PARES DE APRIETE RECOMENDADOS PARA SU BICICLETA SCOTT 108
Pares de apriete recomendados para frenos de disco de su bicicleta SCOTT 110
REQUISITOS LEGALES PARA CIRCULAR EN LA VÍA PÚBLICA 111
RESPONSABILIDAD POR VICIOS Y GARANTÍA DEL FABRICANTE 113
Información sobre las piezas de desgaste 114
GARANTÍA DEL FABRICANTE 115

SOBRE ESTAS INSTRUCCIONES DE USO SCOTT

Las fotos en las primeras páginas de las instrucciones de uso SCOTT son ejemplos de una bicicleta de carretera SCOTT, una bicicleta de contrarreloj SCOTT y una bicicleta de ciclocross SCOTT típicas. Una de las bicicletas representadas se corresponde con la bicicleta SCOTT que ha adquirido. En la actualidad existen muchos tipos de bicicletas especialmente diseñadas y equipadas para diferentes usos. En las instrucciones de uso SCOTT se tratarán los siguientes tipos de bicicletas:

Bicicletas de carretera **(d)**
Bicicletas de triatlón
Bicicletas de contrarreloj **(e)**
Bicicletas de ciclocross **(f)**

Estas instrucciones de uso SCOTT son válidas únicamente para los tipos de bicicletas aquí representados. Este no es un manual de instrucciones sobre el montaje de una bicicleta SCOTT a partir de componentes individuales o sobre su reparación, ni sobre cómo completar el montaje de las bicicletas SCOTT parcialmente premontadas y dejarlas listas para su uso.

En estas instrucciones de uso SCOTT se usará el término “bicicleta de carretera” cuando se hace referencia a bicicletas de carretera, triatlón, bicicletas de contrarreloj y ciclocross.

Preste especial atención a los siguientes símbolos:

⚠ ADVERTENCIA

Este símbolo indica una situación de peligro, que puede causar heridas graves o incluso la muerte si no se siguen las instrucciones respectivas y no se toman las medidas de seguridad necesarias.

⚠ ATENCIÓN

Este símbolo indica una situación de peligro, que puede causar lesiones leves o moderadas si no se siguen las instrucciones respectivas y no se toman las medidas de seguridad necesarias.

AVISO

Este símbolo le advierte de comportamientos incorrectos que no están relacionados con lesiones corporales pero que pueden perjudicar al medio ambiente o causar daños materiales.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Este símbolo identifica instrucciones e información de seguridad específicas sobre el manejo del producto o sobre una parte del manual que debe ser considerada de forma especial.

Las posibles consecuencias descritas no se vuelven a mencionar en estas instrucciones de uso SCOTT siempre que aparecen estos símbolos.

Estas instrucciones de uso SCOTT cumplen los requisitos de la norma EN ISO 4210-2 Parte 2: Requisitos para bicicletas de paseo, para adultos jovenes, de montana y de carretera.

Observe sin falta las instrucciones de los fabricantes de los componentes. Para más información sobre su bicicleta y los enlaces web de los fabricantes de componentes consulte su manual Quick Start en las páginas respectivas en las instrucciones de la marca de bicicleta que ha comprado.

SEGURIDAD Y COMPORTAMIENTO

Estimada cliente SCOTT, estimado cliente SCOTT:

Felicidades por la compra de su nueva bicicleta SCOTT. Estamos seguros de que la bicicleta superará sus expectativas en términos de calidad, rendimiento y características de marcha. Nuestros cuadros SCOTT están hechos a medida y los componentes se han adaptado a las necesidades individuales del usuario, para que disfrute todavía más de nueva bicicleta SCOTT – ya sea que se inicie en este deporte o sea un ciclista de carreras aficionado.

Para poderle garantizar una experiencia de conducción segura, lea cuidadosamente estas instrucciones de uso SCOTT.

Con la compra de esta bicicleta SCOTT usted se ha decidido por un producto de calidad. Su nueva bicicleta SCOTT ha sido ensamblada por expertos en el ramo, a partir de piezas desarrolladas y fabricadas con gran esmero. Su establecimiento especializado SCOTT ha realizado su montaje completo y la ha sometido a un control de funcionamiento. Así podrá disfrutar desde el principio de su bicicleta y de una sensación de seguridad al pisar los pedales **(d+e)**.

En estas instrucciones de uso SCOTT hemos reunido para usted numerosos consejos sobre cómo manejar su bicicleta SCOTT y muchos detalles de utilidad en torno a la técnica, el mantenimiento y los cuidados de su bicicleta. Lea atentamente estas instrucciones de uso SCOTT. Le resultará muy útil, aun cuando haya montado en bicicleta durante toda su vida. Precisamente la técnica de la bicicleta ha experimentado grandes avances en los últimos años.

Por eso le aconsejamos leer por lo menos el capítulo “Pruebas a realizar antes del primer uso”, antes de usar su bicicleta SCOTT por primera vez. Para disfrutar con seguridad de los viajes en bicicleta recomendamos que antes de montar en su bicicleta SCOTT realice sin excepción el control de funcionamiento descrito en el capítulo “Pruebas a realizar antes de cada uso”.

Hasta el manual más completo no podría cubrir todas las posibles combinaciones entre los modelos de bicicletas y los componentes disponibles. Por eso, estas instrucciones de uso SCOTT hacen referencia a la bicicleta SCOTT que acaba de adquirir y a los componentes habituales **(f)** e incluye las indicaciones y advertencias más importantes para el manejo de su nueva bicicleta SCOTT.

Al efectuar los trabajos de ajuste y de mantenimiento **(a)** aquí descritos deberá tener siempre en cuenta que las instrucciones e indicaciones son únicamente aplicables a esta bicicleta SCOTT.

La información no es aplicable a otros tipos de bicicleta. Debido al gran número de versiones y al cambio de modelos, es posible que los trabajos descritos no estén completos. Observe sin falta las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

Tenga en cuenta que las instrucciones tal vez no sean suficientes para una persona que no disponga de la experiencia y la habilidad necesarias para llevar a cabo las operaciones en ellas descritas. Es posible que ciertos trabajos requieran herramientas (especiales) **(b)** adicionales o instrucciones complementarias.

Este manual no le conferirá los conocimientos de un mecánico de bicicletas.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Para más información sobre su bicicleta y los enlaces web de los fabricantes de componentes consulte su manual Quick Start en las páginas respectivas en las instrucciones de la marca de bicicleta que ha comprado.

Antes de montar en bicicleta, tenga en cuenta las siguientes advertencias: Nunca monte en bicicleta sin casco y gafas **(c)** adecuados. Asegúrese de usar siempre vestimenta apropiada y llamativa, de colores claros, además de pantalones ajustados o una cinturilla para el pantalón y calzado adaptado al sistema de pedales de su bicicleta.

Conduzca siempre con cuidado y consideración en la vía pública y respete las reglas de tráfico para no poner en peligro su propia vida y la de las demás personas.

Este manual no le enseñará a montar en bicicleta. Cuando vaya en bicicleta debe ser consciente de que está realizando una actividad potencialmente peligrosa y que tiene que mantener la bicicleta SCOTT bajo control en todo momento. Visite un curso de ciclismo para principiantes, si es necesario.

Como en cualquier otro tipo de deporte, también se podrá lesionar al montar en bicicleta. Cuando monte en bicicleta debe tener en cuenta este peligro y aceptarlo. Debe tener claro que al montar en bicicleta no se dispone de los dispositivos de seguridad de un automóvil, p. ej., una carrocería, un sistema antibloqueo de frenos (ABS) o un airbag. Así que conduzca siempre con cuidado y respete a los demás usuarios de la vía pública.

Nunca monte en bicicleta si se encuentra bajo la influencia de medicamentos, drogas o alcohol, o si está cansado. Nunca lleve a otra persona en su bicicleta SCOTT y mantenga siempre ambas manos en el manillar.

Siga las disposiciones legales referentes al uso de bicicletas SCOTT en la vía pública. Esta reglamentación varía de país a país.

Respete la naturaleza cuando atraviese bosques y prados. Utilice su bicicleta SCOTT únicamente en pistas señalizadas y firmes con superficie dura y lisa.

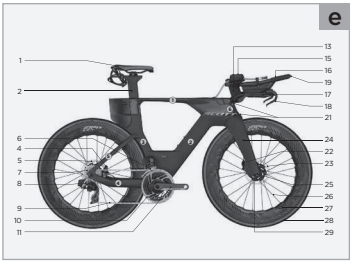
Primero queremos familiarizarle con los componentes de su bicicleta SCOTT. Despliegue la cubierta delantera de estas instrucciones de uso SCOTT. Aquí se representan una bicicleta de carretera SCOTT **(d)**, una bicicleta de contrarreloj SCOTT **(e)** y una bicicleta de ciclocross SCOTT típica **(f)** con todos los componentes esenciales. Mantenga abierta esta página durante la lectura. Así podrá encontrar fácilmente los componentes mencionados en el texto.

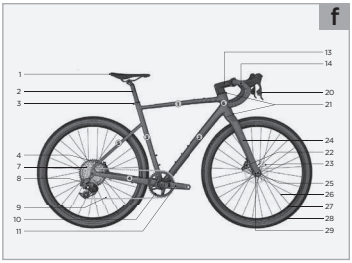
⚠ ADVERTENCIA

Por su propia seguridad, sólo realice trabajos de cuidado, mantenimiento y ajuste para los que disponga de los conocimientos necesarios. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

Tenga en cuenta: El ciclista no debe engancharse y dejarse arrastrar por un vehículo. No monte en bicicleta sin usar las manos. Los pies sólo se deben quitar de los pedales cuando la condición de la carretera lo requiera.

SCOTT – NO SHORTCUTS





USO CONFORME A LO PRESCRITO DE SU BICICLETA SCOTT

Nuestros ingenieros han diseñado su bicicleta SCOTT para un uso previsto concreto. Use su bicicleta SCOTT únicamente conforme al uso previsto, de otro modo, existe el peligro de que la bicicleta no responda a las exigencias y falle, lo que puede provocar un accidente con consecuencias impredecibles. El uso contrario a lo prescrito provoca la pérdida de la garantía.

No existe un tipo de bicicleta que se adecue para toda clase de usos **(a-c)**. En su establecimiento especializado SCOTT le ayudarán a encontrar el tipo de bicicleta SCOTT que mejor se adapte a sus necesidades. Además le explicarán los límites de cada uno de los tipos de bicicletas.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

- **Visite la página www.scott-sports.com para consultar a qué condición de uso pertenece su bicicleta SCOTT o contacte con su establecimiento especializado SCOTT.**
- **Para obtener más información sobre su bicicleta SCOTT y acceder a los enlaces de los fabricantes de los componentes, consulte el manual Quick Start en las páginas respectivas del manual de la marca de bicicleta que ha comprado.**

Las bicicletas de ciclocrós y Gravel/Adventure Bikes **(d+e)** pertenecen a la **condición de uso 2 de las bicicletas SCOTT**.

Las bicicletas SCOTT según la condición de uso 2 están indicadas para el uso en superficies normales firmes, es decir, en carreteras asfaltadas o pavimentadas y carriles bici así como en carreteras no pavimentadas y pistas de grava de esfuerzo moderado. En estas condiciones, es posible encontrarse con tramos de terreno irregular y los neumáticos pueden perder contacto con el suelo. Solo se podrán superar escalones o bordillos (saltos y drops) de una altura máxima de 15 cm. El rango de velocidad media previsto se encuentra entre 15 y 25 y 25 km/h.

Antes de usar **las bicicletas SCOTT según la condición de uso 2** en vías públicas, deberá equiparlas con los dispositivos prescritos (iluminación, timbre). Respete las reglas de tráfico al circular por vías públicas. Para obtener más información al respecto, consulte el capítulo “Requisitos legales para circular en la vía pública”.

Para obtener información sobre el **peso total máximo permitido** véase el adhesivo en el cuadro de su bicicleta SCOTT y el capítulo “Información sobre el peso total máximo permitido”. Bajo ciertas circunstancias, este valor máximo permitido puede verse limitado todavía más por las recomendaciones de uso de los fabricantes de los componentes.

⚠ ADVERTENCIA

- **Las bicicletas SCOTT según la condición de uso 2 no están diseñadas para el uso en terreno accidentado ni para practicar saltos, slides, stoppies (f), wheelies, trucos etc. Las bicicletas de ciclocrós y Gravel/Adventure Bikes se pueden usar para participar en competiciones.**
- **No se siente en el tubo superior de su bicicleta SCOTT y no lo cargue con todo su peso. El cuadro podría sufrir daños.**
- **El montaje de remolques y sillas para niños está permitido únicamente si así lo indica la tarjeta de pesos suministrada con la bicicleta SCOTT. Tenga en cuenta que SCOTT no asume ninguna responsabilidad ni ofrece garantía por el uso de remolques y sillas para niños, ya que existe una gran variedad de sistemas de sujeción, incluidas las especificaciones técnicas para estos sistemas y los problemas que estas conllevan.**

⚠ ADVERTENCIA

- **El montaje de portaequipajes en las bicicletas SCOTT según la condición de uso 2 solo está permitido si su bicicleta SCOTT cuenta con un mecanismo de fijación de portaequipajes en los tirantes traseros superiores o en las punteras. Aquí podrá montar el portaequipajes adecuado. Dado el caso, consulte con su establecimiento especializado SCOTT antes del montaje.**
- **Observe siempre el peso total máximo permitido de su bicicleta al montar una silla para niños/remolque/portaequipajes y lea el capítulo "Información sobre el peso total máximo permitido".**

AVISO

- **No está permitido el uso de Turbo/Smart Indoor Trainers con las bicicletas Carbon Road de SCOTT. Si desea utilizar este dispositivo, tenga en cuenta que lo hace bajo su propio riesgo y que SCOTT Sports SA no asume ningún tipo de riesgo ni responsabilidad al respecto.**

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

- **Para obtener más información al respecto, por favor, consulte el capítulo "Información sobre el acarreo de cargas y el transporte de niños o animales en su bicicleta SCOTT".**
- **Para obtener más información sobre su bicicleta SCOTT y acceder a los enlaces de los fabricantes de los componentes, consulte el manual Quick Start en las páginas respectivas del manual de la marca de bicicleta que ha comprado.**

Bicicletas SCOTT según la condición de uso 6

Las bicicletas SCOTT según la condición de uso 6 (a-c) están indicadas exclusivamente para el uso en caminos firmes y vías con superficie alquitranada o pavimentada. Sus neumáticos deben permanecer siempre en contacto con el suelo. Solo se podrán superar escalones o bordillos de una altura máxima de 15 cm.

Se utilizan para la práctica deportiva y de competición de alto esfuerzo. El rango de velocidad media previsto se encuentra entre 30 y 50 km/h.

Estas bicicletas no están diseñadas para el uso en terreno accidentado ni para practicar saltos, slides, el uso en escaleras o fuera de la carretera ni para las modalidades de ciclocrós o viajes con portaequipajes o alforjas.

Antes de usar **las bicicletas SCOTT según la condición de uso 6 (d)** en vías públicas, deberá equiparlas con los dispositivos prescritos (iluminación, timbre). Respete las reglas de tráfico al circular por vías públicas. Para obtener más información al respecto, consulte el capítulo “Requisitos legales para circular en la vía pública”.

Para obtener información sobre el **peso total máximo permitido** véase el adhesivo en el cuadro de su bicicleta SCOTT y el capítulo “Información sobre el peso total máximo permitido”. Bajo ciertas circunstancias, este valor máximo permitido puede verse limitado todavía más por las recomendaciones de uso de los fabricantes de los componentes.

⚠ ADVERTENCIA

- **Las bicicletas SCOTT según la condición de uso 6 no están diseñadas para el uso en terreno accidentado ni para practicar saltos (e), slides, stoppies (f), wheelies, trucos, el uso en escaleras o fuera de la carretera y tampoco para las modalidades de ciclocrós o viajes con portaequipajes o alforjas.**
- **No se siente en el tubo superior de su bicicleta SCOTT y no lo cargue con todo su peso. El cuadro podría sufrir daños.**
- **No está permitido el uso de remolques, sillas para niños y portaequipajes en las bicicletas SCOTT según la condición de uso 6. Tenga en cuenta que SCOTT no asume ninguna responsabilidad o garantía por el uso de remolques, portaequipajes y sillas para niños.**

AVISO

- **No está permitido el uso de Turbo/Smart Indoor Trainers con las bicicletas Carbon Road de SCOTT. Si desea utilizar este dispositivo, tenga en cuenta que lo hace bajo su propio riesgo y que SCOTT Sports SA no asume ningún tipo de riesgo ni responsabilidad al respecto.**

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

- **Para obtener más información sobre su bicicleta SCOTT y acceder a los enlaces de los fabricantes de los componentes, consulte el manual Quick Start en las páginas respectivas del manual de la marca de bicicleta que ha comprado.**

INFORMACIÓN SOBRE EL PESO TOTAL MÁXIMO PERMITIDO

El peso total máximo permitido se calcula de la siguiente manera:

Peso de la bicicleta (kg)
+ Peso del ciclista (kg)
+ Peso del equipaje (p. ej., mochila, alforjas)
= Peso total máximo permitido (kg)

Para obtener más información sobre el peso total máximo permitido véase el adhesivo en el cuadro de su bicicleta SCOTT **(a)**.

Para obtener información sobre el peso de su bicicleta SCOTT / pedelec SCOTT, visite nuestra página web SCOTT y consulte la rubrica “Especificaciones” **(b)** de su modelo de bicicleta.

a

b

APPROX WEIGHTS IN KG	12.70
APPROX WEIGHTS IN LBS	28

c

⚠ ADVERTENCIA

Por regla general, no está permitido montar remolques **(c+d)** para niños, animales y cargas, así como sillas para niños **(e)** y dispositivos de arrastre de bicicletas para niños/sistemas de remolque **(f)** en bicicletas de ciclocrós y Gravel/Adventure Bikes, bicicletas Road Bikes, de triatlón y contrarreloj SCOTT.

PRUEBAS A REALIZAR ANTES DEL PRIMER USO

1. Para poder circular por la vía pública hay que observar ciertas disposiciones legales. Estas disposiciones varían según el país, de modo que las bicicletas SCOTT no siempre están equipadas con todos los componentes necesarios **(a)**.

   Consulte con su establecimiento especializado SCOTT sobre las disposiciones legales de su país o del país donde quiere usar su bicicleta. Deje equipar su bicicleta SCOTT de manera adecuada antes de usarla en la vía pública.

   Para más información consulte el capítulo “Requisitos legales para circular en la vía pública”.

2. ¿Está familiarizado con el sistema de frenos **(b)**? Consulte en su informe de entrega SCOTT en el manual Quick Start y compruebe si puede accionar el freno delantero con la misma palanca de freno que usa habitualmente (a la derecha o a la izquierda). Si este no es el caso, haga adaptar la asignación de las palancas de freno antes del primer uso en su establecimiento especializado SCOTT.

   Eventualmente, los frenos modernos tienen un efecto de frenado muy superior al de los frenos más antiguos. Realice primero algunas pruebas de frenado fuera del tráfico normal, en una superficie plana y no resbaladiza. Vaya acercándose lentamente a capacidades de frenado y velocidades mayores.

   Para obtener más información consulte el capítulo “Sistema de frenos” y en las instrucciones de los fabricantes de los componentes. Para más información sobre su bicicleta y los enlaces web de los fabricantes de componentes consulte su manual Quick Start en las páginas respectivas en las instrucciones de la marca de bicicleta que ha comprado.

3. ¿Está familiarizado con el tipo de cambio y su funcionamiento **(c)**? Deje que en su establecimiento especializado SCOTT le expliquen el funcionamiento del sistema de cambio y, si fuera necesario, escoja un lugar sin tráfico para familiarizarse con su nuevo sistema de cambio.

   Para obtener más información consulte el capítulo “Sistema de cambio” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes. Para más información sobre su bicicleta y los enlaces web de los fabricantes de componentes consulte su manual Quick Start en las páginas respectivas en las instrucciones de la marca de bicicleta que ha comprado.

4. ¿Están bien ajustados el sillín y el manillar? El sillín deberá estar ajustado de modo que su talón apenas llegue al pedal cuando éste se encuentre en su posición más baja **(d)**, sin tener que inclinar la cadera. Compruebe que cuando esté sentado en el sillín, aún consigue tocar tierra con la punta de los pies. En su establecimiento especializado SCOTT le ayudarán a ajustar la posición del sillín.

   Para obtener más información consulte el capítulo “Adaptar la bicicleta SCOTT al usuario”.

5. Si su bicicleta SCOTT dispone de pedales automáticos **(e)**: ¿Ya ha montado en alguna ocasión con las zapatillas adecuadas? Comience a practicar cuidadosamente la forma de encajar y soltar las zapatillas con la bicicleta parada. Deje que en su establecimiento especializado SCOTT le expliquen el funcionamiento de los pedales y los ajuste a sus necesidades.

   Para obtener más información consulte el capítulo “Pedales y zapatillas” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes. Para más información sobre su bicicleta y los enlaces web de los fabricantes de componentes consulte su manual Quick Start en las páginas respectivas en las instrucciones de la marca de bicicleta que ha comprado.

⚠ ADVERTENCIA

Tenga en cuenta que la distancia de parada es mayor si se apoya en unas extensiones aerodinámicas o un manillar de triatlón. Las palancas de freno no están situadas al alcance directo de las manos en todas las posiciones de agarre.

Utilice su bicicleta SCOTT exclusivamente conforme al uso previsto, de lo contrario existe el peligro de que la bicicleta SCOTT no responda a las exigencias y falle. ¡Riesgo de caídas!

Tenga en cuenta que la eficacia de los frenos y la adherencia de los neumáticos pueden disminuir significativamente en suelo húmedo. Si conduce en una calzada húmeda aumente las precauciones y conduzca mucho más lento que en condiciones secas.

⚠ ATENCIÓN

Le interesará sobre todo disponer de suficiente libertad de movimiento en la entrepierna (f) para no lesionarse cuando tenga que desmontar con rapidez.

⚠ ADVERTENCIA

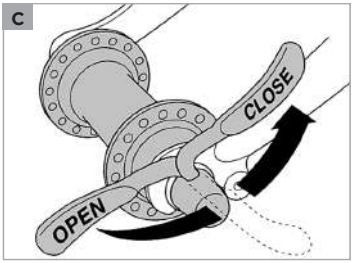
- La falta de práctica o un ajuste excesivo de los pedales automáticos podrían impedirle desengancharse de los mismos. ¡Riesgo de caídas!
- Después de sufrir una caída con su bicicleta SCOTT, realice por lo menos la prueba descrita en los capítulos “Pruebas a realizar antes de cada uso” y “Pruebas a realizar tras sufrir una caída”. Monte en su bicicleta SCOTT sólo si ha realizado debida y exitosamente esas pruebas y regrese a casa extremando las precauciones. Evite acelerar y frenar de forma brusca y no se ponga de pie al pedalear. Si duda del buen funcionamiento de su bicicleta, será mejor que le recojan con el coche en vez de arriesgar su seguridad. Una vez en casa, es imprescindible volver a examinar minuciosamente la bicicleta SCOTT. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.
- En las bicicletas de carretera, triatlón y contrarreloj SCOTT no está permitido el uso de remolques **(a)**, sillas para niños **(b)** y portaequipajes.

AVISO

- Le recomendamos contratar un seguro de responsabilidad civil. Asegúrese de que en caso de accidente, el seguro también cubra los daños que haya sufrido la bicicleta. Consulte con su agencia de seguros.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

- Antes de montar un remolque en su bicicleta de ciclocrós o Gravel Bike SCOTT, lea el capítulo “Información sobre el acarreo de cargas y el transporte de niños o animales en su bicicleta SCOTT”.
- Antes de montar un portaequipajes en su bicicleta de ciclocrós o Gravel/Adventure Bike SCOTT, compruebe si está permitido montar este tipo de dispositivos en su bicicleta SCOTT. Para obtener más información, consulte el capítulo “Uso previsto de su bicicleta SCOTT” o el carné de propietario SCOTT del manual Quick Start. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT.



PRUEBAS A REALIZAR ANTES DE CADA USO

Su bicicleta SCOTT ha sido sometida a varias pruebas durante la fabricación y a un control final por parte de su establecimiento especializado SCOTT. Dado que es posible que se hayan producido cambios funcionales durante el transporte de la bicicleta SCOTT y que terceros la hayan manipulado mientras que permaneció parada, le recomendamos encarecidamente comprobar los siguientes puntos cada vez que vaya a usar su bicicleta SCOTT:

1. ¿Están cerrados correctamente los cierres rápidos **(c)**, los ejes pasantes o los tornillos en las ruedas delantera y trasera, la tija de sillín **(d)** y los demás componentes?

   Para obtener más información consulte el capítulo “Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

2. ¿Los dos neumáticos están en buen estado y tienen suficiente presión **(e)**? Los valores de presión mínima y máxima (en bar o en psi) se indican en los flancos de los neumáticos. Para obtener más información consulte el capítulo “Ruedas y neumáticos” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

3. Haga girar libremente ambas ruedas para controlar su centrado. Si tiene una bicicleta con frenos de disco, observe la distancia entre el cuadro y la llanta o el neumático o, en caso de frenos de llanta, entre las zapatas y la llanta. Los defectos de centrado pueden ser el indicio de rajaduras laterales del neumático o de la rotura de los radios.

   Para obtener más información consulte el capítulo “Ruedas y neumáticos” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

4. Realice una prueba de frenado con la bicicleta parada, accionando con fuerza las palancas de freno en dirección del manillar **(f)**. En el caso de frenos de llanta, las zapatas deben coincidir simultáneamente y en toda su superficie con los flancos de la llanta. Estas no deben tocar los neumáticos ni durante el frenado ni en estado abierto ni en otra posición.

   Las palancas de freno no deben dejarse llevar hasta el manillar. En el caso de frenos hidráulicos, no debe salir aceite o líquido de frenos de los latiguillos. Compruebe también el grosor de las zapatas.

En caso de los frenos de disco **(a)**, el punto de presión debe ser estable de inmediato. Si un punto de presión estable se siente sólo después de accionar varias veces la palanca de freno, deberá dejar controlar inmediatamente la bicicleta SCOTT en su establecimiento especializado SCOTT. Para obtener más información consulte el capítulo “Sistema de frenos” y en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

5. Haga rebotar la bicicleta SCOTT contra el suelo a poca altura **(b)** y trate de identificar el origen de eventuales ruidos. Si fuera necesario, inspeccione los rodamientos y las uniones roscadas. Vuelva a apretarlos, si fuera necesario.

6. Antes de utilizar la bicicleta, compruebe que ha levantado por completo la pata de apoyo. ¡Riesgo de caídas!

7. No olvide llevar un candado en U **(c)** o de cadena de alta calidad. Sólo si sujeta su bicicleta SCOTT a un objeto fijo podrá prevenir el robo de forma eficaz.

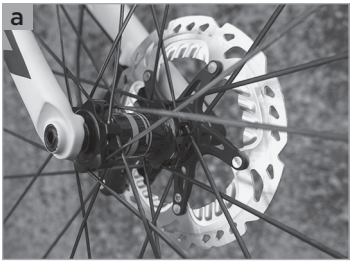
8. Si usa su bicicleta SCOTT en la vía pública, es imprescindible equiparla según la normativa del país respectivo **(d)**. En todo caso, es muy peligroso circular sin luz ni reflectores en condiciones de visibilidad desfavorable o de noche. Los demás usuarios de la vía pública no podrán verlo o, cuando lo vean, será demasiado tarde. Al circular por la vía pública, deberá usar siempre un sistema de alumbrado autorizado. Encienda la luz cuando empiece a oscurecer.

   Para más información consulte el capítulo “Requisitos legales para circular en la vía pública”.

⚠ ADVERTENCIA

No utilice su bicicleta SCOTT si no cumple alguno de estos puntos. Una bicicleta SCOTT defectuosa puede causar graves accidentes. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

Si los elementos de fijación, p. ej., cierres rápidos, no se cierran correctamente, puede que se suelten piezas de la bicicleta SCOTT. ¡Peligro de caídas de máxima gravedad!



⚠ ADVERTENCIA

Tenga en cuenta que la distancia de parada es mayor si se apoya en unas extensiones aerodinámicas o un manillar de triatlón (e). Las palancas de freno no están situadas al alcance directo de las manos en todas las posiciones de agarre.

⚠ ADVERTENCIA

Las irregularidades del suelo y la fuerza que usted ejerce sobre la bicicleta SCOTT la someten a un duro esfuerzo. Estas cargas dinámicas provocan desgaste y fatiga en los distintos componentes. Examine regularmente su bicicleta SCOTT, es decir conforme al plan de mantenimiento e inspecciones, para detectar signos de desgaste, rasguños, deformaciones, decoloraciones o pequeñas grietas. Es posible que los componentes que han llegado al final de su vida útil fallen repentinamente. Lleve regularmente su bicicleta SCOTT, es decir conforme al plan de mantenimiento e inspecciones, a su establecimiento especializado SCOTT para que reemplacen, si fuera necesario, los componentes que puedan ocasionar problemas.

MANEJO DE CIERRES RÁPIDOS Y EJES PASANTES

LOS CIERRES RÁPIDOS DE LA BICICLETA SCOTT

Algunas bicicletas SCOTT están equipadas con cierres rápidos que permiten ajustar, montar y desmontar los componentes con rapidez. Cada vez que vaya a usar su bicicleta SCOTT debe comprobar previamente si todos los cierres rápidos están bien apretados. Maneje los cierres rápidos con máximo cuidado, ya que su seguridad depende directamente de ellos.

Practique el manejo correcto de los cierres rápidos para evitar accidentes.

El cierre rápido consta esencialmente de dos elementos de mando **(f)**:

1. La palanca a un lado del buje que transforma el movimiento de cierre en fuerza de apriete mediante una excéntrica y
2. La tuerca de apriete en el lado opuesto del buje, que ajusta la precarga sobre una varilla roscada (el eje del cierre rápido).

⚠ ATENCIÓN

No toque el disco de freno inmediatamente después de parar (p. ej., tras un trayecto largo). ¡Riesgo de quemaduras! Siempre deje que el disco de freno se enfríe antes de abrir el cierre rápido.

Procedimiento para la fijación segura de un componente con cierre rápido

Abra el cierre rápido. Ahora deberá leerse “open” **(a)**. Asegúrese de que el componente que se va a fijar esté posicionado correctamente.

Para obtener más información, consulte los capítulos “Adaptar la bicicleta SCOTT al usuario” y “Ruedas y neumáticos” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

Lleve la palanca a la posición de apriete hasta que se pueda leer la inscripción “close” (cerrado) en su cara externa. Desde que se inicia el movimiento de cierre hasta la mitad del recorrido, la palanca debe dejarse accionar con mucha facilidad **(b)**.

Después, la palanca debe ir ofreciendo cada vez más resistencia hasta que, al final, resulte difícil moverla. Empuje con la base del pulgar y tire con los dedos de una parte fija, p.ej., la horquilla **(c)** o el tirante trasero superior, pero nunca tire de un disco de freno o de un radio.

En su posición final, la palanca debe quedar en ángulo recto respecto al eje del cierre rápido **(d)**; es decir, no deberá sobresalir por los lados. La palanca debe quedar adosada al cuadro o a la horquilla de modo que no se abra involuntariamente. Al mismo tiempo debe dejarse agarrar fácilmente con los dedos para que se deje manejar realmente con rapidez.

Compruebe que el cierre rápido está bien fijo presionando contra el extremo de la palanca cerrada, mientras intenta girarla **(e)**. Si se mueve, es preciso volver a abrirla y aumentar la precarga. Para ello, gire la tuerca de apriete del lado opuesto media vuelta en sentido horario. Cierre el cierre rápido y vuelva a comprobar que está bien fijo.

Por último, levante la rueda algunos centímetros del suelo y dé un pequeño golpe en el neumático desde arriba. Si la rueda está bien sujeta debe permanecer en las punteras del cuadro o la horquilla y no hace ruido.

Para comprobar el asiento del cierre rápido del sillín, intente girar el sillín con respecto al cuadro **(f)**.

⚠ ADVERTENCIA

- No monte nunca en su bicicleta SCOTT sin haber comprobado la sujeción de las ruedas antes de salir. Si los cierres rápidos no están bien cerrados, puede que se suelten las ruedas. ¡Riesgo inminente de accidentes!
- Tras el montaje de la rueda, haga una prueba de frenado con la bicicleta parada. El punto de presión del freno se deberá establecer antes de que la palanca de freno toque el manillar. En el caso de frenos hidráulicos, accione la palanca de freno varias veces, si fuera necesario, hasta que se produzca un punto de presión estable.

⚠ ATENCIÓN

- Asegúrese de que las palancas de los cierres rápidos de ambas ruedas estén siempre del lado opuesto a la cadena. De esta forma evitará montar la rueda delantera con los lados invertidos. En el caso de bicicletas SCOTT con frenos de disco y cierres rápidos con eje de 5 mm puede resultar útil que monte ambas palancas en el lado de la cadena. Así evitará tocar el disco de freno caliente y quemarse los dedos. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

AVISO

- Al aparcar su bicicleta SCOTT, sujete a un punto fijo las ruedas provistas de cierre rápido junto con el cuadro. ¡Protección antirrobo!
- Los cierres rápidos se pueden sustituir por antirrobos, los cuales requieren una llave especial codificada o una llave Allen. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

- Si ha montado ejes pasantes en su bicicleta de carretera SCOTT, lea las instrucciones de uso de los fabricantes de los ejes pasantes y las ruedas. Para más información sobre su bicicleta y los enlaces web de los fabricantes de componentes consulte su manual Quick Start en las páginas respectivas en las instrucciones de la marca de bicicleta que ha comprado.

EJES PASANTES EN LA BICICLETA SCOTT

En el caso del sistema de SYNCROS utilizado por SCOTT **(a-c)** para bicicletas de carretera y ciclocross se trata de un tipo de eje pasante que le confiere alta rigidez a la horquilla y la parte trasera. Esto permite que la bicicleta SCOTT conserve su estabilidad de marcha aunque se vea sometida a cargas elevadas.

En las bicicletas de carretera y ciclocross SCOTT con frenos de disco, el sistema va atornillado a la derecha. Asegúrese de apretar el eje con el par de apriete indicado en el componente. Utilice la llave dinamométrica suministrada o una llave Allen de 6 mm. Asegúrese de que los ejes pasantes, las punteras en la horquilla y el buje estén limpios antes del montaje. Limpie los componentes con un trapo absorbente y, dado el caso, con agua y algo de detergente.

Si no logra realizar el ajuste y fijar la rueda correctamente, solicite la ayuda de su establecimiento especializado SCOTT.

Procedimiento para la fijación segura de un componente con un eje pasante

El mercado ofrece actualmente una gran diversidad de sistemas de eje pasante. Algunos de estos sistemas se sujetan por cierre rápido. Otros pueden requerir herramientas especiales para su montaje y desmontaje. También existen sistemas con una palanca integrada.

Este sistema de eje pasante suele constar normalmente de dos elementos de mando:

1. Al lado derecho se encuentra una tuerca, que a menudo está integrada en el cuadro.
2. Al lado izquierdo se encuentra o bien una palanca tensora plegable, una palanca rígida para apretar o un asiento para herramienta, p. ej., una llave Allen de 5 mm.

Preste atención en todos los sistemas y de manera igual en el montaje a ejes pasantes y punteas limpias en horquillas y bujes. Limpie los componentes en caso dado con un paño absorbente y eventualmente con ayuda de agua con un poco de detergente. Si el ajuste y la fijación de la rueda no funcionan conforme a lo descrito, consulte a su establecimiento especializado.

Montaje de la rueda

Coloque la rueda en la horquilla o en la parte trasera e inserte a la vez el disco de freno en la pinza de freno y, en ruedas traseras, guíe la cadena sobre el piñón más exterior del casete. Asegúrese de que, en la rueda trasera, la cadena pase sobre el casete y las dos poleas del desviador trasero.

Alinee la rueda entre las punteras y, desde la izquierda, empuje el eje con la palanca de cierre rápido abierta a través de la puntera y el buje. Cuando la rosca del eje dé contra la rosca de la tuerca, gire ésta en sentido horario. El eje pasante debe girar libremente al dar las primeras vueltas. Enrosque ligeramente el eje. Cierre la palanca de cierre rápido, si existe, de igual manera que una palanca de cierre rápido habitual.

Al iniciar el movimiento de cierre, la palanca se deja mover con mucha facilidad, es decir, sin efecto de apriete. Durante la segunda mitad de su recorrido, la palanca debe ir ofreciendo cada vez más resistencia. Al final, debe resultar difícil moverla. Si la palanca no se deja cerrar completamente, ábrala de nuevo y gire un poco el eje hacia la izquierda. Intente cerrar otra vez la palanca del cierre rápido. Empuje con la palma de la mano tirando con los dedos de la parte trasera, pero nunca de un radio o de un disco de freno.

Una vez cerrada, la palanca del cierre rápido ya no debe girar. Asegúrese de que la palanca del cierre rápido no sobresalga hacia atrás o hacia afuera. Conviene cerrarla paralelamente a un tubo del cuadro. En caso dado debe volver a orientar la tuerca para modificar la posición.

Si todo está bien colocado, gire la palanca o la herramienta colocada en sentido horario para pretensar el sistema de eje pasante. La resistencia de la palanca aumenta significativamente. Ahora, gire la palanca con la mano hasta que el eje quede cerrado. Dado el caso, tenga en cuenta los pares de apriete indicados. En esos casos, use una llave dinamométrica y no exceda el par de apriete. Saque la herramienta y guárdela en la bolsa de cámaras para su posible uso en carretera.

En el caso de frenos de llanta, cierre la palanca de desacople rápido del freno.

⚠ ADVERTENCIA

Unas ruedas mal montadas pueden causar graves caídas o accidentes. Ante la más mínima duda, deje que su establecimiento especializado SCOTT le explique el funcionamiento del sistema.

Tras el montaje de las ruedas, haga una prueba de frenado con la bicicleta parada. El punto de presión del freno se deberá establecer antes de que la palanca de freno toque el manillar. En el caso de frenos hidráulicos, accione la palanca de freno varias veces, si fuera necesario, hasta que se produzca un punto de presión estable (f).

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Antes de utilizar o cambiar una combinación de horquilla/rueda con sistema de eje pasante, lea primero sin falta las instrucciones de uso del fabricante de la horquilla y de las ruedas. Para más información siga el link: www.dtswiss.com

ADAPTAR LA BICICLETA SCOTT AL USUARIO

La talla y las proporciones del cuerpo determinan la altura del cuadro de su bicicleta SCOTT. Le interesará sobre todo disponer de suficiente libertad de movimiento en la entrepierna para no lesionarse cuando tenga que desmontar con rapidez **(a)**.

Con la elección del tipo de bicicleta se determina más o menos la postura del cuerpo **(b+c)**. Sin embargo, algunos componentes de su bicicleta SCOTT están concebidos para adaptarse en cierta medida a sus proporciones corporales. Entre ellos destacan la tija de sillín, el manillar y la potencia así como las palancas de freno/cambio.

Dado que todos los trabajos de ajuste requieren conocimientos de especialista, experiencia, herramientas especiales y habilidad manual, le recomendamos realizar sólo un control de la posición. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT sobre la posición de sentado o las modificaciones que desea llevar a cabo. Allí podrán poner en práctica sus ideas durante una revisión de su bicicleta SCOTT en el taller, p. ej., durante la primera revisión.

Después de cada ajuste o montaje es indispensable efectuar la inspección corta descrita en el capítulo “Pruebas a realizar antes de cada uso” y haga un recorrido de prueba con su bicicleta SCOTT en un lugar no transitado.

⚠ ADVERTENCIA

- **En bicicletas con cuadros muy bajos se corre el peligro de que el pie tope con la rueda delantera. Por eso, no olvide ajustar correctamente las calas de las zapatillas.**
- **Los trabajos reseñados a continuación requieren cierta experiencia en mecánica y herramientas adecuadas. Es fundamental apretar siempre los tornillos con mucho cuidado. Incremente progresivamente las fuerzas de apriete comprobando de cuando en cuando la correcta sujeción del componente. Use una llave dinamométrica y no sobrepase nunca los pares de apriete máximos. Estos valores se encuentran en el capítulo “Pares de apriete recomendados para la bicicleta SCOTT”, en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.**

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

La posición de sentado depende en gran medida del uso que desee hacer de la bicicleta SCOTT. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT o con su entrenador. Los consejos que aparecen a continuación son aplicables para las bicicletas de carretera típicas SCOTT.

Si al estar sentado en el sillín siente molestias, p. ej., entumecimiento, es posible que éstas se deban al sillín. En su establecimiento especializado SCOTT ofrecen una gran diversidad de sillines y le asesorarán con mucho gusto.

AJUSTAR LA ALTURA DEL SILLÍN

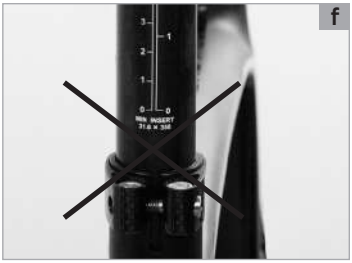
La altura necesaria del sillín viene determinada por la longitud de las piernas. Al pedalear, la parte anterior del pie debe estar por encima del centro del eje del pedal. En la posición más baja de la biela; la pierna no deberá estar extendida al máximo, ya que con esta postura no conseguirá pedalear con fluidez **(d)**.

Para comprobar la altura de sentado póngase zapatos de suela plana, preferiblemente unas zapatillas especiales para bicicletas.

Siéntese en el sillín colocando el talón en el pedal, cuando éste se encuentre en la posición más baja. Mantenga la cadera recta y extienda la pierna completamente **(e)**.

Para ajustar la altura de sentado, suelte el cierre rápido (véase el capítulo “Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes”) o afloje el tornillo de apriete de la tija de sillín, situado en el extremo superior del tubo vertical. Para realizar la última operación, escoja la herramienta adecuada, p. ej., una llave Allen, y desenrosque el tornillo de apriete de la tija de sillín dos o tres vueltas a la izquierda. Ahora podrá ajustar la altura de la tija de sillín.

No extraiga la tija de sillín por encima de la marca grabada en la misma **(f)** (final, mínimo, máximo, stop, límite, etc.) y engrase siempre la parte de una tija de aluminio o titanio que se encuentra metida en un tubo del sillín de aluminio, titanio o acero. En el caso de una tija de sillín de carbono o un tubo del sillín de carbono, no debe aplicar grasa en la zona de apriete. Use pasta de montaje especial para componentes de carbono.



Vuelva a orientar el sillín, alineando su punta respecto a la caja del pedalier o el tubo superior. Vuelva a apretar la tija de sillín. Para ello, cierre el cierre rápido como se describe en el capítulo “Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes” o gire el tornillo de apriete de la tija de sillín de media vuelta en media vuelta, o mejor en pasos de medios newton-metros, empezando por 3 Nm, en sentido horario **(a)**. No necesitará aplicar mucha fuerza manual para obtener una sujeción suficiente. En caso contrario, la tija de sillín no es compatible con el cuadro.

Según vaya apretando, vaya comprobando la correcta sujeción de la tija de sillín. Para ello, agarre el sillín en las partes delantera y trasera e intente girarlo **(b)**. Si se deja girar, deberá apretar con cuidado media vuelta más el tornillo de apriete media o mejor un cuarto de vuelta, o medio newton-metro más, y volver a controlar la sujeción de la tija de sillín.

¿La posición de las piernas sigue siendo correcta? Haga la prueba llevando el pie y el pedal a la posición más baja. Cuando la planta del dedo gordo reposa en el centro del pedal (posición ideal de pedaleo), la rodilla debe estar ligeramente doblada en forma de ángulo. En tal caso, usted ha ajustado correctamente la altura del sillín.

Compruebe si, sentado en el sillín, aún llega a poner pie a tierra de forma segura **(c)**. Si este no es el caso, será necesario bajar un poco más el sillín, por lo menos al principio.

⚠ ADVERTENCIA

Nunca engrase el tubo de sillín de un cuadro de carbono si no lleva un casquillo de aluminio. Si monta una tija de sillín de carbono, no debe engrasar ni siquiera un cuadro metálico. En determinadas circunstancias, los componentes de carbono engrasados nunca se pueden volver a apretar con seguridad. Use pasta de montaje especial para componentes de carbono.

No monte nunca en una bicicleta cuya tija rebase la marca final, mínima, máxima, límite o stop. La tija podría romperse o el cuadro podría sufrir daños. Cerciórese de que el tornillo que sujeta la tija de sillín esté posicionado correctamente con la ranura de apriete del cuadro en el tubo del sillín. En cuadros con tubo de sillín más largo de lo normal, que sobresale del tubo superior, conviene que la tija de sillín quede metida por lo menos hasta debajo del tubo superior o los tirantes traseros superiores. Si se indican profundidades de inserción mínimas diferentes para la tija de sillín y el cuadro, seleccione siempre la profundidad de inserción mayor.

⚠ ADVERTENCIA

Asegúrese de no apretar demasiado el tornillo de apriete de la tija de sillín. Si se fuerza el giro, podría dañarse la tija de sillín o el cuadro. ¡Riesgo de accidentes!

⚠ ATENCIÓN

Vaya acercándose poco a poco al par máximo de apriete prescrito (medios newton-metros) y compruebe una y otra vez el apriete satisfactorio del componente. Nunca sobrepase el par de apriete máximo indicado por el fabricante.

En bicicletas para niños y adolescentes, compruebe la posición del sillín y el manillar por lo menos cada tres meses.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Si la tija de sillín se mueve en el tubo vertical o no se desliza con facilidad, consulte en su establecimiento especializado SCOTT. En todo caso, ¡evite forzarla!

AJUSTE DE LA ALTURA DEL MANILLAR

En primer lugar, una bicicleta de carretera SCOTT es un aparato de deporte concebido para alcanzar altas velocidades. Ya por esta razón, una bicicleta de carretera SCOTT supone una buena musculatura del tronco, los hombros y la nuca. La altura del manillar respecto al sillín y la distancia entre el sillín y el manillar determinan la inclinación de la espalda. Con el manillar ajustado en una posición baja usted adopta una postura aerodinámica cargando mucho peso en la rueda delantera. Esta postura inclinada resulta más incómoda y agotadora, puesto que aumenta la carga que recae en las muñecas, los brazos, el torso y la nuca. Por lo general, en una bicicleta de carretera SCOTT se deben alcanzar, sin ningún problema, todas las tres posiciones básicas del manillar **(d-f)**.

En bicicletas de carretera SCOTT se puede variar la altura del manillar mediante una potencia tipo Aheadset®. Este sistema requiere conocimientos especiales que no pueden detallarse completamente en las descripciones siguientes. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

⚠ ADVERTENCIA

- La potencia es uno de los elementos estructurales de su bicicleta SCOTT. Cualquier modificación puede poner en peligro su seguridad. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.
- Estos trabajos de ajuste requieren mucha habilidad manual y herramientas especiales. Pida en su establecimiento especializado SCOTT que le expliquen el funcionamiento y el ajuste de su potencia o deje que éste se encargue del ajuste.
- Los tornillos de la potencia y del manillar deben apretarse con los pares de apriete prescritos. De lo contrario, se corre el riesgo de que el manillar o la potencia se desprendan o se rompan. Use una llave dinamométrica y no sobrepase nunca los pares de apriete máximos. Estos valores se encuentran en el capítulo “Pares de apriete recomendados para la bicicleta SCOTT”, en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.
- Existen potencias de dimensiones muy diferentes en cuanto a longitud **(a)**, diámetro del tubo y zona de apriete del manillar. Una elección inadecuada puede constituir una fuente de peligro: El manillar y la potencia podrían romperse y provocar un accidente. Use exclusivamente piezas de recambio compatibles e identificadas con la marca original SCOTT o SYNCROS. Su establecimiento especializado SCOTT le aconsejará con mucho gusto.
- Si desea usar componentes de otro fabricante, asegúrese de que estos sean compatibles con los componentes SCOTT/SYNCROS. SCOTT no se hace responsable por problemas que puedan surgir al usar productos de otros fabricantes. Asegúrese de que el fabricante del manillar o de la potencia haya autorizado la combinación manillar/potencia seleccionada.
- Compruebe que la zona de la potencia que sujeta el manillar no tenga bordes cortantes.

Las potencias para sistemas sin rosca – Aheadset®

En bicicletas SCOTT con un sistema de dirección Aheadset®, la precarga de los rodamientos del juego de dirección se ajusta con ayuda de la potencia. Si se cambia la posición de la potencia será necesario reajustar también el juego de dirección (véase el capítulo “Juego de dirección de las bicicletas SCOTT” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

La altura se puede regular dentro de un margen limitado, o bien desplazando los separadores (spacer) **(b)** o dando la vuelta a la potencia si se trata de un modelo invertible (flip-flop) **(c)**.

Para realizar cambios, desmonte el tornillo que da la precarga al juego de dirección en la parte superior del cuello de la horquilla y retire el tapón y suelte los tornillos en la cara lateral de la potencia dando hasta tres vueltas **(d)**. Quite la potencia y los separadores del cuello de la horquilla. Entretanto, sujete el cuadro y la horquilla de manera que la horquilla no caiga fuera del cuadro. Dependiendo del orden en el que vuelva a colocar los separadores y la potencia, podrá determinar la altura del manillar. Los separadores restantes se deben colocar en el cuello de la horquilla, de manera que queden por encima de la potencia. Ajuste el juego de dirección tal y como se describe en el capítulo “Juego de dirección de la bicicleta SCOTT”.

Antes de invertir la potencia, también deberá soltar los tornillos delanteros de la fijación del manillar **(e)**. En potencias con tapa extraíble, puede simplemente sacar el manillar. De lo contrario habrá que desmontar las palancas de freno y de cambio, y los otros elementos montados en el manillar.

Monte el manillar y, dado el caso, las palancas de freno y de cambio y los otros elementos que van montados en el manillar tal y como se describe en el capítulo “Ajuste de la inclinación del manillar y de las palancas de freno/cambio en bicicletas de carretera SCOTT y bicicletas de ciclocross SCOTT” o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

Tras el ajuste, compruebe la sujeción segura del manillar dentro de la potencia intentando girar el manillar hacia abajo **(f)**. Compruebe asimismo si la combinación manillar/potencia puede girarse con respecto a la horquilla. Para ello, coloque la rueda delantera entre sus rodillas y trate de girar el manillar. Si gira, tendrá que apretar los tornillos con la llave dinamométrica observando los pares de apriete máximos y volver a comprobar de nuevo la sujeción segura.

Vaya acercándose poco a poco al par máximo de apriete prescrito (medios newton-metros) y compruebe una y otra vez el apriete satisfactorio del componente. Nunca sobrepase el par de apriete máximo prescrito por SCOTT. Pida en su establecimiento especializado SCOTT que le expliquen el funcionamiento y el ajuste de su potencia o deje que éste se encargue del ajuste.

⚠ ADVERTENCIA

Al dar la vuelta a la potencia, puede que los cables resulten demasiado cortos. Montar en bicicleta en estas condiciones puede resultar peligroso. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

AVISO

Si se quitan los separadores (a), habrá que cortar el cuello de la horquilla. Esta operación es irreversible. Le recomendamos encargar esta tarea a un especialista de su establecimiento especializado SCOTT, y sólo después de haber determinado su posición de sentado óptima.

Particularidades de las bicicletas SCOTT con el cuello de la horquilla de carbono

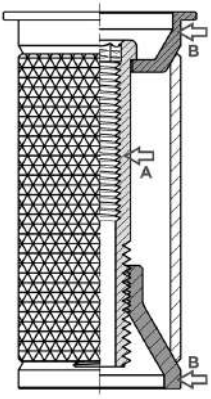
Use siempre una potencia y un juego de dirección adecuados para el montaje. Recomendamos usar una potencia y un juego de dirección SYNCROS al montar una horquilla de carbono SCOTT/SYNCROS, pues estos componentes son compatibles entre sí. Si desea usar componentes de otro fabricante, asegúrese de que estos sean compatibles con la horquilla SCOTT/SYNCROS. SCOTT no se hace responsable por problemas que puedan surgir al usar productos de otros fabricantes.

Nunca apile más de 40 mm de separadores entre el juego de dirección y la potencia **(b)**. Nunca use más de 5 mm de separadores por encima de la potencia, entre la potencia y la tapa de ajuste del juego de dirección **(b)**. Use por lo menos 5 mm de separadores por debajo de la potencia, entre la potencia y la tapa del juego de dirección.

1. El tubo de dirección de la horquilla, en caso de ser de carbono, ha de ser montado con la araña expansora suministrada originalmente **(c)**.
2. NUNCA utilice una araña convencional en una horquilla con tubo de carbono.
3. Utilice únicamente herramientas de mano **(d)** para cortar el tubo de dirección. No use sierra con motor o guillotina. Puede usar sierra de mano con hoja fina para metal.
4. Una vez haya cortado el tubo de dirección a la medida deseada, asegúrese de retirar toda la rebaba de la parte superior del tubo. Para ello, protéjase con equipo de seguridad (gafas, guantes, mascarilla, ropa). Evite inhalar el polvo de carbono.

⚠ ADVERTENCIA

Si ha adquirido una bicicleta con potencia o manillar integrados, pida información a su establecimiento especializado autorizado SCOTT sobre el montaje y desmontaje de estos componentes antes de instalarlos en su bicicleta.



5. Afloje la araña expansora con la llave Allen 6 mm **(A)** para que la cuna **(B)** de la parte baja se libere (asegúrese de no aflojar demasiado ya que la araña expansora no llegaría a apretar una vez introducida en el tubo).
6. Introduzca la araña expansora en el tubo de dirección **(e)** de carbono hasta que quede apoyada en el tope superior del mismo.
7. Apriete la araña expansora con la llave Allen 6 mm **(A)** a un par de 8/9 Nm, comprobando que la araña continua apoyada en el tope del tubo de dirección y no se eleva.
8. Fije la potencia en el tubo de dirección con un máximo de 5-7 Nm **(f)** y respetando también el par de apriete máximo indicado por el fabricante de la potencia. El menor valor de entre los dos, marcará el apriete máximo.
9. Compruebe que la potencia no tiene bordes afilados en el área de contacto del tubo de dirección o manillar. Esto podría derivar en un accidente. En caso de sustituir la potencia por otro modelo o fabricante, contacte por favor con su distribuidor SCOTT/SYNCROS. SCOTT no se hará responsable en caso de no tratarse de un componente SCOTT/SYNCROS originalmente equipado en la bicicleta. En caso de duda, por favor contacte con su distribuidor SCOTT/SYNCROS autorizado, o el distribuidor nacional SCOTT/SYNCROS.

⚠ ADVERTENCIA

Utilice un estándar de potencia y dirección apropiado durante el montaje.

Recomendamos el uso de de direcciones y potencias SYNCROS junto con horquillas de carbono SCOTT/SYNCROS, ya que ambos componentes están diseñados para trabajar conjuntamente. Si elige montar un componente de otro fabricante, asegúrese de que es compatible con la horquilla SCOTT/SYNCROS de carbono. SCOTT no asume la responsabilidad de problemas resultantes de componentes que no sean SCOTT/SYNCROS.

Nunca utilice mas de 40 mm de altura de espaciadores entre la dirección y la potencia.

No utilice mas de 5 mm de altura de espaciadores entre la tapa de dirección y la potencia.

Utilice un mínimo de 5 mm de altura de espaciadores entre la tapa de dirección y la potencia.

⚠ ADVERTENCIA

Las modificaciones de la horquilla de carbono deberán dejarse en manos de un técnico de bicicletas calificado. Por esto, SCOTT recomienda encarecidamente encomendar los trabajos en la horquilla de carbono únicamente a un establecimiento especializado SCOTT. Un trabajo mal realizado o potencias inadecuadas pueden provocar una rotura. ¡Riesgo de accidentes!

El aserrín de componentes de carbono tiene la reputación de ser cancerígeno. Por lo tanto, no sople ni barra el aserrín. Límpielo con un trapo húmedo. Deseche el trapo inmediatamente.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Si ha adquirido una bicicleta con potencia o manillar integrados, pida información a su establecimiento especializado autorizado SCOTT sobre el montaje y desmontaje de estos componentes antes de instalarlos en su bicicleta.

AJUSTE DEL SILLÍN – EL AVANCE Y LA INCLINACIÓN DEL SILLÍN

La distancia entre las empuñaduras del manillar y el sillín influye en la inclinación de la espalda **(a)** y, por lo tanto, en la comodidad y la dinámica de pedaleo. Esta distancia puede modificarse ligeramente desplazando el bastidor del sillín. Sin embargo, si el bastidor se desplaza respecto a la tija de sillín, también se modifica el pedaleo, el ciclista pisará los pedales más o menos desde atrás.

Asegúrese de que las raíles del sillín sólo se sujeten dentro de la zona indicada, nunca en las curvaturas.

Un sillín sin una regulación horizontal adecuada genera una postura de pedaleo poco relajada, que obliga al ciclista a apoyarse continuamente en el manillar para mantenerse en el sillín.

⚠ ADVERTENCIA

Los tornillos de la tija de sillín deben apretarse con los pares de apriete prescritos (b). Use una llave dinamométrica y no sobrepase nunca los pares máximos de apriete. Estos valores se encuentran en el capítulo “Pares de apriete recomendados para su bicicleta SCOTT”, en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

⚠ ADVERTENCIA

Asegúrese de que las raíles del sillín sólo se sujeten dentro de la zona indicada (c) y nunca en las curvaturas. De lo contrario, pueden fallar. Compruebe una vez al mes el apriete de los tornillos con la llave dinamométrica observando los valores prescritos.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

El margen de ajuste del sillín es muy reducido; las diversas longitudes de potencia le proporcionarán variaciones notablemente mayores. En parte, se pueden alcanzar diferencias de más de diez centímetros. En la mayoría de los casos, esto supone adaptar la longitud de los cables de freno y de cambio. Le recomendamos dejar esta operación en manos de un establecimiento especializado SCOTT.

Los fabricantes de sillines suelen suministrar instrucciones detalladas. Léalas atentamente antes de ajustar la posición de su sillín. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

Desplazamiento y ajuste horizontal del sillín

En las **tijas de sillín con mecanismo de sujeción integrado (d)**, la cabeza de la tija de sillín, que determina tanto la inclinación como la posición horizontal del sillín, va sujeta por uno o dos tornillos Allen centrales. Algunas tijas de sillín tienen dos tornillos, situado uno al lado del otro.

Afloje el (los) tornillo(s) de la cabeza de la tija de sillín dando dos a tres vueltas como máximo; de lo contrario, todo el mecanismo podría desarmarse. Desplace el sillín a su gusto, hacia delante o hacia atrás. Con frecuencia un pequeño golpe en el sillín facilita la operación.

Observe las marcas en las raíles del sillín y no las sobrepase. Mantenga el borde superior del sillín en posición horizontal **(e)** mientras que vuelve a apretar el (los) tornillo(s). Durante estos trabajos de ajuste; la bicicleta SCOTT debe colocarse en un plano horizontal.

Una vez que haya encontrado la posición del sillín que le convenga, compruebe si las dos mordazas del mecanismo de sujeción están bien ajustadas a las raíles del sillín, antes de aumentar el par de apriete para alcanzar el valor prescrito por el fabricante de la tija de sillín.

Apriete el(los) tornillo(s) con la llave dinamométrica siguiendo las instrucciones del fabricante y compruebe si el sillín que acaba de fijar se mueve, presionando alternativamente con las manos sobre su punta y sobre el otro extremo **(f)**.

⚠ ADVERTENCIA

- **Unos tornillos mal apretados o sueltos pueden fallar. ¡Riesgo de accidentes!**
- **Compruebe una vez al mes el apriete de los tornillos, con la llave dinamométrica, observando los valores que se indican en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.**

En el caso de una **tija de sillín con mecanismo de sujeción integrado con dos tornillos colocados uno detrás del otro (a)** afloje los dos tornillos, sólo dos o tres vueltas, pues de lo contrario, todo el mecanismo podría desarmarse. Desplace el sillín horizontalmente para ajustar su avance. Con frecuencia un pequeño golpe en el sillín facilita la operación. Observe las marcas en las raíles del sillín y no las sobrepase.

Una vez que haya encontrado la posición del sillín que le convenga, compruebe si las dos mordazas del mecanismo de sujeción están bien ajustadas a las raíles del sillín, antes de aumentar el par de apriete para alcanzar el valor prescrito por el fabricante de la tija de sillín.

Apriete ambos tornillos por igual **(b)** para que el sillín mantenga su ángulo. Si desea inclinar más hacia abajo la punta del sillín, gire el tornillo delantero en sentido horario; puede que, al mismo tiempo, tenga que aflojar un poco el tornillo trasero. Si quiere inclinar más hacia abajo el extremo posterior del sillín, deberá girar hacia la derecha el tornillo trasero y, eventualmente, aflojar un poco el tornillo delantero.

Compruebe el asiento fijo del sillín que acaba de fijar (si bascula), presionando alternativamente con las manos sobre su punta y sobre el otro extremo.

⚠ ADVERTENCIA

- **Compruebe una vez al mes el apriete de los tornillos, con la llave dinamométrica, observando los valores que se indican en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.**
- **Unos tornillos mal apretados o sueltos pueden fallar. ¡Riesgo de accidentes!**

En el caso de **sistemas de un tornillo (c)**, la tija de sillín de la mayoría de los sillines deportivos está diseñada para montar varillas del bastidor de 7 mm de diámetro.

También están disponibles elementos de apriete externos de repuesto para raíles del sillín ovaladas de 8 mm x 8,5 mm (anchura x altura) y para raíles del sillín de carbono de grosor superior a los 8 x 8,5 mm. Si no está seguro de que tipo de bastidor de sillín tiene o si necesita más información, póngase en contacto con su establecimiento especializado SCOTT.

Para montar el sillín suelte lo máximo posible el pasador de retención colocado en sentido transversal **(d)**, sin soltar la tuerca de bloqueo situada en el otro extremo del mecanismo de sujeción. Por lo general, no es necesario desmontar todo el mecanismo, si éste ya está equipado con el elemento de apriete externo adecuado para el sillín.

Si considera necesario desmontar completamente la fijación de un tornillo tendrá que soltarla del mecanismo de sujeción. Esto libera los elementos de apriete externos. La piezas de fijación internas permanecen en posición mediante una plaquita de fijación de goma.

Monte el bastidor del sillín en los elementos de apriete internos, vuelva a colocar los elementos de apriete externos e introduzca de nuevo el tornillo de fijación. Si las raíles del sillín están demasiado separadas, no intente colocarlas con fuerza en las ranuras de apriete. El mecanismo de apriete o las raíles del sillín podrían romperse y provocar un accidente o lesiones al ciclista.

Use otro modelo de sillín **(e)** o consulte con su establecimiento especializado SCOTT

⚠ ADVERTENCIA

Al cambiar el sillín tenga en cuenta que existe varillas redondas y ovales. Cambie las piezas de ajuste, en consecuencia.

Si el sillín es adecuado, colóquelo sobre la tija de sillín de modo que el mecanismo de sujeción de la tija de sillín agarre al bastidor del sillín por el centro **(f)**.

Además, alinee el borde superior del sillín paralelo al suelo. Gire poco a poco el tornillo y asegúrese de que

1. el dispositivo de sujeción todavía esté alojado con precisión en la cabeza de la tija de sillín de carbono y que
2. que el bastidor del sillín quede bien agarrado por ambos lados.

Si todo está bien, apriete poco a poco el tornillo con la llave dinamométrica **(a)** hasta alcanzar el par de apriete en newtonmetros (Nm) indicado en la tija de sillín.

⚠ ADVERTENCIA

Compruebe una vez al mes el apriete de los tornillos, con la llave dinamométrica, observando los valores que se indican en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

Unos tornillos mal apretados o sueltos pueden fallar. ¡Riesgo de accidentes!

AJUSTE DE LOS ELEMENTOS DE MANDO

Ajuste de la apertura de las palancas de freno en bicicletas de carretera SCOTT y bicicletas de ciclocross SCOTT

En las bicicletas de carretera se puede modificar ligeramente la distancia entre la palanca de freno/cambio y el manillar. Así que para ciclistas con manos pequeñas se puede acercar la palanca de freno a una distancia adecuada del manillar para facilitar su accionamiento.

La primera falange de los dedos índice y medio deben poder agarrar la palanca de freno **(b)**. Frenar constantemente y en situaciones difíciles desde la posición de agarre, es decir, desde arriba, no es una alternativa, pues necesitará más fuerza manual y no se podrá apoyar bien.

En el caso de las palancas **Dura-Ace de Shimano**, retire la tapa de cromo y enrosque el tornillo situado en la parte delantera **(c)**. Para las palancas **Ultegra** se necesitan piezas de inserción especiales **(d)**. En las dos variantes Di2, se puede acceder a los tornillos desde la parte trasera, después de plegar los puños de goma.

Para **SRAM** ajuste primero los discos de leva integrados en las palancas de cambio, después de echarlas ligeramente hacia atrás y girarlas hacia adentro. A continuación, enrosque el tornillo oculto en el cuerpo de la palanca de freno/cambio, bajo el puño de goma, con una llave Allen **(e)**.

En el caso de **manillares rectos** existe un pequeño tornillo de ajuste en el lugar donde el cable de un frenos.

Compruebe a continuación el ajuste y el funcionamiento correctos de los frenos tal y como se describe en el capítulo “Sistema de frenos” o en las instrucciones del fabricante de los frenos.

Si tiene problemas para alcanzar las palancas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

⚠ ADVERTENCIA

- **Las palancas de freno no debe dejarse llevar hasta el manillar (f). Antes debe alcanzarse la fuerza máxima de frenado.**
- **Los tornillos de la potencia, el manillar y los frenos deben apretarse con los pares de apriete prescritos. Los valores correspondientes se encuentran en el capítulo “Pares de apriete recomendados para su bicicleta SCOTT” o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes. De lo contrario, corre el riesgo de que los componentes se desprendan o se rompan, lo que podría provocar un grave accidente.**

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

- **Si tiene frenos hidráulicos o frenos de disco, siga las instrucciones del fabricante de los frenos.**
- **Algunos fabricantes ofrecen palancas de freno/cambio adaptables para manos pequeñas. Si tiene problemas con la apertura de las palancas de freno, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.**

Ajuste de la inclinación del manillar y de las palancas de freno/cambio en bicicletas de carretera SCOTT y bicicletas de ciclocross SCOTT

La parte recta del tubo inferior del manillar deberá ir paralela al suelo o estar orientada ligeramente hacia abajo en la parte posterior **(a)**. Las zonas de agarre de las palancas de freno/cambio están en posición horizontal o apuntan ligeramente hacia arriba. Los extremos de las palancas de freno/cambio están más o menos situados en una prolongación imaginaria que parte del borde inferior del arco del tubo inferior del manillar.

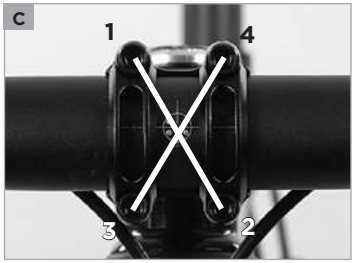
El ajuste de las palancas de freno/cambio deberá dejarse en manos de su establecimiento especializado SCOTT, pues al final se tiene que volver a enrollar la cinta del manillar.

Para ajustar la inclinación del manillar, abra el (los) tornillo(s) Allen situado(s) en la cara inferior o frontal de la potencia. Gire el manillar hasta que alcance la posición deseada. Compruebe que, al sujetar el manillar, la potencia quede exactamente en el centro de este último.

Vuelva a apretar el (los) tornillo(s) cuidadosamente con una llave dinamométrica. Asegúrese de que las ranuras de la potencia sean paralelas entre sí y que tengan la misma anchura arriba y abajo **(b)**. En potencias con varios tornillos, gire los tornillos uniformemente y en cruz **(c)** con una llave dinamométrica respetando los pares de apriete recomendados.

Intente girar el manillar respecto a la potencia y reapriete el (los) tornillo(s), si fuera necesario **(d)**.

Use una llave dinamométrica y nunca sobrepase los pares de apriete máximos, que se encuentran en el capítulo “Pares de apriete recomendados para su bicicleta SCOTT” o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes. De lo contrario, corre el riesgo de que los componentes se desprendan o se rompan, lo que podría provocar un grave accidente.



Particularidades de los manillares aero en bicicletas de triatlón SCOTT y bicicletas contrarreloj SCOTT

En la práctica del triatlón y en carreras de contrarreloj se emplean por lo general manillares con extensiones aerodinámicas **(e)**, pues una posición de sentado aerodinámica juega aquí un papel primordial. En estos modelos, las palancas de cambio suelen situarse en los extremos de las extensiones aerodinámicas y las palancas de freno en los extremos del manillar básico (manillar tipo bullhorn).

Si asume una posición recostada, las palancas de freno quedan muy alejadas, el tiempo de reacción se alarga y aumenta la distancia de parada. Por ello, es importante que conduzca con especial precaución.

La posición del manillar se puede ajustar según sus necesidades dentro de ciertos límites. Es decir, las partes rectas de las extensiones aerodinámicas sólo deberán apuntar un poquito hacia abajo o hacia arriba. El manillar básico debería quedar paralelo a la calzada o mostrar ligeramente hacia arriba. Asegúrese de que puede apoyar siempre sus antebrazos de manera relajada, es decir, la parte trasera de los codos debería sobresalir un poco de los apoyabrazos **(f)**. Ajuste los apoyabrazos para que pueda respirar bien.

⚠ ADVERTENCIA

- **Tenga en cuenta que la distancia de parada es mayor si conduce con una postura aerodinámica muy inclinada o si apoya las manos en las extensiones aerodinámicas. Las palancas de freno no están situadas al alcance directo de las manos en todas las posiciones de agarre.**
- **Las bicicletas de triatlón SCOTT y las bicicletas de contrarreloj SCOTT tienen propiedades de marcha especiales. Familiarícese con su nueva bicicleta de triatlón SCOTT o su nueva bicicleta de contrarreloj SCOTT en un terreno sin tráfico y vaya explorando prudentemente las características específicas de marcha.**

SISTEMA DE FRENOS

Los frenos **(a)** sirven para adaptar la velocidad de marcha a las condiciones del terreno y el tráfico. En caso de necesidad, deben ser capaces de detener la bicicleta SCOTT de la forma más rápida posible.

En tales frenazos, el peso tiende a desplazarse fuertemente hacia delante, aligerando la rueda trasera. De ahí que en suelo no resbaladizo aumenta el riesgo de que la rueda trasera se levante bruscamente **(b)** y provoque el vuelco de la bicicleta SCOTT y no que los neumáticos pierdan la adherencia al suelo. Este problema se plantea con mayor gravedad cuesta abajo. Por lo tanto, durante un frenazo, deberá intentar desplazar su peso hacia atrás y hacia abajo, tanto como le sea posible.

Accione ambos frenos a la vez **(c)** y recuerde que, debido a la transferencia de pesos, el freno delantero transmite fuerzas mucho mayores en suelo no resbaladizo.

Antes del primer uso familiarícese con el manejo del sistema de frenos montado en su bicicleta. Por eso le recomendamos practicar el frenado en suelos diferentes y en un lugar sin tráfico.

En condiciones húmedas los frenos tardan en dar respuesta. En suelo mojado o resbaladizo debe frenar con cuidado porque las ruedas derrapan con facilidad. Por lo tanto, reduzca la velocidad de marcha.

En los distintos tipos de frenos pueden presentarse los siguientes problemas:

Con **frenos de llanta**, el frenado largo o el rozamiento continuo de las zapatas en las llantas puede provocar el sobrecalentamiento de los frenos, lo que puede causar daños en la cámara o el desplazamiento del neumático en la llanta. Una pérdida brusca del aire podría ser la consecuencia.

En **frenos de disco (d)** los frenados de larga duración o el rozamiento continuo de las guarniciones de freno en las superficies de frenado pueden provocar el sobrecalentamiento del sistema, lo que puede resultar en la disminución de la fuerza de frenado e, incluso, el fallo total del freno. ¡Riesgo de accidentes!

En bajadas largas, acostúmbrese a frenar de forma breve y firme al mismo tiempo, desbloqueando el freno regularmente entre frenado y frenado. En caso de dudas, pare un momento y deje enfriar los frenos.

⚠ ADVERTENCIA

- La asignación de las palancas de freno a los cuerpos de freno puede variar (p. ej., la palanca izquierda acciona el freno delantero) **(c)**. Consulte en su informe de entrega SCOTT en el manual Quick Start y compruebe si puede accionar el freno delantero con la misma palanca de freno que usa habitualmente (a la derecha o a la izquierda). Si este no es el caso, haga adaptar la asignación de las palancas de freno antes del primer uso en su establecimiento especializado SCOTT.
- Familiarícese cuidadosamente con los frenos. Practique frenados de urgencia en un lugar sin tráfico hasta que consiga controlar su bicicleta SCOTT con seguridad. Esto contribuirá a evitar accidentes.
- La humedad reduce la eficacia de los frenos, las ruedas derrapan con facilidad. Tenga en cuenta que la distancia de parada es mayor en caso de lluvia; por lo tanto, disminuya la velocidad de marcha y accione los frenos con cuidado.
- Es fundamental que las superficies de frenado y las zapatas o pastillas estén totalmente libres de cera, grasa y aceite **(e)**. ¡Riesgo de accidentes!

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

- Use exclusivamente piezas de recambio compatibles e identificadas con la marca original **(f)**. Su establecimiento especializado SCOTT le aconsejará con mucho gusto.
- Lea en todo caso las instrucciones de los fabricantes de los frenos, antes que empiece a ajustar los frenos, a mantenerlos o a realizar cualquier tipo de trabajo.

FRENOS DE LLANTA

Frenos de bicicletas de carretera y frenos de tiro lateral

Funcionamiento y desgaste

Al accionar las palancas de freno del manillar **(a)** y, consecuentemente, los cables **(b)** las zapatas ejercen presión sobre las superficies de frenado. El rozamiento que se produce desacelera la rueda. Cuando las superficies de contacto están impregnadas de agua, suciedad o aceite, cambia el coeficiente de fricción, generando una disminución de la desaceleración. Por esta razón, cuando llueve, los frenos tardan más en dar respuesta y frenan peor.

Para poder desacelerar de forma eficaz, es importante comprobar y ajustar los frenos regularmente.

Con el rozamiento las zapatas y llantas se desgastan, y este desgaste es mayor cuanto más frecuentes sean las salidas por terreno montañoso, por vías pantanosas o bajo la lluvia. Algunas llantas disponen de indicadores de desgaste (p. ej., ranuras o puntos). Cuando éstos ya no puedan verse, debe cambiar la llanta. Si la medida del flanco de la llanta queda por debajo de un límite crítico, la presión del neumático puede hacer reventar la llanta. La rueda puede bloquearse o la cámara puede reventar. ¡Riesgo de caídas!

Control del funcionamiento

Realice una prueba de frenado con la bicicleta parada, accionando con fuerza las palancas de freno en dirección del manillar. En el caso de frenos de llanta, las zapatas deben coincidir simultáneamente y en toda su superficie con los flancos de la llanta. Estas no deben tocar los neumáticos ni durante el frenado ni en estado abierto ni en otra posición.

Compruebe que las zapatas estén alineadas exactamente con las llantas y tengan el grosor suficiente. En general, basta fijarse en las ranuras labradas en las zapatas. Si están desgastadas o borradas **(c)**, es hora de cambiar las zapatas. Observe sin falta las indicaciones correspondientes de los fabricantes.

La palanca de freno debe guardar una reserva de recorrido, de modo que no llegue a tocar el manillar ni siquiera en caso de frenazo. Si este no es el caso, lea el siguiente capítulo “Sincronización y reajuste”.

Acuda a su establecimiento especializado SCOTT a más tardar después de desgastar el segundo juego de zapatas y haga revisar la llanta. Allí pueden comprobar el espesor de las paredes con instrumentos especiales de medición.

Al accionar la palanca de freno, ambas zapatas deben tocar la llanta al mismo tiempo. No deben tocar el neumático.

Sólo cuando el freno cumpla todos estos requisitos estará correctamente ajustado.

⚠ ADVERTENCIA

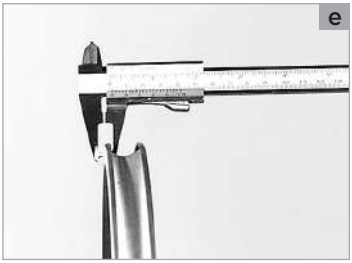
- **Los cables de freno dañados (d) que tengan, p. ej., alambres deshilachados se deben reemplazar inmediatamente. De lo contrario, puede que fallen los frenos y se produzca una caída.**
- **El centrado de las zapatas sobre las llantas es una tarea que requiere mucha habilidad manual. Encargue el cambio y la regulación de las zapatas a su establecimiento especializado SCOTT.**
- **Haga inspeccionar y medir las llantas con regularidad por un establecimiento especializado SCOTT (e).**

Sincronización y reajuste

En frenos de doble pivote, gire el pequeño tornillo, situado lateral o transversalmente en la parte superior **(f)**, hasta que las zapatas, a la derecha y a la izquierda, tengan la misma distancia respecto a la llanta.

Compruebe además que el tornillo que sujeta el freno al cuadro sigue bien apretado, con el par de apriete indicado en el capítulo “Pares de apriete recomendados para su bicicleta SCOTT”.

La posición de la palanca de freno, a partir de la cual el freno comienza a actuar (el llamado punto de presión), se puede adaptar al tamaño de la mano y a las necesidades del ciclista ajustando el cable. Pero, la palanca de freno nunca se debe dejar tirar hasta el manillar. Además, estando el freno suelto, las zapatas no deben acercarse demasiado a los flancos de la llanta; de otro modo, podrían rozar contra la llanta durante la marcha. Antes de realizar este ajuste, lea las instrucciones en el capítulo “Ajuste de la apertura de las palancas de freno en bicicletas de carretera SCOTT y bicicletas de ciclocross SCOTT”.



A medida que las zapatas se desgastan, el punto de presión de la palanca de freno se desplaza en dirección del manillar. Compruebe regularmente el recorrido en vacío de la palanca de freno. Este no debe exceder la cuarta parte del recorrido total. Para reajustar gire la tuerca moleteada o el tornillo moleteado **(d)**, a través del cual el cable pasa hacia la leva del freno, hasta obtener un recorrido satisfactorio de la palanca. A continuación, realice algunas pruebas de frenado en un lugar sin tráfico.

⚠ ADVERTENCIA

Tras el reajuste, es fundamental realizar una prueba de frenado, con la bicicleta parada, para asegurarse de que, al frenar con fuerza, toda la superficie de las zapatas coincida con los flancos de las llantas y no con los neumáticos. Asegúrese de que las palancas de freno no se dejen tirar hasta el manillar.

FRENOS DE DISCO

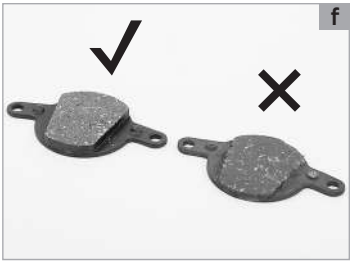
Funcionamiento y desgaste

Los frenos de disco **(e)** destacan por su notable eficacia de frenado. En suelo húmedo, los frenos de disco ofrecen una respuesta mucho más rápida que los de llanta y proporcionan la eficacia acostumbrada en poco tiempo. Además, no requieren mucho mantenimiento y no desgastan las llantas. Los frenos de disco constan de una pinza, un disco, una tubería (hidráulico) o cable (mecánico) así como la palanca de freno. Al accionar la palanca de freno, los pistones del freno se contraen de forma hidráulica o mecánica y las zapatas rozan contra los flancos de las llanta.

Las pastillas y los discos se desgastan con el rozamiento, situación que aumenta si conduce con frecuencia por terreno accidentado, por vías pantanosas o bajo la lluvia. Los métodos de control y los límites de desgaste de las pastillas y los discos varían según el fabricante y el modelo.

⚠ ADVERTENCIA

- **Las pastillas nuevas requieren de un rodaje para que alcancen los niveles máximos de deceleración. Para ello, acelere su bicicleta SCOTT entre 30 y 50 veces hasta unos 30 km/h, y frene hasta detenerla por completo. El proceso de rodaje finaliza cuando la fuerza manual necesaria para frenar ya no disminuye.**
- **Las pastillas y los discos de freno sucios pueden reducir notablemente la fuerza de frenado. Por eso, no deje que penetre aceite u otro tipo de líquido en el freno, p. ej., durante la limpieza de la bicicleta SCOTT o el engrase de la cadena. En ningún caso deberá limpiar las pastillas sucias. Estas deberán cambiarse por unas nuevas. Los discos de freno, en cambio, se pueden limpiar con un detergente especial para frenos o con agua caliente y detergente de uso corriente.**
- **Ruidos inusitados (de rascado, de roce, etc.) durante el frenado o variaciones notables de la fuerza de frenado – sea que se aumente o disminuya – son indicios de que las pastillas están sucias o se han desgastado (f). Compruebe el estado de las pastillas y cámbielas si es necesario. De lo contrario podrían dañarse otros componentes, p. ej., el disco, o que se produzca el fallo total del freno con el subsiguiente riesgo de accidentes. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.**



⚠ ATENCIÓN

Los frenos de disco se calientan durante su uso. Por lo tanto, evite tocar los discos inmediatamente después de parar la bicicleta, especialmente después de bajadas prolongadas.

AVISO

En bicicletas con frenos de disco, monte los fiadores de transporte (a) si transporta la bicicleta SCOTT con las ruedas desmontadas.

Frenos de disco hidráulicos

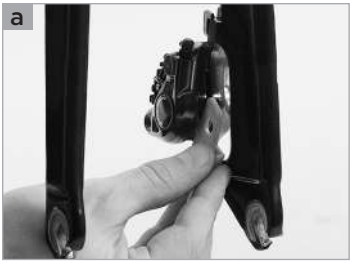
Control del funcionamiento

Compruebe periódicamente que no haya fugas en los latiguillos y las conexiones mientras mantiene la palanca de freno accionada. Si nota que sale líquido de freno, acuda inmediatamente a su establecimiento especializado SCOTT. Una fuga puede dejar el freno inoperante. ¡Riesgo de accidentes!

Inspección y mantenimiento

El desgaste de las pastillas de frenos de disco hidráulicos se compensa automáticamente. El recorrido de la palanca de freno no cambia **(b)**.

Compruebe regularmente el desgaste de las pastillas **(c)** y tenga en cuenta las instrucciones de uso del fabricante del freno.



⚠ ADVERTENCIA

- Las conexiones abiertas o las fugas en los latiguillos reducen notablemente la eficacia de frenado. Acuda de inmediato a su establecimiento especializado SCOTT cuando note fugas en el sistema o dobleces en los latiguillos.
- No transporte su bicicleta SCOTT con el sillín y el manillar hacia abajo: los frenos pueden quedar inoperantes. Nunca los ponga boca abajo cuando los someta a reparación **(d)**.
- No abra los latiguillos del freno, ya que puede salir líquido de freno, que es perjudicial para la salud y corrosivo para la superficie lacada.
- Si los frenos están muy sucios pueden que se oigan chirridos
- Al transportar las bicicletas SCOTT con frenos de disco hidráulicos, accione las palancas de freno y asegúrelas con un fuerte tensor de goma **(e)**. Esto evita que entre aire en el sistema.
- Lea sin falta las instrucciones del fabricante del freno, antes de desmontar la rueda o realizar trabajos de mantenimiento. Un uso incorrecto del freno puede provocar el fallo del sistema.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

- Si su sistema de frenado funciona con líquido de freno DOT, es preciso cambiar éste último en intervalos regulares siguiendo las instrucciones del fabricante.

Frenos de disco mecánicos

Control del funcionamiento

En frenos de disco mecánicos, el desgaste de las pastillas incrementa el recorrido de la palanca de freno, Compruebe con regularidad si alcanza un punto duro definido antes de que la palanca toque el manillar **(a)**. Compruebe que los cables siguen intactos.

⚠ ADVERTENCIA

Se recomienda cambiar de inmediato los cables de freno dañados, ya que en esta condición pueden romperse. ¡Riesgo de accidentes!

Inspección y mantenimiento

Dado el caso, el desgaste de las pastillas se puede compensar, en cierta medida, en la propia palanca de freno adicional. Afloje el anillo de fijación del tornillo tensor, a través del cual el cable entra en la palanca de freno, y desenrosque el tornillo tensor **(b)**, hasta que obtenga un recorrido satisfactorio de la palanca de freno. Vuelva a apretar el anillo de fijación evitando que la ranura del tornillo tensor quede arriba o delante, puesto que así acumula más suciedad y humedad de lo normal.

Otra opción es reajustar el cable de la misma manera directamente en el freno.

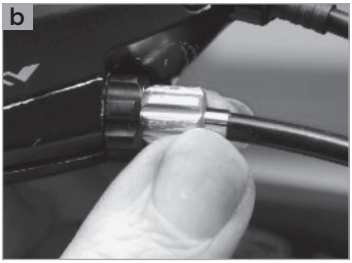
Después del reajuste, compruebe que el freno funcione correctamente y que las pastillas no rocen al soltar la palanca de freno y girar la rueda.

Si realiza reajustes repetidos, la posición de la leva situada en la pinza de freno termina por cambiar. La eficacia de frenado disminuye y, en casos extremos, puede que el freno falle por completo. ¡Riesgo de accidentes!

En algunos modelos, la propia pinza de freno incorpora otros dispositivos de ajuste que, sin embargo, requieren habilidad manual **(c)**. Lea sin falta las instrucciones del fabricante del freno, antes de realizar el ajuste del freno. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

⚠ ADVERTENCIA

Si el freno se reajusta varias veces, únicamente en el cable del freno, es posible que se reduzca considerablemente la eficacia máxima de frenado.



⚠ ADVERTENCIA

Lea sin falta las instrucciones del fabricante del freno, antes de desmontar la rueda o realizar trabajos de mantenimiento. Un uso incorrecto del freno puede provocar el fallo del sistema.

SISTEMA DE CAMBIO

EL CAMBIO EXTERNO

El sistema de cambio **(d+e)** de la bicicleta SCOTT sirve para adaptar la relación de las marchas a los accidentes geográficos y a la velocidad de marcha deseada.

Con una marcha corta, en la que la cadena pasa sobre el plato pequeño delante y sobre un piñón grande detrás **(f)**, usted consigue subir cuestas empinadas sin gastar sus fuerzas en exceso. En estos casos tendrá pedalear más rápido, o sea, con una mayor frecuencia. Cuesta abajo se cambia a un desarrollo elevado (plato grande delante, piñón pequeño detrás), de modo un solo giro de la biela es suficiente para recorrer muchos metros con una velocidad más alta.

En terreno llano, un número razonable de revoluciones, es decir la cadencia de pedaleo, es superior a 60 vueltas por minuto. Los corredores de competición llegan a entre 90 y 110 revoluciones por minuto en terreno plano. Es natural que la frecuencia disminuya algo en las subidas, no obstante, no deje de mantener un ritmo de pedaleo fluido.

Durante todo el proceso de cambio hay que seguir pedaleando; pero se recomienda reducir notablemente la fuerza de pedaleo. Especialmente al cambiar de marcha con el desviador delantero se deberá pedalear despacio y sin aplicar mucha fuerza.

⚠ ADVERTENCIA

Practique el cambio de marchas en un lugar sin tráfico hasta que domine el manejo de la unidad de palancas de freno/cambio o la palanca de cambio de su bicicleta SCOTT.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Lea sin falta las instrucciones del fabricante del sistema de cambio. Si fuera necesario, familiarícese con su nuevo cambio en un lugar sin tráfico. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

Funcionamiento y manejo

Los cambios por cadena funcionan siempre según el siguiente principio:

Plato grande delante – pedaleo duro – mayor desarrollo
Plato pequeño delante – pedaleo fácil – menor desarrollo
Piñón grande atrás – pedaleo fácil – menor desarrollo
Piñón pequeño atrás – pedaleo duro – mayor desarrollo

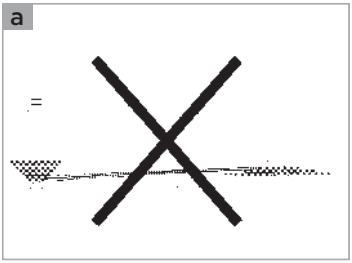
Por lo general, los mandos de cambio están montados así:
Palanca de cambio derecha – piñones (atrás)
Palanca de cambio izquierda – platos (delante)

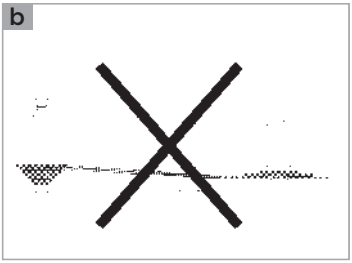
Las bicicletas modernas SCOTT tienen hasta 33 marchas; pero dado que algunas de ellas coinciden, sólo se pueden usar realmente entre 15 y 18 marchas. La cadena no debería ir muy cruzada, ya que esto supone una disminución del rendimiento y un notable aumento del desgaste.

Se considera como desfavorable, p. ej., un guiado en el que la cadena vaya en el plato más pequeño delante y, simultáneamente, en los dos o tres piñones externos (pequeños) atrás **(a)**, o bien cuando engrana con el plato mayor delante y en los piñones internos (grandes) de la rueda trasera **(b)**.

El eje de pedalier es el elemento de unión entre las bielas y el cuadro. Hay distintos tipos: a veces el eje propiamente dicho forma parte de los rodamientos y otras veces está integrado en la biela derecha. Los rodamientos de bolas herméticos no requieren mantenimiento y vienen de fábrica sin holgura. Sin embargo, hay que comprobar regularmente el apriete fijo del eje de pedalier dentro de su caja en el cuadro.

Asimismo, hay que comprobar regularmente que las bielas permanecen bien colocadas en el eje del pedalier y que los rodamientos no tengan holgura. Si sacude fuertemente las bielas, no deberá sentirse holgura. De lo contrario, acuda inmediatamente a su establecimiento especializado SCOTT.





El proceso de cambio se inicia, dependiendo del sistema de cambio que lleve montado la bicicleta, accionando una unidad de palancas de freno/cambio **(c)** o una palanca de cambio **(d)** en caso de un manillar recto (flatbar). Durante todo el proceso de cambio hay que seguir pedaleando; a la vez hay que reducir notablemente la fuerza de pedaleo.

A continuación se describe el modo de funcionamiento de los distintos tipos de unidades de palancas de freno/cambio. Sin embargo, puede que su nueva bicicleta SCOTT esté equipada con un sistema de cambio que no se describe en este manual.

En el caso del grupo **SRAM eTAP/AXS Road (e)** las marchas se cambian en el desviador trasero pulsando uno de los botones de cambio en los mandos de freno/cambio. En el grupo AXS Road se puede configurar la asignación de los botones izquierdo y derecho para que cambien a una marcha más fácil o a una más dura.

Si mantiene pulsado uno de los botones, las marchas seguirán cambiando en el desviador trasero hasta que se suelta el botón. Si pulsa ambos botones al mismo tiempo, el desviador delantero pasa al otro plato.

La aplicación SRAM AXS ofrece la posibilidad de realizar varios ajustes individuales en el cambio.

Para obtener más información visite la página web: www.sram.com

En las palancas de freno/cambio **Shimano Dual Control (f)** se cambia a los platos y piñones mayores moviendo hacia adentro toda la palanca de freno. Es posible cambiar hasta dos platos o tres piñones con un solo cambio de marcha. Si sólo se mueve hacia dentro la pequeña palanca, situada detrás de la palanca de freno, la cadena pasa a los platos o piñones más pequeños. Con esta palanca sólo se puede cambiar una rueda dentada cada vez.

El sistema **Shimano Di2** es la versión electrónica de los sistemas de cambio de alta calidad de Shimano. La transmisión de señales de cambio se hace por cables electrónicos en vez de cables Bowden. Los desviadores trasero y delantero se accionan mediante pequeños electromotores. El suministro de energía se realiza por batería recargable, la cual va fijada en el cuadro o en la tija de sillín.

La disposición y accionamiento de la palanca de cambio es igual que en el cambio mecánico:
En lugar de mover hacia dentro toda la unidad de palanca o la palanca pequeña situada detrás, como sucede con los mandos de cambio Dual Control habituales, con el sistema Di2, sólo necesita pulsar los botones de mando. Para pasar a las ruedas dentadas mayores, accione el botón de mando alargado, situado al lado de la palanca de freno. Si pulsa el botón triangular, situado detrás de la palanca de freno, la cadena pasa en las ruedas dentadas menores.

En el caso de las palancas de cambio de Shimano y SRAM, situadas en los extremos del manilla **(a)**, para la práctica de triatlón y competiciones de contrarreloj hay que presionar la palanca de cambio hacia abajo para cambiar atrás a los piñones menores y conseguir un desarrollo mayor y delante, a los platos menores para conseguir un desarrollo menor. Al empujar la palanca de cambio hacia arriba, puede cambiar atrás y delante a los platos y piñones más grandes.

En palancas de cambio para manillares rectos, llamadas flatbars **(b)**, las palancas de cambio se encuentran debajo del manillar. La palanca grande derecha se acciona con el pulgar. La cadena pasa a los piñones mayores, es decir a marchas más pequeñas. La palanca más pequeña se acciona con el dedo índice **(c)** o el pulgar y cambia las marchas en la otra dirección. En el lado izquierdo se pasa con el pulgar y la palanca grande al plato mayor, es decir, a un desarrollo mayor.

⚠ ADVERTENCIA

- **Lleve siempre pantalones ajustados o utilice cintas de sujeción o algo semejante. Así evitará que su pantalón se enganche con la cadena o los platos. ¡Riesgo de caídas!**
- **Al cambiar de marcha bajo carga, es decir, mientras carga mucho los pedales, se corre el riesgo de que la cadena "patine". En el desviador delantero puede incluso que la cadena se salga por completo de los platos y provoque una caída. En todo caso, esto acorta considerablemente la vida útil de la cadena.**
- **Si hay holgura entre el eje pedalier y las bielas, puede que se suelten éstas últimas y sufran daños. ¡Riesgo de caídas!**
- **Practique el cambio de marchas en un lugar sin tráfico hasta que domine el manejo de las unidades de palancas de freno/cambio o las palancas de cambio de su bicicleta SCOTT.**

AVISO

- **Evite marchas que obligan a la cadena a ir muy cruzada. Esto conlleva un mayor desgaste.**
- **Durante el cambio de marchas es importante seguir pedaleando de manera uniforme, sin forzar demasiado. No cambie las marchas bajo carga, sobre todo en el desviador delantero, ya que esto acorta considerablemente la vida útil de la cadena. Además, puede ocurrir que la cadena se enganche entre la vaina y los platos (el llamado “chain-suck”).**

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

- **Lea sin falta las instrucciones del fabricante del sistema de cambio. Si fuera necesario, familiarícese con su nuevo cambio en un lugar sin tráfico. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.**

Inspección y reajuste

El sistema de cambio externo ha sido ajustado por su establecimiento especializado SCOTT antes de la entrega de la bicicleta. Sin embargo, los cables tienden a dar de sí en los primeros kilómetros, con lo que los cambios de marcha resultan más imprecisos y la cadena hace ruidos (crujientes).

Una puesta a punto completa de los desviadores trasero **(d)** y delantero **(e)** es trabajo exclusivo del técnico experimentado. Si quiere intentarlo usted mismo, lea también las instrucciones de uso del fabricante del sistema de cambio. Si el sistema de cambio provoca problemas, solicite ayuda en su establecimiento especializado SCOTT.

⚠ ADVERTENCIA

- **Para mayor seguridad, lleve su bicicleta SCOTT recién comprada a su establecimiento especializado SCOTT para someterla a una primera revisión después de haber recorrido entre 100 a 300 km o después de 5 a 15 horas de uso, o sea, después de cuatro a seis semanas o, a más tardar, al cabo de tres meses.**

Ajuste del desviador trasero

Reajuste la tensión del cable en el tope ajustable en el cuadro actuando sobre el ajustador del cable interior **(a)** o sobre el tornillo de ajuste a través del cual el cable Bowden se articula al desviador trasero **(b)**. Para ello, haga pasar la cadena al piñón más pequeño y desenrosque el tornillo respectivo dando medios giros sucesivos, hasta que el cable quede ligeramente tensado.

Tras cada tensado, compruebe si la cadena pasa sin problemas a los piñones superiores siguientes. Para ello, tendrá que girar las bielas a mano o montar en su bicicleta SCOTT y pasar las marchas.

Si la cadena sube a los piñones grandes con facilidad, queda por comprobar si engrana también con suavidad en los piñones pequeños. Si no es así, será necesario girar algo en sentido opuesto el tornillo de ajuste correspondiente. Puede que sean necesarias varias tentativas.

⚠ ADVERTENCIA

Una puesta a punto completa de los desviadores trasero y delantero es trabajo exclusivo del técnico experimentado. Lea sin falta las instrucciones de uso del fabricante del cambio. Si el sistema de cambio provoca problemas, solicite la ayuda de su establecimiento especializado SCOTT.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Será más fácil comprobar el funcionamiento del cambio, girando las bielas y pasando las marchas al mismo tiempo, si otra persona levanta la rueda trasera o si monta la bicicleta SCOTT en un soporte de montaje.

Ajuste de los topes finales

Para evitar que el desviador trasero o la cadena se enreden entre los radios o que la cadena se salga del piñón más pequeño, el movimiento del desviador trasero se limita mediante unos tornillos de ajuste que hacen de topes finales **(c)**. Su establecimiento especializado SCOTT se encarga de ajustar estos tornillos de ajuste; su posición no cambia con el uso normal de la bicicleta.

Si la bicicleta de carretera SCOTT se vuelca hacia el lado del cambio o si monta otra rueda tendrá que comprobar sin falta los topes finales.

Ponga el cambio en la marcha más dura actuando sobre la palanca de cambio derecha. Ahora, el cable está destensado y la cadena va en el piñón más pequeño. Observe el casete de atrás fijándose en la polea guía superior del desviador trasero para saber si ésta está bien centrada debajo de los dientes del piñón. Si fuera necesario, corrija la posición actuando sobre el tornillo de ajuste que hace de tope final **(d)**. Los desviadores traseros suelen llevar las letras "H", de high gear (marcha larga), y "L", de low gear (marcha corta). "High gear" equivale en este caso a la marcha dura, o sea, al piñón pequeño.

Si los tornillos de ajuste no están marcados, no queda más remedio que probar. Empiece por girar un tornillo de ajuste, contando las vueltas y observando el desviador trasero. Si éste no se mueve, es que está actuando sobre el tornillo de ajuste del otro tope final. Entonces, vuelva a girar el tornillo de ajuste el mismo número de vueltas en sentido contrario.

Gire el tornillo de ajuste en sentido horario para dejar el desviador trasero más adentro, o en sentido opuesto para dejarlo más afuera.

Ahora, cambie al piñón más grande **(e)** y compruebe si la polea guía del desviador trasero está bien centrada debajo de los dientes del piñón. Gire el tornillo de ajuste marcado con una "L" en sentido horario, hasta que el desviador trasero ya no se deje mover en dirección de los radios – ni accionando la palanca de cambio ni aplicando presión con la mano **(f)**. Al realizar el control, gire lenta y cuidadosamente la biela.

Este ajuste impide que la cadena se enrede en los piñones o radios y que el desviador trasero, o que la jaula con las poleas guía toque los radios – en los dos casos se podrían dañar los radios, el desviador trasero y el cuadro. En el peor caso podrá sufrir una caída o un accidente.

⚠ ADVERTENCIA

- **Después de ajustar el cambio, es indispensable hacer una salida de prueba en una zona sin tráfico.**
- **Si su bicicleta SCOTT se ha caído o el desviador trasero ha sufrido un golpe, es posible que éste último o su fijación, la llamada patilla de cambio, se hayan torcido. Tras este tipo de incidentes, o cuando se monta otra rueda trasera, es importante controlar la zona de movimiento del desviador trasero y, si cabe, reajustar los tornillos de ajuste que hacen de topes finales.**

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Haga controlar su bicicleta SCOTT por su establecimiento especializado SCOTT en intervalos regulares.

Ajuste del desviador delantero

La zona en la que el desviador delantero **(a)** mantiene la cadena en el plato sin rozar es muy reducida. Como en el desviador trasero, la zona de movimiento se limita por unos tornillos de ajuste que hacen de topes finales **(b)**, marcados con las letras “H” y “L”. Su establecimiento especializado SCOTT se encarga de ajustar estos tornillos de ajuste; su posición no cambia con el uso normal de la bicicleta.

Haga pasar primero la cadena al plato grande delante y en el piñón más pequeño atrás **(c)**. Después, enrosque el tornillo de ajuste externo (“H”) para dejar la cadena tan cerca como sea posible del desviador delantero, pero evitando que lo toque, ni siquiera bajo una carga elevada. Sólo si la cadena ya no se deja pasar del plato central al plato grande, se podrá desenroscar un poquito el tornillo de ajuste. A continuación, haga pasar la cadena al plato más pequeño delante y al piñón más grande atrás. Después, enrosque el tornillo de ajuste interno (“L”) para dejar la cadena tan cerca como sea posible al desviador delantero, pero evitando que lo toque. Sólo si la cadena ya no se deja pasar del plato central al plato pequeño, se podrá desenroscar un poquito el tornillo de ajuste.

Este ajuste impide que la cadena se salga del plato y se caiga hacia fuera o hacia dentro, por lo que la bicicleta quedaría de repente sin tracción, provocando un riesgo de caídas. Si tiene alguna duda, deje estos trabajos de ajuste en manos de su establecimiento especializado SCOTT.

En el desviador delantero, al igual que en el trasero, el cable puede dar de sí, lo que contribuye a reducir la precisión del cambio. Haga pasar la cadena al plato pequeño y, si fuera necesario, vuelva a tensar el cable actuando sobre el tornillo de ajuste, a través del cual el cable Bowden pasa por el ajustador del cable interior.

⚠ ADVERTENCIA

Tras una caída, compruebe que las placas de la jaula del desviador delantero permanecen paralelas a los platos (d) y asegúrese de que no toquen el plato grande. En este caso, la cadena quedaría bloqueada. ¡Riesgo de accidentes!

⚠ ADVERTENCIA

El ajuste del desviador delantero requiere de mucho cuidado. Si este ajuste no se realiza correctamente, puede que la cadena se salga, dejando la bicicleta repentinamente sin tracción. ¡Riesgo de caídas!

Después de ajustar el cambio, es indispensable hacer una salida de prueba en una zona sin tráfico.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Para algunos desviadores trasero y delantero existen instrucciones de ajuste muy específicas. Consulte con su establecimiento especializado autorizado SCOTT o lea las instrucciones del fabricante del componente.

Shimano Di2

Ajuste y mantenimiento

En su establecimiento especializado SCOTT le cambiarán la asignación de los botones de mando Di2 **(e)** si lo desea. Para ello hace falta un aparato de prueba especial de Shimano, que también se usa para el diagnóstico de errores.

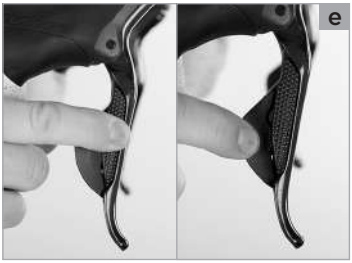
Para posicionar las palancas (para manos pequeñas) más cerca del manillar hay tornillos especiales de ajuste en el manillar, cuyo manejo se describe en el capítulo “Ajuste de la apertura de las palancas de freno en bicicletas de carretera SCOTT y bicicletas de ciclocross SCOTT”.

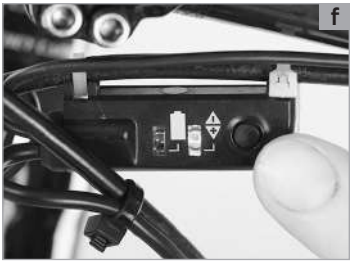
Para ajustar el desviador trasero, pase a una marcha media. Presione el botón en la pieza de unión debajo del manillar hasta que se ilumine el indicador luminoso rojo **(f)**. Ahora podrá hacer el ajuste fino del desviador trasero. Gire la biela y escuche con atención el funcionamiento de la cadena.

Si la cadena no se mueve sin producir ruido, presione la palanca delantera. Cada vez que presiona la palanca, el desviador trasero se desplaza un décimo de milímetro hacia dentro. Si el sonido aumenta, presione la palanca trasera.

El desviador trasero se desplaza un décimo de milímetro hacia fuera. Si la cadena funciona sin provocar ruidos, vuelva a presionar el botón en la pieza de unión; la luz roja se apaga. Para terminar, pase todas las marchas para comprobar el funcionamiento correcto.

Pase con cuidado las marchas hasta que la cadena pase al piñón mayor. Si esto no funciona correctamente, será necesario ajustar de nuevo.





Siga girando la biela y compruebe que la jaula del desviador trasero no colisiona con los radios y la cadena no puede salir del piñón más grande. Presione con el pulgar activamente contra el desviador trasero **(a)**.

En principio, el ajuste de los topes finales es análogo a al ajuste del cambio mecánico **(b)**. Proceda con cuidado cuando pase a marchas muy extremas a la hora de comprobar el ajuste correcto de los topes finales.

⚠ ADVERTENCIA

Le recomendamos encarecidamente hacer una salida de prueba fuera del tráfico normal (c) antes de usar su sistema de cambio Di2 por primera vez.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Siga las instrucciones de uso del fabricante del sistema de cambio. Para más información sobre su bicicleta y los enlaces web de los fabricantes de componentes consulte su manual Quick Start en las páginas respectivas en las instrucciones de la marca de bicicleta que ha comprado.

Acumulador/batería

Con una nueva batería completamente cargada podrá recorrer entre 1.000 y 2.000 km aproximadamente. Una batería con un 25 por ciento de carga restante le permitirá recorrer unos 250 km.

La batería no tiene efecto memoria. Esto permite cargar de nuevo la batería **(d)** y no tiene que esperar que se descargue completamente.

Si la batería está débil, primero dejará de funcionar el desviador delantero y luego el cambio trasero. En este estado todavía puede recorrer unos cuantos kilómetros y cambiar las marchas con el cambio trasero. No obstante, deberá cargar la batería lo más pronto posible. Cuando la batería se ha descargado por completo, el cambio trasero mantiene la última marcha seleccionada. Ya no es posible pasar a otra marcha **(e)**.

El estado de carga de la batería se puede comprobar en cualquier momento. Basta con pulsar uno de los botones de mando y mantenerlo pulsado al menos durante medio segundo. El LED de la unidad de control le muestra el estado de carga:

- se emite luz verde por aproximadamente 2 segundos: Estado de carga de la batería 100 % **(f)**
- una luz verde intermitente parpadea cinco veces: El estado de carga de la batería es de aproximadamente 50 %

- se emite una luz roja por aproximadamente 2 segundos: El estado de carga de la batería es de aproximadamente 25 %
- una luz roja parpadea cinco veces: La batería se ha descargado por completo.

Con el tiempo, la capacidad de la batería disminuye poco a poco y, en consecuencia, también la distancia de recorrido. Este proceso es inevitable. Cuando la distancia de recorrido ya no responde a sus exigencias, deberá cambiar la batería por una nueva.

⚠ ADVERTENCIA

Para cargar la batería use exclusivamente el cargador adjunto.

AVISO

Si no se utiliza la batería durante un largo tiempo, esta no deberá quedar ni cargada ni descargada. Cargue la batería entre un 50 % y 60 % de su capacidad y guárdela en un lugar seco y fresco, lejos del alcance de los niños. A más tardar después de tres meses conviene comprobar el estado de carga. Si no usa la batería, monte sin falta el recubrimiento de protección en la zona de contactos.

Para cargar completamente la batería (vacía) se necesitan aproximadamente 1,5 horas.

SRAM ETAP/AXS ROAD

Ajuste y mantenimiento

En el caso del grupo SRAM eTAP/AXS Road, las marchas se cambian en el cambio trasero pulsando uno de los botones de cambio en los mandos de freno/cambio. En el grupo AXS Road se puede configurar la asignación de los botones izquierdo y derecho para cambiar a una marcha más fácil o a una más dura. Si mantiene pulsado uno de los botones, las marchas seguirán cambiando en el cambio trasero hasta que se suelta el botón. Si pulsa ambos botones al mismo tiempo, el desviador delantero, si existe, pasa al otro plato.

La aplicación SRAM AXS ofrece la posibilidad de realizar varios ajustes individuales en el cambio.

Para obtener más información visite el sitio web www.sram.com

CADENA

Para alargar la vida útil de la cadena y evitar que haga ruidos, lo decisivo no es la cantidad de lubricante que aplique, sino su buena distribución y la regularidad con que lo haga. Limpie de vez en cuando la suciedad y el aceite que se han pegado a la cadena con un trapo untado en aceite **(a)**. No hay necesidad de usar desengrasantes especiales para cadenas; éstos son más bien nocivos.

Aplique el aceite, la grasa o la cera para cadenas en los eslabones pulidos **(b)**. Para ello, gire la biela y aplique unas gotitas de lubricante a los rodillos del lado interior de la cadena. A continuación, dé varias vueltas a la cadena. Deje la bicicleta SCOTT en reposo durante unos minutos para que el lubricante pueda penetrar en la cadena. Ahora, retire el lubricante que sobre con un trapo para que no gotee durante la marcha y para evitar que se deposite suciedad en la cadena.

⚠ ADVERTENCIA

Asegúrese sin falta de que no entre lubricante en las superficies de frenado de las llantas, en los discos de freno o en las zapatas o pastillas de freno. Los frenos podrían fallar.

AVISO

Para preservar el medio ambiente, use exclusivamente lubricantes biodegradables, dado que, al rodar, siempre cae al suelo algo de lubricante de la cadena, sobre todo cuando llueve.

MANTENIMIENTO DE LA CADENA

La cadena es uno de las piezas de desgaste de su bicicleta SCOTT, pero usted puede contribuir a alargar su vida útil. Lubrique la cadena con regularidad, sobre todo, después de viajar bajo la lluvia. Use marchas que supongan un guiado poco cruzado de la cadena y mantenga, en la medida de lo posible, una cadencia de pedaleo elevada.

Las cadenas de bicicletas equipadas con cambio externo con desviadores alcanzan el límite de desgaste después de recorrer entre 1.000 y 3.500 km o después de un período de uso de 50 a 125 horas. Una cadena muy estirada dificulta el cambio de las marchas además de deteriorar mucho los piñones y platos.

Sustituir estos componentes resulta costoso si lo compara con un simple cambio de cadena. Por lo tanto, no deje de comprobar con regularidad el estado de la cadena.

Su establecimiento especializado SCOTT cuenta con los aparatos de medición precisas para un control del desgaste de la cadena **(c)**. Se recomienda dejar la sustitución de la cadena en manos de un especialista, ya que para ello se necesitan herramientas especiales y hay que elegir la cadena que mejor se ajuste al tipo de cambio respectivo.

⚠ ADVERTENCIA

Una cadena mal remachada o muy desgastada puede romperse y provocar una caída.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Para cambiar la cadena, use exclusivamente piezas de recambio compatibles e identificadas con la marca original (d). Su establecimiento especializado SCOTT le aconsejará con mucho gusto.

RUEDAS Y NEUMÁTICOS

La rueda está constituida por el buje, los radios y la llanta. En la llanta va montado el neumático, en el que se inserta la cámara (sistema más común), o los neumáticos plegables o neumáticos con aro rígido. Para proteger la cámara, que es muy delicada, se coloca o pega una cinta fondo de llanta sobre las cabecillas de los radios y sobre el lecho de llanta **(e)**, el cual suele tener ángulos cortantes.

Además existen neumáticos **tubulares** (tubulars), que se pegan a llantas especiales. Un tercer sistema son los **neumáticos sin cámara** (tubeless), que también requieren llantas especiales.

Las ruedas están sometidas a esfuerzos intensos al soportar el peso del ciclista, el equipaje y las irregularidades de la calzada. Por más esmerada que sea la fabricación de las ruedas, que vienen centradas de fábrica, puede que los radios y las cabecillas se suelten un poco durante las primeras salidas. Ya después de 100-300 kilómetros de recorrido o de 5 a 15 horas de uso conviene dejar que su establecimiento especializado SCOTT revise o, si fuera necesario, corrija el centrado de las ruedas.

Tras este período de rodaje, deberá controlar con regularidad las ruedas **(f)**, aunque raras veces se necesita volver a centrarlas.

AVISO

El centrado (el retensado) de las ruedas es una tarea delicada, que conviene dejar en manos de un especialista de su establecimiento especializado SCOTT.

A CERCA DE LOS NEUMÁTICOS, CÁMARAS, CINTA FONDO DE LLANTA, PRESIÓN DE INFLADO

Los neumáticos deben proporcionar adherencia y tracción, girar con facilidad y absorber pequeños choques de la calzada. La composición de la armazón interna del neumático (carcasa), la mezcla de goma, así como el tipo de dibujo determinan la resistencia a la rodadura y las capacidades de adherencia del neumático. En un establecimiento especializado SCOTT le ofrecerán varios tipos de neumáticos.

A la hora de montar un neumático nuevo debe tener en cuenta el tipo y las dimensiones del neumático que ha montado hasta ahora. Las dimensiones van grabadas en el flanco del neumático en dos unidades de medida. El valor más exacto es el normalizado en milímetros (ejemplo: las cifras 25-622 indican una anchura de 25-28 mm en estado inflado y un diámetro (interno) del talón del neumático de 622 milímetros). El otro tamaño se expresa en pulgadas (p. ej., 28 x 1.35 o 700 x 35C) **(a)**.

Para que los neumáticos ofrezcan la justa medida entre suavidad y confort de marcha, es preciso inflarlos con la presión correcta **(b)**. Esto contribuye también a mejorar su resistencia frente a los pinchazos, ya que una presión de inflado insuficiente puede provocar un “snake-bite” (mordisco), es decir, el aplastamiento de la cámara al pasar sobre un bordillo afilado.

Normalmente, la presión de inflado recomendada por el fabricante se especifica ya sea en el flanco del neumático **(c)** o en la etiqueta de tipo. El límite inferior de la presión indicada supone comodidad máxima en cuanto a suspensión para ciclistas ligeros, ideal para rodar por suelo áspero.

Con un aumento de presión, se minimiza la resistencia a la rodadura al ir por suelo plano, pero se reduce la comodidad. En efecto, las ruedas muy infladas se adecuan más para ciclistas pesados y viajes sobre asfalto liso **(d)**. Por esto es importante ajustar la presión al peso del ciclista y sus hábitos de conducción.

Con frecuencia, la presión se expresa en la unidad inglesa psi (pounds per square inch). En la tabla **(e)** se recogen los valores más frecuentes con sus equivalentes.

Los neumáticos plegables y con aro rígido no quedan herméticos con la llanta sola. Para mantener la presión en el interior del neumático se inserta una cámara **(f)** que se infla a través de una válvula.

Las llantas en las que se montan **neumáticos plegables** y de **aro rígido** requieren por lo general una cinta fondo de llanta de calidad, en toda la anchura del fondo de llanta. Esta cinta protege la cámara también contra el calor de frenado, que puede provocar un pinchazo.

En los **tubulares**, que se deben pegar a la llanta, la cámara ya viene integrada en el neumático y no se puede extraer ni admite su reparación con parches. Este tipo de neumáticos requieren unas llantas especiales sin talones.

Dado el caso, lea las instrucciones respectivas antes de realizar trabajos en neumáticos de este tipo.

Los **neumáticos sin cámara** (tubeless) pueden utilizarse únicamente con ruedas especialmente diseñadas para este propósito. Observe la denominación de tipo del fabricante (p.ej., “2way-fit”/“tubeless ready”).

Los neumáticos sin cámara se pueden usar con poco menos de presión que los neumáticos normales. Los ciclistas con un peso de 75 kg necesitan por lo general 7 bar de presión y los ciclistas con un peso de 65 kg unas 6 bar. Estos neumáticos no se debe usar con una presión inferior a 4,5 bar. Observe las instrucciones sobre la presión máxima permitida en el flanco del neumático.

⚠ ADVERTENCIA

- **Cambie los neumáticos desgastados, quebradizos o resquebrajosos, ya que su estructura interna puede deteriorarse al penetrar humedad o suciedad. La cámara podría reventarse. ¡Riesgo de caídas!**
- **Si monta un neumático más ancho o más alto que el que viene montado de fábrica, es posible que su pie tope contra la rueda delantera al ir lentamente. Además observe la distancia entre la horquilla y el cuadro. ¡Riesgo de accidentes!**

d

e

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

f

⚠ ADVERTENCIA

- **Si monta ruedas con llantas de carbono en su bicicleta de carretera SCOTT, es posible que tenga que cambiar las zapatas ya que, a menudo, las zapatas convencionales no proporcionan la eficacia de frenado deseada en este caso. Siga estrictamente las instrucciones del fabricante de las ruedas.**
- **Cuide de sus neumáticos. Mantenga siempre la presión de inflado prescrita y compruébela en intervalos regulares, al menos, una vez a la semana. Si monta en bicicleta con una presión de inflado demasiado baja o demasiado alta, es posible que el neumático se salga de la llanta o se reviente.**
- **Los neumáticos plegables y con aro rígido que admiten una presión igual o superior a 5 bar deben montarse en llantas con perfil de gancho, reconocibles por el distintivo "C" en la designación.**

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

- **Tenga en cuenta los valores de presión máximos de la llanta, los cuales dependen de la anchura de los neumáticos. Estos valores se encuentran en las instrucciones del fabricante de las llantas o las ruedas.**

VÁLVULAS

Las bicicletas de carretera SCOTT suelen llevar siempre el mismo tipo de válvula: la válvula **Sclaverand o Presta**, diseñada para soportar presiones muy elevadas **(a)**. Una caperuza de plástico protege la válvula contra la suciedad.

Antes de inflar el neumático, debe aflojar un poco la pequeña tuerca moleteada y presionarla un momento hacia la válvula hasta que salga aire **(b)**. Compruebe si el cuerpo de la válvula está bien colocado en su vástago. Si no es así, pueden producirse pérdidas de aire imperceptibles. Con una bomba de mano le puede costar mucho generar suficiente presión. Resulta más fácil inflar el neumático con un inflador de pie o de pedal con manómetro **(c)**.

CENTRADO DE LAS LLANTAS, TENSADO DE LOS RADIOS

La tensión uniforme de los radios es responsable de la rotación concéntrica de la rueda **(d)**. La tensión de uno de los radios puede cambiar, p. ej., si se pasa con velocidad excesiva sobre un bordillo o si se suelta una cabecilla. Entonces, las fuerzas de tracción entran en desequilibrio. Incluso antes de que se perciba esa irregularidad por un balanceo, puede que la funcionalidad de su bicicleta SCOTT se haya visto afectada.

En las bicicletas equipadas con frenos de llanta, los flancos de las llantas son a la vez las superficies de frenado **(e)**. Así que cualquier defecto de centrado de las llantas puede mermar la eficacia de frenado. Por eso conviene comprobar cada cierto tiempo el centrado de las llantas: levante la rueda y hágala girar con la mano. Observe la distancia entre la llanta y las zapatas. Si la distancia varía de un milímetro o más, conviene hacer recentrar la rueda en su establecimiento especializado SCOTT.

⚠ ADVERTENCIA

Nunca monte en su bicicleta con las ruedas descentradas. En el caso de frenos de llanta, un alabeo extremo puede hacer que las zapatas presionen contra la llanta con fuerza excesiva. Esto suele provocar la parada inmediata de las ruedas y provocar una caída.

Es imprescindible tensar inmediatamente los radios aflojados. De lo contrario, la carga aumenta considerablemente en esta zona para todos los demás componentes.

AVISO

El centrado (el retensado) de las ruedas es una tarea delicada, que conviene dejar en manos de un especialista de su establecimiento especializado SCOTT (f).

RUEDAS DE CARBONO

Las ruedas de carbono destacan por sus buenas características aerodinámicas y su peso ligero, gracias al uso de plástico reforzado con fibras de carbono.

Si desea montar ruedas de carbono consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

⚠ ADVERTENCIA

- **El peso máximo general permitido, que comprende el ciclista, el equipaje (mochila) y la bicicleta SCOTT, no debe sobrepasar los 120 kg. En ninguno de los modelos se permite el montaje de un remolque. Observe las instrucciones del fabricante de las ruedas. Para más información sobre su bicicleta y los enlaces web de los fabricantes de componentes consulte su manual Quick Start en las páginas respectivas en las instrucciones de la marca de bicicleta que ha comprado.**
- **Compruebe el estado de los frenos y use únicamente zapatas adecuadas para llantas de carbono.**
- **Observe las limitaciones del peso total máximo permitido para ruedas de carbono. Para obtener más información consulte las instrucciones del fabricante de las ruedas. Para más información sobre su bicicleta y los enlaces web de los fabricantes de componentes consulte su manual Quick Start en las páginas respectivas en las instrucciones de la marca de bicicleta que ha comprado.**
- **Las ruedas están diseñadas exclusivamente para el uso en el deporte de carreras (a) y en la práctica de triatlón. Las ruedas no están diseñadas para el uso en pistas sin pavimentar, para viajes fuera de la carretera ni saltos y tampoco se adecuan para tirar un remolque (b) ni para viajes con carga pesada.**

Particularidades al frenar con ruedas de carbono

Dado que las superficies de frenado son de carbono **(c)**, tendrá que tener en cuenta algunas particularidades. Use únicamente zapatas adecuadas para ruedas de carbono, que ofrecen los fabricantes de las ruedas **(d)**.

Las zapatas para llantas de carbono suelen desgastarse más rápido que las zapatas convencionales. Tenga en cuenta que las llantas presentan un comportamiento de frenado algo particular, especialmente en condiciones de lluvia. Por eso le recomendamos practicar el frenado en una zona sin tráfico hasta que consiga controlar su bicicleta con seguridad.

Las superficies de frenado de las llantas de carbono **(e)** son sensibles a temperaturas extremas. Por eso no debe efectuar frenados continuos al andar por zonas de montaña. Por ejemplo, si durante un descenso usted frena constantemente con el freno de la rueda trasera, el material podría calentarse hasta deformarse.

La llanta podría sufrir daños, un reventón de la cámara podría provocar un accidente. Accione siempre ambos frenos al desacelerar soltando los frenos de vez en cuando por unos momentos para que el material se pueda enfriar. En caso de dudas, pare un momento y deje enfriar los frenos

⚠ ADVERTENCIA

- **Compruebe el estado de las zapatas en intervalos cortos, ya que éstas pueden desgastarse más rápido que con llantas de aluminio.**
- **Tenga en cuenta que el efecto de frenado disminuye considerablemente en condiciones de lluvia. Evite en lo posible montar en bicicleta bajo la amenaza de lluvia o en condiciones húmedas. Si, no obstante, conduce en una calzada mojada o húmeda, aumente las precauciones y conduzca mucho más lento que en condiciones secas.**
- **Las llantas de carbono son sensibles a altas temperaturas. El pegamento de los tubulares puede soltarse o la cámara de un neumático plegable o con aro rígido puede explotar. Accione siempre ambos frenos al desacelerar soltando los frenos de vez en cuando por unos momentos para que el material se pueda enfriar. En caso de dudas, pare un momento y deje enfriar los frenos.**

SOLUCIONAR UN PINCHAZO

Un pinchazo es el percance más frecuente durante un viaje en bicicleta. Sin embargo, el hecho de pinchar no tiene por qué suponer el fin de la excursión si lleva consigo las herramientas necesarias y una cámara de recambio o un kit de reparación. Si las ruedas de su bicicleta se sujetan con cierres rápidos al cuadro y a la horquilla, bastará con llevar dos desmontables y una bomba **(f)**.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

- **Antes de desmontar una rueda, lea los capítulos “Remontaje de la rueda” y “Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes”. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.**

DESMONTAJE DE LA RUEDA

En frenos de llanta de bicicletas de carretera típicos, abra la palanca de desacople rápido del freno **(Shimano, SRAM) (a)** o mueva la espiga de la palanca de freno/cambio en el manillar **(Campagnolo) (b)**.

En el caso de **frenos cantilever** o **frenos en V** deberá soltar primero el cable, liberándolo de la leva del freno. Para ello, sujete la llanta con una mano, al tiempo que comprime las zapatas o las levas del freno. En esta posición resulta fácil desenganchar el casquillo, generalmente de forma tubular, del cable transversal, o la funda del cable (en el caso de frenos en V).

En el caso de **frenos de disco** (hidráulicos o mecánicos), trate de detectar primero en la mirilla la posición de las pastillas. Éstos le indicarán si las pastillas aún están en su sitio después del desmontaje. Lea las instrucciones de uso del fabricante del freno.

Antes de desmontar una rueda trasera con desviador conviene pasar atrás al piñón más pequeño. De esta forma, se aparta el desviador para que no estorbe durante el desmontaje. Abra el cierre rápido de la rueda tal y como se describe en el capítulo “Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes”.

Si no logra extraer la rueda delantera, puede que se deba a los mecanismos de retención, es decir, a unos salientes en las punteras. Debe aflojar un poco la tuerca del cierre rápido, con la que se ajusta la precarga, para poder desencajar la rueda de las punteras y sus mecanismos de retención.

Para facilitar el desmontaje de la rueda trasera, desplace un poco hacia atrás el desviador trasero con la mano **(c)**. Levante un poco su bicicleta de carretera SCOTT y dé un pequeño golpe a la rueda para que se desprenda.

⚠ ADVERTENCIA

Si ha comprado una bicicleta SCOTT con frenos de disco hidráulicos, nunca ponga la bicicleta bocabajo, es decir, con el manillar y el sillín hacia abajo. Los frenos podrían fallar.

⚠ ATENCIÓN

Los discos de freno pueden calentarse mucho, déjelos enfriar antes de desmontar la rueda.

AVISO

Si ha desmontado la rueda, no accione nunca la maneta del freno (de disco) y no olvide montar los fiadores de transporte al desmontar la rueda.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Siga las instrucciones de uso de los fabricantes de los frenos y cambios. Para más información sobre su bicicleta y los enlaces web de los fabricantes de componentes consulte su manual Quick Start en las páginas respectivas en las instrucciones de la marca de bicicleta que ha comprado.

NEUMÁTICOS PLEGABLES Y CON ARO RÍGIDO

Desmontaje del neumático

Desatornille la caperuza de la válvula y la tuerca de fijación para vaciar todo el aire. Despegue los dos flancos del neumático del talón de la llanta, presionándolos en toda la circunferencia hacia el centro de la llanta. Esto le facilitará el desmontaje.

Introduzca un desmontable de plástico en el borde inferior del neumático a aproximadamente 5 centímetros de la válvula **(d)** y saque el lateral del neumático haciendo palanca en el talón de la llanta. Mantenga el desmontable en esta posición. Introduzca el segundo desmontable a unos 10 centímetros del primero, al otro lado de la válvula, entre la llanta y el neumático, y saque el lateral del neumático haciendo otra vez palanca en el talón de la llanta **(e)**.

Una vez extraída una parte del flanco del neumático, bastará ir desplazando progresivamente el desmontable a lo largo de la circunferencia para sacar lo que falte. Ahora podrá sacar la cámara **(f)**. Tenga cuidado de no enganchar la válvula en la llanta y de no dañar la cámara. Si fuera necesario, saque también el otro flanco del neumático, lo que ahora resultará muy fácil.

Repare la cámara de acuerdo con las instrucciones del fabricante de parches o sustitúyala por otra.

Cuando haya desmontado el neumático, aproveche para verificar la cinta fondo de llanta. Compruebe que sigue colocada de manera uniforme, sin deterioros ni rasgaduras, recubriendo todas las cabecillas y orificios de los radios.

En las denominadas llantas de doble pared, es fundamental que la cinta cubra todo el fondo de la llanta, pero que no sea demasiado ancha para que no rebase los flancos de la llanta. Las llantas de doble pared sólo se pueden combinar con cintas de textil o plástico resistente. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

⚠ ADVERTENCIA

Por motivos de seguridad deberá cambiar el neumático si un cuerpo extraño ha destruido su tejido.

Las cintas fondo de llanta defectuosas deben cambiarse inmediatamente.

AVISO

Si pincha lejos de casa, infle la cámara, acérquela al oído y vaya girándola en esta posición hasta darle la vuelta completa – así podrá, en la mayoría de los casos, escuchar dónde está localizada la fuga. En casa puede sumergir la cámara en un cubo con agua y localizar el agujero por medio de las burbujas. Cuando haya encontrado el agujero, busque la parte que le corresponde en el neumático y examínela también. Muchas veces, el cuerpo extraño que originó el pinchazo todavía sigue clavado en el neumático. Si es así, retírelo porque podría provocar un nuevo pinchazo.

Montaje del neumático

Al montar un neumático, tenga cuidado de no dejar entrar en su interior ningún cuerpo extraño, como suciedad o arena, y de no dañar la cámara.

Coloque la llanta con un talón en el neumático. Haga pasar un flanco del neumático con la ayuda de sus pulgares por encima del talón de la llanta a lo largo de toda la circunferencia. Por lo general, no se necesitan herramientas para esta operación.

Encaje la válvula de la cámara en el orificio de la llanta **(a)**. Aplique un poco de aire a la cámara, para abultarla un poco, antes de colocarla por completo en el interior del neumático. No debe doblarse.

Empiece el montaje final por el lado opuesto de la válvula. Haga pasar el neumático por encima del borde de la llanta, por toda su circunferencia, ayudándose de los pulgares **(b)**.

Tenga cuidado de no aprisionar la cámara entre el neumático y la llanta y de no aplastarla. Empuje siempre la cámara con la mano hasta que acabe encajándose en el interior del neumático **(c)**.

Avance de igual manera en ambos lados, a lo largo del contorno. Cuando falte poco, hay que tirar el neumático con fuerza hacia abajo **(d)** para que la parte ya montada acabe encajándose en el fondo de la llanta. Esto le facilitará mucho el montaje en los últimos centímetros.

Antes de introducir el neumático por completo en la llanta, vuelva a verificar la posición de la cámara y haga pasar entonces el neumático por encima del borde de la llanta, empujándolo con la base del pulgar.

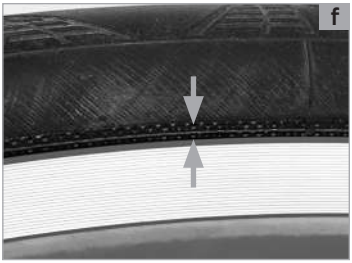
Si no acierta a encajarlo, tendrá que recurrir a los desmontables **(e)**. Asegúrese de que el extremo curvado de los desmontables apunte en dirección de la cámara para no dañarla.

Presione levemente la válvula hacia el interior del neumático para no aprisionar la cámara con el aro del neumático. Asegúrese de que la válvula está recta. Si este no es el caso, no queda más remedio que desmontar un flanco del neumático y volver a alinear la cámara.

Para asegurarse de que la cámara no queda aplastada por el aro del neumático, mueva el neumático de un lado a otro, en toda la circunferencia de la rueda. Aproveche para comprobar que la cinta fondo de llanta no se haya desplazado.

Infle la cámara a la presión deseada. La presión máxima suele estar grabada en el flanco del neumático.

La colocación del neumático es correcta cuando la línea fina en el flanco del neumático **(f)**, situada ligeramente por encima de la llanta, discurre a igual distancia en toda la circunferencia. Si este no es el caso, deje salir el aire y vuelva a controlar. Regule ahora la presión de inflado a través de la válvula, partiendo de la presión máxima. Observe el margen de presión recomendado.



NEUMÁTICOS SIN CÁMARA (NEUMÁTICOS TUBELESS O UST)

Los neumáticos sin cámara o tubeless **(a)** también son conocidos como neumáticos “tubeless ready”. Las llantas cuentan con válvulas especiales, una base de llanta completamente sellada y, en parte, un contorno de llanta especial. Estos neumáticos no llevan cámara.

Desmontaje del neumático

Deje salir todo el aire del neumático tubeless/UST **(b)**. Ahora presione uno de los flancos del neumático hacia el centro de la llanta, hasta que el talón del neumático quede flojo en la base de la llanta. Empiece por la válvula levantando con sus dedos un flanco del neumático por encima del flanco lateral (pestaña) de la llanta.

Solo cuando haya pasado todo el flanco del neumático sobre la pestaña de la llanta presione, si es necesario, el otro flanco del neumático en el lecho de la llanta y retírelo.

AVISO

¡No utilice desmontables (c) para no dañar la junta de sellado sensible del talón del neumático!

Para el desmontaje recomendamos usar dispositivos del fabricante del neumático, ya que están armonizados entre sí.

Ayuda en caso de pinchazo – Reparación

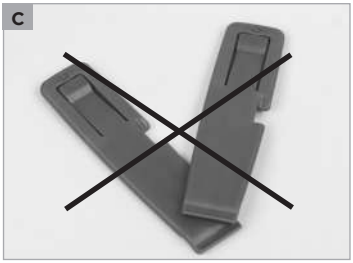
En caso de pinchazo, los neumáticos sin cámara también se pueden usar con una cámara. Para este fin, extraiga primero el cuerpo extraño que ha penetrado en el neumático y retire la válvula de la llanta. Aplique un poco de aire a la cámara y colóquela por completo en el neumático. El montaje se describe en el capítulo “Neumáticos plegables y con aro rígido”. Puede que necesite desmontables para el montaje.

⚠ ADVERTENCIA

Un montaje incorrecto puede provocar problemas de funcionamiento, daños a los neumáticos o incluso el fallo de los frenos. Por esto es indispensable seguir las instrucciones del fabricante de los componentes.

AVISO

También existen sprays de reparación. Más adelante en este capítulo encontrará más información al respecto.



INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Para los neumáticos sin cámara existen parches especiales que se aplican en el interior del neumático. En caso necesario, también se puede usar un parche de reparación común. Observe siempre las instrucciones de uso de los fabricantes de los parches.

Montaje del neumático

Antes del montaje asegúrese de que el interior y el área del talón del neumático estén libres de lubricantes e impurezas.

AVISO

No utilice desmontables para evitar daños. Para introducir el neumático en la llanta use únicamente sus manos, así evitará que se dañe el talón del neumático.

Para el montaje recomendamos usar dispositivos del fabricante del neumático, ya que están armonizados entre sí.

Inserte la válvula desde el interior a través del agujero de la válvula y coloque la junta de goma y la arandela de plástico, que se ajusta a la forma de la llanta, en el vástago de la válvula. Gire la tuerca de la válvula con el lado plano hacia arriba hasta que la válvula quede firme y herméticamente asentada.

Compruebe si se especifica una dirección de giro del neumático. El montaje de neumáticos sin cámara es similar al montaje de neumáticos con aro rígido. Empiece por el lado opuesto a la válvula y empuje el neumático con sus manos y sin herramientas, lo más que pueda, en la base de la llanta **(d)**. Termine esta operación en la válvula **(e)**. Alinee el neumático de manera uniforme.

Observe el asiento de la válvula entre las paredes laterales del neumático. Humedezca el talón del neumático y la parte interior de los flancos de la llanta con el líquido de montaje recomendado por el fabricante del neumático **(f)**. Esto facilita la colocación del neumático en su posición correcta. Presione el neumático hacia un lado, para poder llegar hasta el fondo con la esponja.

Compruebe de nuevo que el neumático esté bien asentado en la válvula. Presione el neumático desde arriba en toda la circunferencia, de modo que quede asentado uniformemente y haga contacto con la base de la llanta.

El primer golpe de aire **(a)** es decisivo para el montaje. El neumático se debe inflar de inmediato y hacer contacto con la llanta para que el aire no escape. Por este motivo se recomienda usar un compresor o un inflador de pie potente. Bombee dando golpes de aire rápidos.

Si se ha establecido contacto es porque el neumático es hermético. Siga bombeando hasta que se escuchen dos crujidos o haga plop dos veces. Esto indica que el neumático está asentado correctamente. Si esto no se logra hasta llegar a la presión máxima de los neumáticos, tendrá que dejar salir el aire y volver a aplicar con cuidado líquido de montaje.

Cuando el neumático esté bien asentado, compruebe en el anillo de control **(b)** si el neumático está asentado uniformemente en todo su circunferencia en ambos lados en la llanta. A tal fin, gire lentamente la rueda y compruebe la trayectoria del anillo de control respecto al borde superior de la llanta. Puede que tenga que dejar salir algo de aire y alinear los neumáticos.

Si todo está bien, deje salir el aire y desenrosque la válvula del vástago. Agite con fuerza el bote de leche de látex para que los componentes se mezclen uniformemente. Llene el neumático **(c)** con unos 30 ml del sellante autorizado por el fabricante del neumático.

Use un paño absorbente para limpiar, por dentro y por fuera, el área de la válvula. Vuelva a apretar la válvula. Vuelva a inflar el neumático como se describe anteriormente. Gire lentamente la rueda unas cuantas vueltas para distribuir el líquido uniformemente en el neumático.

Agarre la rueda con ambas manos, siga girándola progresivamente y sacúdala o muévala de un lado para el otro para que el sellante se distribuya uniforme y eficazmente en las superficies interiores.

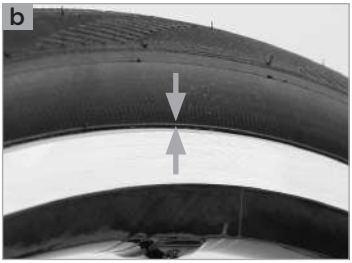
A continuación, adapte la presión de inflado a sus necesidades, su peso y a la anchura del neumático. No sobrepase la presión máxima permitida. Los neumáticos sin cámara se pueden usar con menos presión (de medio bar a un bar aproximadamente) que los neumáticos plegables o con aro rígido.

⚠ ADVERTENCIA

Los neumáticos sin cámara sólo deben montarse en llantas UST/ruedas UST o en una llanta “Tubeless-Ready”.

⚠ ATENCIÓN

Por lo general, los neumáticos sin cámara son herméticos sin necesidad de leche de látex, sin embargo, la leche de látex aumenta la protección contra los pinchazos y, por lo tanto, debería aplicarse.



INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Además de neumáticos sin cámara UST/tubeless también existe la posibilidad, si es necesario, de montar con neumáticos plegables convencionales llenos de leche de látex y sin cámara. Lea y siga las instrucciones de los proveedores de los neumáticos.

Consejos para neumáticos sin cámara

⚠ ATENCIÓN

Compruebe regularmente el asiento de la tuerca de la válvula en los neumáticos sin cámara **(d)**. Si la válvula está suelta, el neumático perderá aire rápidamente.

Al montar neumáticos sin cámara, se deberá humedecer el talón del neumático y la pestaña de la llanta, en ambos lados, con una solución especial **(e)**. Por lo general, también se puede usar líquido lavavajillas diluido con agua. Esto permite que el neumático resbale hacia su base y se vuelva hermético.

AVISO

También podrá rellenar el neumático con el spray de reparación, previsto para reparaciones en camino – así la protección contra pinchazos ya estará integrada. Para ello, conecte el cabezal pulverizador con la válvula. Oriente el bote de modo que la apertura del cabezal quede a ras con la válvula. Sostenga el cabezal con un dedo arriba y presione el bote contra el cabezal unos 2 minutos aproximadamente. A continuación, retire el bote de un tirón de la válvula. Por último, conduzca un par de kilómetros para que la leche de látex se distribuya por el neumático.

En caso de presentarse un agujero en un neumático sin cámara, podrá reparar el neumático desde el interior como lo haría normalmente con una cámara. Si ha rellenado previamente leche de látex, tendrá que retirarla a fondo del punto que va a reparar, de lo contrario, el parche no resistirá. A continuación, vuelva a aplicar el spray al neumático **(f)**. En caso de daños pequeños también será suficiente usar solo el spray.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Inflar los neumáticos con una bomba de marco o un inflador de pie resulta difícil. Sólo un compresor eléctrico logra el aumento repentino de la presión que se necesita para que el neumático entre en el asiento de la llanta de forma exacta y hermética. Esto se indica mediante un golpe claramente audible en cada flanco del neumático.

REMONTAJE DE LA RUEDA

El montaje de la rueda se hace en orden inverso al desmontaje. Dado el caso, encaje los discos de freno entre las pastillas. Compruebe que la rueda encaje con precisión en las punteras, bien centrada entre las barras de la horquilla o los tirantes traseros superiores. Compruebe la colocación correcta del cierre rápido y los mecanismos de retención. Para más información consulte el capítulo “Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes”.

Cierre de inmediato la palanca de desacople rápido del freno **(Shimano, SRAM) (a)** o mueva la espiga de la palanca de freno/cambio en el manillar **(Campagnolo) (b)** en su posición final.

En caso de **frenos de disco (c)**, compruebe antes de montar la rueda que las pastillas vayan colocadas exactamente en sus asientos en la pinza de freno. El mejor indicio de ello es que la holgura entre las pastillas es paralela y los indicadores de desgaste se encuentran en su sitio. Asegúrese de colocar el disco de freno entre las pastillas. Accione la palanca de freno (varias veces en frenos de disco), una vez que haya montado la rueda y cerrado el cierre rápido.

Todos los frenos:
Accione la palanca de freno **(d)** (en frenos de disco varias veces), una vez que haya montado la rueda y cerrado el cierre rápido.

Levante la bicicleta SCOTT y haga girar la rueda: El disco de freno no debe rozar contra la pinza o las pastillas; la llanta no debe rozar contra las zapatas (en el caso de frenos de llanta).

⚠ ADVERTENCIA

- Si tiene frenos de llanta, reenganche el cable del freno inmediatamente después de montar la rueda.
- Antes de seguir camino compruebe que, tras el montaje, las superficies de frenado o, si los hubiera, los discos de freno siguen libres de grasa u otros lubricantes **(e)**.
- Asegúrese de que las zapatas coincidan con las superficies de frenado. Compruebe que la rueda está bien sujeta. Es imprescindible hacer una prueba de frenado tal y como se describe en el capítulo “Pruebas a realizar antes de cada uso”.

PRUEBAS A REALIZAR TRAS UNA CAÍDA

1. Compruebe que las ruedas siguen fijadas correctamente en las punteras **(a)** u y que las llantas permanecen centradas respecto al cuadro, o la horquilla. Haga girar las ruedas observando la distancia entre las zapatas y los flancos de las llantas **(b)** o entre el cuadro y los neumáticos. Si nota fuertes variaciones de esta distancia y se ve incapaz de centrar las ruedas allí mismo, habrá de abrir un poco los frenos con el mecanismo especial en el caso de frenos de llanta para que la llanta pase entre las zapatas sin rozar. Tenga en cuenta que tal vez ya no disponga de la plena eficacia de frenado.

   Tanto en frenos de llanta como en frenos de disco, hay que hacer centrar las ruedas inmediatamente después de regresar a casa en su establecimiento especializado SCOTT.
   Para obtener más información, consulte los capítulos “Sistema de frenos”, “Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes”, “Ruedas y neumáticos” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

2. Compruebe que el manillar y la potencia no se han desplazado, torcido ni empezado a romperse y siguen rectos. Asegúrese de que la potencia continúe bien apretada en la horquilla, intentando girar el manillar respecto a la rueda delantera **(c)**. Apóyese un momento sobre las palancas de freno para comprobar la sujeción segura del manillar en la potencia.

   Si fuera necesario, vuelva a alinear los componentes y apriete después con cuidado los tornillos hasta que los componentes queden bien fijos **(d)**. Los pares de apriete máximos permitidos se indican en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.
   Para obtener más información, consulte los capítulos “Adaptar la bicicleta SCOTT al usuario” y “Juego de dirección de la bicicleta SCOTT” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

3. Compruebe que la cadena sigue engranada en los platos y piñones. Si la bicicleta SCOTT ha caído del lado en el que se encuentra el cambio, compruebe el funcionamiento del mismo. Pídale a alguien que levante la bicicleta SCOTT por el sillín mientras va pasando cuidadosamente de una marcha a la otra. En particular, a la altura de las marchas cortas que obligan a la cadena a pasar en los piñones mayores, observe con especial atención la distancia que hay entre el desviador trasero y los radios **(e)**.

Si el desviador trasero, las punteras o la patilla de cambio se han deformado, puede que el desviador trasero se enganche en los radios. El desviador trasero, la rueda trasera o el cuadro podrían sufrir daños. Compruebe el buen funcionamiento del desviador delantero, porque si se ha desplazado, puede que la cadena se salga y la bicicleta SCOTT quede sin tracción. ¡Riesgo de caídas!

Para obtener más información consulte el capítulo “Sistema de cambio” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

4. Compruebe la posición del sillín mirando a lo largo del tubo superior o en dirección a la caja de pedalier para asegurarse de que no se haya desplazado **(f)**. Si fuera necesario, afloje la sujeción del sillín, ajuste la posición del mismo y vuelva a apretar la sujeción.

   Para más información, véase los capítulos “Adaptar la bicicleta SCOTT al usuario”, “Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes” así como las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

5. Haga rebotar la bicicleta SCOTT contra el suelo a poca altura y trate de identificar el origen de eventuales ruidos. Si fuera necesario, inspeccione los rodamientos y las uniones roscadas. Vuelva a apretarlos, si fuera necesario.

6. Termine dando un repaso final a toda la bicicleta SCOTT para detectar posibles deformaciones, decoloraciones o grietas.

⚠ ADVERTENCIA

Monte en su bicicleta SCOTT sólo si ésta ha superado perfectamente estas pruebas y regrese a casa por el camino más corto y extremando las precauciones. Evite acelerar y frenar de forma brusca y no se ponga de pie al pedalear. Si duda del buen funcionamiento de su bicicleta SCOTT, será mejor que le recojan con el coche para no correr riesgos.

Una vez en casa, es imprescindible volver a examinar minuciosamente la bicicleta SCOTT y reparar o sustituir los componentes averiados. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT. Para obtener más información consulte el capítulo “El carbono, un material especial” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

⚠ ADVERTENCIA

- **Las piezas deformadas, sobre todo las de aluminio, pueden romperse repentinamente. No las enderece, ya que después de este procedimiento sigue existiendo un inminente riesgo de rotura. Esto aplica sobre todo para la horquilla, el manillar, la potencia, las bielas, la tija de sillín y los pedales. En caso de duda, siempre será preferible sustituir estas piezas, puesto que su propia seguridad está en juego. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT.**
- **Si su bicicleta SCOTT lleva componentes de carbono es imprescindible llevarla a su establecimiento especializado SCOTT después de una caída o un percance similar. El carbono es un material extremadamente sólido que permite fabricar componentes ligeros de gran resistencia. Sin embargo, una propiedad del carbono es que, al ser sometido a esfuerzos excesivos, las fibras internas pueden dañarse sin que sean visibles deformaciones externas en los componentes, como es el caso de componentes de acero o de aluminio. Un componente dañado puede fallar repentinamente. ¡Riesgo de caídas!**
- **Después de sufrir una caída o un vuelco con su bicicleta SCOTT compruebe siempre el funcionamiento del desviador trasero y, en especial, el tope final del mismo.**

EL CARBONO, UN MATERIAL ESPECIAL

Para todos los productos fabricados con plástico reforzado con fibra de carbono, también llamado brevemente carbono o CFRP, hay que tener en cuenta ciertas particularidades. El carbono **(a)** es un material extremadamente sólido que permite fabricar componentes ligeros de gran resistencia.

Sin embargo, los componentes de carbono **(b)** no siempre se deforman de manera permanente o visible tras sufrir una sobrecarga, a pesar de que su estructura interna de fibras haya sufrido daños. Es posible que un componente de carbono cuya estructura ya está ligeramente dañada falle bruscamente durante el uso, sin previo aviso, lo que puede provocar una caída con consecuencias muy graves.

Por eso le recomendamos dejar que su establecimiento especializado SCOTT revise el componente o, aún mejor, toda la bicicleta SCOTT **(c)** después de sufrir cualquier percance, p. ej., una caída.

Reemplace inmediatamente un componente dañado. Adopte las medidas oportunas (p. ej., cortar el componte dañado con la sierra) para evitar que un tercero continúe utilizándolo. Los cuadros de carbono dañados pueden ser reparados eventualmente. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

Los componentes de carbono nunca se deben exponer a altas temperaturas. Por lo tanto, nunca aplique barniz o revestimientos en polvo a estos componentes. Las altas temperaturas necesarias para ello podrían deteriorarlos. Nunca deje un componente de carbono en un automóvil expuesto a la radiación solar y no lo almacene cerca de una fuente de calor.

Además, el carbono es sensible a la presión. No sujete el cuadro SCOTT con un dispositivo de apriete inadecuado de un portabicicletas **(d)**.

Al igual que todas las piezas de construcción ligera, los componentes de carbono tienen una vida útil limitada. Por esta razón y para mayor seguridad le recomendamos reemplazar regularmente el manillar y la potencia según el uso que se haga de ellos (p. ej., cada tres años), aunque no se hayan expuesto a cargas excesivas (p. ej., durante un accidente).

Proteja su bicicleta SCOTT, particularmente el cuadro y los componentes de carbono, cuando la transporta en el espacio interior de su coche. Para prevenir daños en el material sensible, protéjalo con mantas **(e)**, elementos de plástico celular o algo similar. No coloque bolsas de equipaje sobre su bicicleta SCOTT cuando la transporte en un coche.

Estacione siempre con cuidado la bicicleta SCOTT, de modo que no se pueda volcar **(f)**. Los cuadros y componentes de carbono pueden dañarse con que sólo se vuelque la bicicleta y caiga, p. ej., sobre un borde afilado.

⚠ ADVERTENCIA

Si los componentes de carbono de su bicicleta SCOTT producen ruidos o presentan daños visibles como entalladuras, grietas, abolladuras, decoloraciones, etc., no debe continuar utilizando su bicicleta SCOTT. Contacte inmediatamente con su establecimiento especializado SCOTT para que el componente dañado sea sometido a un examen minucioso.

⚠ ADVERTENCIA

- Nunca combine un manillar de carbono con cuernos (bar ends), a menos que estén homologados específicamente para ello. No corte un manillar de carbono y no monte las palancas de freno y de cambio más hacia dentro en el manillar que lo indicado o necesario. ¡Peligro de rotura!

- Es importante que las zonas de apriete no presenten restos de grasa si un componente de carbono va fijado en ellas. La grasa se deposita en la superficie de los componentes de carbono y reduce los coeficientes de fricción, lo que impide una sujeción segura dentro de los pares de apriete permitidos. En determinadas circunstancias, los componentes de carbono, una vez engrasados, nunca más se podrán volver a apretar con seguridad. En vez de grasa, use pasta de montaje especial para componentes de carbono **(a)**, que se ofrecen por varios fabricantes.

- En el caso de tubos de cuadro de gran diámetro se corre el riesgo de que sean aplastados con la mayoría de los clips de portabicicletas. También se corre el peligro de que los cuadros de carbono fallen repentinamente durante su uso posterior. Las tiendas de accesorios de coche venden portabicicletas especiales y adecuados. Infórmese allí sobre los productos disponibles o consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

AVISO

- No sujete los cuadros o las tijas de sillín de carbono en un soporte de montaje **(b)**, porque pueden dañarse. Monte primero una tija de sillín sólida (de aluminio) y sujétela o utilice un soporte de montaje que agarre el cuadro por dentro, en tres puntos del triángulo, o que aloje la horquilla y la caja del pedalier.

- Proteja los puntos críticos del cuadro de carbono, p. ej., el tubo de dirección y la parte inferior del tubo inferior, con etiquetas autoadhesivas **(c+d)** contra daños provocados por cables abrasivos o la caída de piedras. Estas etiquetas se pueden adquirir en su establecimiento especializado SCOTT.

AVISO

Los componentes de carbono son particularmente susceptibles a daños causados por una fuerza de apriete excesiva. La pasta de montaje para componentes de carbono genera una adherencia adicional entre dos superficies, lo que ayuda reducir el par de apriete necesario en hasta un 30 %. Esto es especialmente útil en las áreas de apriete del manillar y la potencia, el tubo frontal y la potencia, la tija de sillín – tres zonas de apriete en que una fuerza de apriete excesiva puede destruir los componentes, haciendo que estos fallen o se pierda la garantía. La pasta de montaje para componentes de carbono ayuda a reducir la fuerza de apriete previniendo así la destrucción de las fibras de carbono. Además se evitan los crujidos en las zonas de apriete.

JUEGO DE DIRECCIÓN DE LA BICICLETA SCOTT

La horquilla va articulada al cuadro de forma giratoria mediante el juego de dirección **(e)**. Este componente debe girar con extrema facilidad para dar estabilidad a la bicicleta SCOTT y permitir el avance en línea recta. Los golpes causados por ondulaciones de la calzada ponen el juego de dirección a dura prueba. El juego de dirección puede aflojarse o desajustarse.

⚠ ADVERTENCIA

Si conduce con el juego de dirección aflojado, aumenta en exceso la carga que recae sobre la horquilla y el mismo juego de dirección. La horquilla puede romperse. ¡Riesgo de caídas!

Inspección y reajuste

Compruebe la holgura, colocando los dedos alrededor de la cazoleta superior del juego de dirección. Apóyese con su tronco sobre el sillín y accione con la otra mano el freno de la rueda delantera, moviendo el manillar enérgicamente mediante un tira y empuje **(f)**. Si la dirección ha cogido holgura, la cazoleta superior se desplaza respecto a la inferior dando leves sacudidas y se ve, además, una ranura entre las cazoletas.

Para comprobar la marcha suave del juego de dirección, levante el cuadro con una mano, hasta que la rueda delantera deje de tocar el suelo. La rueda delantera tiene que girar, sin atascarse, de un extremo a otro y viceversa. A la menor pulsación del manillar, la horquilla debe moverse espontáneamente desde la posición central **(a)**.

Si esta prueba no resulta exitosa, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

El ajuste del juego de dirección requiere cierta experiencia. Por eso recomendamos dejar este trabajo en manos de un especialista de su establecimiento especializado SCOTT.

JUEGO DE DIRECCIÓN SIN ROSCA TIPO AHEADSET®

Este sistema de dirección se distingue por el hecho que la potencia no va enganchada dentro del cuello de la horquilla, sino que se sujeta por fuera, rodeando el cuello de la horquilla. Por esto, la potencia es una parte esencial del juego de dirección, ya que con ésta se determina el ajuste del juego de dirección. Por lo general, para ajustar el juego de dirección tipo Aheadset® sólo se necesitan una o dos llaves Allen así como una llave dinamométrica.

Afloje una o dos vueltas el (los) tornillo(s) de apriete lateral(es) de la potencia **(b)**. Reapriete algo el tornillo de ajuste hundido en la parte superior con una llave Allen, p. ej., un cuarto de vuelta **(c)**.

Ajuste la potencia de manera que el manillar forme un ángulo recto con la rueda delantera. Para ello, alinéela con el tubo superior y la rueda delantera. Vuelva a apretar los tornillos de apriete de la potencia. Use una llave dinamométrica y no sobrepase nunca los pares de apriete máximos. Estos valores se encuentran en el capítulo “Pares de apriete recomendados para la bicicleta SCOTT”, en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

Realice la comprobación de la holgura del juego de dirección descrita más arriba **(d)**. El juego de dirección no debe ir demasiado apretado porque se estropeará con rapidez.

⚠ ADVERTENCIA

- **Tenga en cuenta que al apretar demasiado los tornillos de apriete de la potencia podría aplastar el cuello de la horquilla. Sobre todo, los modelos que llevan un cuello de la horquilla de carbono son especialmente sensibles a la sobrecarga en el momento de fijar la potencia en el cuello de la horquilla. ¡Peligro de rotura! Asegúrese de que las zonas de apriete estén completamente libres de grasa, si va a fijar un componente de carbono. Si es necesario, aplique pasta de montaje para componentes de carbono en las zonas de apriete para optimizar la sujeción.**
- **Compruebe la sujeción segura de la potencia colocando la rueda delantera entre sus piernas e intentando girar el manillar con respecto a la rueda (e). Una potencia suelta puede provocar accidentes.**
- **Nunca modifique el dispositivo de precarga que se encuentra en el interior del cuello de la horquilla. Nunca monte una araña en horquillas con tubo de carbono.**

AVISO

- **No apriete del todo el tornillo de ajuste superior, pues éste sólo sirve para ajustar la holgura.**

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

- **Hay muchas razones por las que el juego de dirección no se deja ajustar. Si no está totalmente seguro, consulte con su establecimiento especializado.**

SISTEMA DE ALUMBRADO EN SU BICICLETA SCOTT

Para montar en bicicleta por vías públicas es obligatorio usar un sistema de alumbrado **(f)** que funcione correctamente (véase el capítulo “Requisitos legales para circular en la vía pública”).

SISTEMA DE ALUMBRADO POR BATERÍA Y ACUMULADOR

El uso de luces delanteras y traseras operadas por batería o acumulador **(a)** varía de país en país. Infórmese sobre la reglamentación local y siga las disposiciones para circular en las vías públicas vigentes en su país.

Consulte con su establecimiento especializado SCOTT para obtener información sobre las luces alimentadas por baterías o acumuladores adecuadas.

Para más información consulte el capítulo “Requisitos legales para circular en la vía pública”.

ACERCA DE LA BICICLETA SCOTT

CASCOS Y GAFAS

Le recomendamos encarecidamente que su niño lleve un casco. En su establecimiento especializado SCOTT podrá elegir entre modelos de diferentes tamaños.

Asegúrese de que el casco cumpla con la norma de ensayo DIN EN 1078 (dependiendo del país). Los cascos para bicicletas se adecuan únicamente para montar en bicicleta. Siga atentamente las indicaciones del fabricante.

⚠ ADVERTENCIA

Nunca monte en bicicleta sin casco y gafas (b+c). Sin embargo, ni el casco más seguro lo protegerá adecuadamente si no es del tamaño adecuado o si las correas no están bien ajustadas o cerradas.

Además de un casco y la vestimenta apropiada, es muy aconsejable llevar gafas protectoras cuando salga con la bicicleta de carretera SCOTT. Éstas le protegerán contra el sol y el viento así como contra los mosquitos u otros cuerpos extraños que podrían entrar en sus ojos limitando el campo visual. Una perturbación de la visión durante un breve periodo de tiempo es peligrosa y puede ser motivo de accidentes.

Unas buenas gafas de bicicleta deben ir bien ajustadas para que el viento lateral no entre en sus ojos **(d)**. Existe una gran variedad de modelos, p. ej., gafas sin color y protección UV que pueden llevarse al oscurecer y de noche o gafas con alta protección UV, que debería usar en días con fuerte radiación solar.

Su establecimiento especializado SCOTT ofrece una gran variedad de gafas y le asesorará con mucho gusto.

VESTIMENTA

Para ir cómodamente en bicicleta, le recomendamos llevar pantalón de ciclista **(e)**. Estos pantalones ceñidos vienen dotados en la parte trasera con una pieza acolchada, que no tiene costuras ni forma pliegues. Por esta razón, los pantalones de ciclista se usan sin ropa interior.

Para regular la transpiración, le recomendamos llevar camisetas **(f)** de material sintético. Las fibras de este material no absorben el sudor sino que lo transportan de la piel a la superficie textil, evitando así la sensación de frío que provoca el viento fresco. Para viajes largos, le recomendamos llevar además una protección adecuada contra la lluvia. Su establecimiento especializado SCOTT le ayudará con gusto a la hora de escoger el equipo.

⚠ ADVERTENCIA

- **Nunca monte en bicicleta con pantalón o falda anchos que puedan engancharse en los radios, la cadena o los platos. Use cintas o pinzas para pantalones si fuera necesario.**
- **Lleve ropa de colores llamativos y claros para que lo puedan ver bien los demás usuarios de la vía pública.**

PEDALES Y ZAPATILLAS

Los zapatos para montar en bicicleta deben ser de material robusto y ofrecer suficiente adherencia. Además, deben tener una suela lo suficientemente rígida para que el pedal no traspase **(a)**. Evite usar zapatos demasiado anchos en la zona del talón porque impiden adoptar la postura natural del pie y, al pedalear rozaría contra la biela o los tirantes traseros. Esto podrá acabar provocándole dolores de rodilla. Su establecimiento especializado SCOTT ofrece una gran variedad de zapatillas y le asesorará con mucho gusto.

Use zapatillas especiales, sobre todo, cuando su bicicleta de carretera SCOTT está equipada con pedales automáticos **(b+c)**. Estas zapatillas llevan pequeñas calas (en inglés “cleats”) integradas en la suela, que garantizan un asiento fijo en el pedal y, dependiendo del modelo respectivo, ofrecen a la vez cierta comodidad al caminar.

La ventaja principal de los pedales automáticos radica en que impiden que el pie resbale al pedalear rápidamente. Gracias a su fijación, el pedal se puede empujar o tirar, lo que facilita un pedaleo fluido y mejora considerablemente la transmisión de fuerzas en comparación con pedales abiertos.

Normalmente se comienza por enganchar el pedal con la punta de la cala (la biela se encuentra en su posición más baja) y se pisa después en el cuerpo de pedal, que está en posición horizontal. Por regla general, cuando la zapatilla encaja, esto se siente claramente y se escucha un clic.

La fuerza de desenganche de los pedales automáticos se ajusta con una llave Allen **(d)**. Al principio, ajuste los pedales de modo que se suelten con facilidad. Cuando tenga más experiencia puede ajustarlos con más dureza.

Los crujidos o chirridos que se presenten se pueden eliminar normalmente aplicando un poco de grasa en los puntos de contacto. Tales ruidos al igual que una posición inestable en el pedal también pueden ser indicio de que las calas se han desgastado. Examine las calas periódicamente.

⚠ ADVERTENCIA

Asegúrese de que los tornillos de fijación de las calas estén siempre bien apretados. Si van sueltos, le será casi imposible bajarse de la bicicleta. ¡Riesgo de caídas!

⚠ ADVERTENCIA

- **Practique a recoger, enganchar y desenganchar los pedales, primero con la bicicleta parada, antes de profundizar la técnica en un lugar sin tráfico.**
- **Salga a rodar sólo con un sistema de pedales cuyo enganche y desenganche funcione con facilidad. Si los pedales presentan anomalías funcionales o si las calas están muy desgastadas, las zapatillas pueden salirse espontáneamente de los pedales (e). En algunos casos cuesta trabajo o no se puede desenganchar el pie. En ambos casos existe riesgo de caídas.**
- **Mantenga los pedales y las suelas de las zapatillas libres de suciedad (f) y cuerpos extraños y engrase regularmente con aceite el mecanismo de enganche.**
- **Con la mayoría de las zapatillas con calas (cleats) no se puede andar muy bien, ya que las calas (sobre todo en el caso de zapatillas para bicicletas de carretera) son más altas que la suela y proporcionan poca adherencia incluso en superficies no resbaladizas. Tenga especial cuidado.**

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

- **Solicite asesoría en su establecimiento especializado SCOTT sobre los diversos tipos de zapatillas y pedales. Hay modelos para usos diversos.**
- **Lea las instrucciones de uso del fabricante de los pedales. Para más información sobre su bicicleta y los enlaces web de los fabricantes de componentes consulte su manual Quick Start en las páginas respectivas en las instrucciones de la marca de bicicleta que ha comprado.**

ACCESORIOS

Ha adquirido una bicicleta SCOTT que seguramente le hará disfrutar. Dependiendo del uso que piense hacer de la bicicleta SCOTT, debería tener en cuenta unos consejos y procurarse los accesorios necesarios. Su establecimiento especializado SCOTT le ofrece una gran variedad de accesorios útiles que contribuyen a aumentar su seguridad y comodidad.

En su bicicleta SCOTT puede montar diversos accesorios, que deben cumplir las normas de matriculacion de vehiculos y los requisitos de las normas europeas EN/ISO. Todos los accesorios que monte deberán ser compatibles con la bicicleta SCOTT. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

⚠ ADVERTENCIA

Los accesorios inadecuados pueden afectar las características de marcha de la bicicleta SCOTT y provocar un accidente. Antes de montar los accesorios, consulte con su establecimiento especializado SCOTT y observe sin falta las indicaciones para el uso conforme a lo prescrito de la bicicleta SCOTT.

El montaje de accesorios que no sean originales, tales como guardabarros, portaequipajes, etc. puede afectar al funcionamiento de su bicicleta SCOTT. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT antes de montar cualquier accesorio en su bicicleta.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Antes de adquirir timbres o dispositivos de alumbrado adicionales, infórmese si están permitidos y homologados, es decir, autorizados en términos de seguridad vial (a). Las lámparas a batería/acumulador deben llevar el distintivo de la serpiente y la letra K.

Antirrobos

No olvide llevar un candado en U **(b)** o de cadena de alta calidad. Sólo si sujeta su bicicleta SCOTT a un objeto fijo podrá prevenir el robo de forma eficaz.

Kit de averías

Los accesorios más importantes para culminar con éxito su excursión en bicicleta son una bomba de aire y un pequeña bolsa de herramientas. Esta deberá incluir dos desmontables de plástico, las llaves Allen más habituales, una cámara, un kit de reparación, un trapo y algo de dinero **(c)**. Así estará preparado para cualquier avería. Lleve también un teléfono móvil cuando salga de excursión en bicicleta.

Ordenador

Los velocímetros electrónicos calculan la velocidad de marcha y la velocidad media, la distancia recorrida y total (diaria y anual), así como el tiempo empleado **(d)**. Los modelos de gama alta llegan a indicar la velocidad máxima alcanzada, el desnivel, la cadencia de pedaleo y (con una correa pectoral especial) hasta la frecuencia de su pulso.

En la actualidad existen sistemas GPS y dispositivos especiales de medición para el entrenamiento óptimo, que son compatibles con su bicicleta SCOTT.

Manillares aero o manillares de triatlón/contrarreloj

Antes de montar manillares aero o manillares de triatlón/contrarreloj **(e)** en una bicicleta de carretera SCOTT deberá informarse si está permitido usar ese tipo de manillar o las piezas que desea usar con el manillar y la potencia.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Lea las instrucciones de uso del fabricante de los manillares y la potencia. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

Guardabarros

Si desea equipar su bicicleta SCOTT con guardabarros solicite asesoría en su establecimiento especializado SCOTT. Existen modelos intercambiables **(f)**, o sea de montaje rápido, y modelos fijos que, en cierta medida, ofrecen mayor protección frente a la humedad y la suciedad.

Los guardabarros adicionales fijos suelen ser de plástico y se sujetan a la posición correcta con ayuda de varillas. La longitud de las varillas se considera óptima, cuando el borde inferior del guardabarros corre a unos 15 mm de forma anular paralelo al neumático. Asegúrese de que ni el freno delantero ni el manillar se vean afectados.

Por razones de seguridad, es obligatorio montar dispositivos de rotura en las varillas de la rueda delantera. Éstos evitan que cuerpos extraños arrastrados por el neumático bloqueen la rueda delantera. El dispositivo anti-rotura libera la varilla previniendo de esta forma un posible accidente. El elemento de unión se puede volver a encajar fácilmente.

⚠ ADVERTENCIA

En todo caso, debe cambiar guardabarros dañados. ¡Riesgo de accidentes!

TRANSPORTE DE EQUIPAJES

Existen diversas posibilidades de transportar objetos en la bicicleta de carretera SCOTT. La forma más fácil y recomendable es el transporte en una mochila especial para bicicletas **(a)**.

La forma de transporte depende sobre todo de su peso y volumen. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

⚠ ADVERTENCIA

En bicicletas de carretera, triatlón, contrarreloj y ciclocross SCOTT no está permitido usar portaequipajes (b). Tenga en cuenta que SCOTT no asume ninguna responsabilidad o garantía por el uso de remolques, portaequipajes y sillas para niños.

TRANSPORTE DE NIÑOS

En bicicletas de carretera, triatlón, contrarreloj y ciclocross SCOTT no está permitido usar remolques (para niños) **(c)**, sillas para niños **(d)** y dispositivos de arrastre para niños. Tenga en cuenta que SCOTT no asume ninguna responsabilidad o garantía por el uso de remolques, sillas para niños o dispositivos de arrastre para bicicletas para niños.

Consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Antes de montar un remolque en su bicicleta de ciclocrós o Gravel Bike SCOTT, lea el capítulo "Información sobre el acarreo de cargas y el transporte de niños o animales en su bicicleta SCOTT".

Antes de montar una silla para niños o un portaequipajes, compruebe si está permitido montar este tipo de dispositivos en su bicicleta SCOTT. Para obtener más información, consulte el capítulo "Uso previsto de su bicicleta SCOTT" o el carné de propietario SCOTT del manual Quick Start. Consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

TRANSPORTE DE LA BICICLETA SCOTT

EN COCHE

Casi todas las tiendas de accesorios de coche y las marcas de automóviles ofrecen sistemas que permiten transportar la bicicleta **(e)** sin necesidad de desmontarla.

Las bicicletas suelen colocarse en un carril sobre el techo del vehículo y se sujetan con un clip que agarra el tubo superior o inferior. Al usar estos clips, el cuadro puede sufrir daños irreparables. Esto vale particularmente para los cuadros de aluminio de alta calidad con paredes delgadas y los cuadros de carbono. En el caso de componentes de carbono, puede que, debido a las propiedades específicas de este material, un daño grave pase desapercibido, el cual podrá provocar un accidente imprevisto y grave durante el uso posterior de la bicicleta. Las tiendas de accesorios de coche venden modelos especiales y adecuados.

A diferencia de los portabicicletas instalados en el techo, los portabicicletas traseros, cada vez más en boga, cuentan con la principal ventaja de que no hay que levantar tanto la bicicleta para transportarla. Asegúrese de que el sistema de portabicicletas escogido no dañe la horquilla y el cuadro. ¡Peligro de rotura!

A la hora de comprar un portabicicletas, asegúrese de que cumpla con las normas de seguridad de su país (p. ej., la marca EN/GS). En Alemania, los portabicicletas deben cumplir los requisitos de §22 StVZO (normas de tráfico).

Lea las instrucciones de uso del portabicicletas y no sobrepase la carga útil permitida ni la velocidad máxima recomendada u obligatoria. Dado el caso, tenga en cuenta la carga vertical admisible del enganche del remolque.

⚠ ADVERTENCIA

Asegúrese de que no queden objetos en la bicicleta SCOTT (herramientas, bolsas (f), velocímetros etc.) que podrían soltarse. ¡Riesgo de accidentes!

⚠ ADVERTENCIA

- No use un portabicicletas que obligue a transportar la bicicleta SCOTT al revés, o sea, con el manillar y el sillín hacia abajo. Este modo de fijación tiende a sobrecargar el manillar, la potencia, el sillín y la tija de sillín durante el transporte. No use un portabicicletas que se sujete a las bielas. ¡Peligro de rotura!
- Compruebe la fijación segura de su bicicleta SCOTT antes de iniciar el viaje y también con regularidad durante el mismo, p. ej. al hacer pausas. Si la bicicleta SCOTT se suelta del portabicicletas, puede que corran peligro los otros usuarios de la vía pública.
- No coloque la bicicleta SCOTT o sus componentes en el interior del coche sin usar un sistema de fijación **(a)**. Los componentes que se mueven incontroladamente pueden poner en peligro su seguridad.
- Tenga cuidado de no tapar los sistemas de alumbrado y la matrícula de su coche. En ciertos casos, es obligatorio llevar un segundo espejo retrovisor exterior.

AVISO

- En el caso de tubos del cuadro con diámetro grande, se corre el peligro de aplastar los mismos con unos clips inadecuados **(b)**. Nunca sujete cuadros de carbono con dispositivos de apriete.
- Tenga en cuenta la mayor altura de su vehículo. Mida la altura total de su vehículo, y coloque un aviso bien visible en el tablero de instrumentos o el volante.
- En bicicletas con frenos de disco, monte los fiadores de transporte **(c)** si transporta la bicicleta de ciclocross SCOTT con las ruedas desmontadas.
- A continuación accione las palancas de freno y asegúrelas en esta posición con una cinta de goma fuerte **(d)** si transporta una bicicleta SCOTT con frenos de disco hidráulicos.

EN TREN/TRANSPORTE PÚBLICO

Las reglas para el transporte de bicicletas SCOTT **(e)** en sistemas de transporte público urbano varía de ciudad en ciudad. En algunas ciudades existen periodos restringidos, durante los cuales no podrá llevar su bicicleta SCOTT o, en todo caso, no sin comprar un billete. Infórmese con antelación sobre las condiciones de transporte.

Para el transporte en tren de bicicletas existen reglas especiales en cada país. Antes de salir de viaje, infórmese sobre las condiciones de transporte.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

- **Tenga en cuenta que la compañía de trenes le permite normalmente a cada usuario transportar sólo una bicicleta.**
- **Infórmese con antelación sobre las condiciones de transporte y observe las prescripciones y normas sobre el transporte de bicicletas en los países que atraviesa durante su viaje.**

EN AVIÓN

Si desea llevar su bicicleta SCOTT en avión colóquela en una maleta especial para bicicletas **(f)** o en una caja de cartón para bicicletas, que se puede adquirir en su establecimiento especializado SCOTT. Las bolsas para bicicletas no suelen proteger la bicicleta SCOTT de modo satisfactorio.

Embale las ruedas (particularmente las de carbono) en bolsas especiales para ruedas para que estén protegidas dentro de la maleta o de la caja de cartón. Lleve las herramientas necesarias para el montaje, una llave dinamométrica con las puntas respectivas y estas instrucciones de uso para poder montar la bicicleta SCOTT en el lugar de destino y dejarla lista para su uso.

⚠ ADVERTENCIA

- **Accione la palanca de freno y guárdela en esta posición con una fuerte cinta de goma.**

AVISO

- **Si su bicicleta de ciclocross SCOTT está equipada con frenos de disco, monte los seguros de transporte cuando transporte la bicicleta con las ruedas desmontadas.**

INSTRUCCIONES GENERALES SOBRE MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN

MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN DE SU BICICLETA SCOTT

Su establecimiento especializado SCOTT le entrega su bicicleta SCOTT lista para ser usada. No obstante, deberá cuidar regularmente su bicicleta SCOTT **(a)** y someterla a revisiones periódicas en su establecimiento especializado SCOTT. Es la única forma de garantizar el funcionamiento duradero de todos los componentes.

Debe plantearse la primera revisión después de haber recorrido entre 100 y 300 kilómetros o después de 5 a 15 horas de uso, después de un período de cuatro a seis semanas o a más tardar después de tres meses. Es necesario revisar y mantener la bicicleta SCOTT, ya que durante el "rodaje" de la misma, los radios se asientan o el cambio **(b)** se desajusta. Este proceso es inevitable. Por eso no deje de concertar una cita con su establecimiento especializado SCOTT para que le hagan la revisión de su nueva bicicleta SCOTT. Esta primera revisión es decisiva para el funcionamiento y la vida útil de su bicicleta.

Tras el periodo de rodaje, deje que su establecimiento especializado SCOTT dé un repaso a su bicicleta SCOTT en intervalos regulares, es decir, conforme al plan de mantenimiento e inspecciones SCOTT. Si usa con frecuencia la bicicleta de carretera en mal estado o terrenos accidentados, los intervalos de revisión del plan de mantenimiento e inspecciones SCOTT en el manual Quick Start se acortarán. El invierno es el momento ideal para la revisión anual, ya que en esta estación su establecimiento especializado SCOTT tiene mucho tiempo para usted y su bicicleta SCOTT.

Las revisiones regulares y el cambio oportuno de piezas de desgaste, p. ej., la cadena, las zapatas **(c)** o los cables de freno y cambio **(d)**, forman parte del uso conforme a lo prescrito de su bicicleta SCOTT.

Esto garantiza el funcionamiento duradero y fiable de los componentes, y, en consecuencia, influye en la responsabilidad por los daños ocasionados para productos defectuosos y la garantía.

Para obtener más información, consulte el capítulo “Plan de mantenimiento e inspecciones SCOTT” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

⚠ ADVERTENCIA

Las revisiones y reparaciones son trabajos para un especialista de su establecimiento especializado SCOTT. Los componentes de su bicicleta SCOTT pueden fallar si no se realizan las inspecciones o se han efectuado incorrectamente. ¡Riesgo de accidentes! Si a pesar de todo quiere intentarlo usted mismo, sólo realice trabajos para los que disponga de los conocimientos necesarios y las herramientas adecuadas, p. ej., una llave dinamométrica.

Si es necesario sustituir un componente, use siempre piezas de recambio originales (e). Si monta piezas de desgaste de otros fabricantes, p. ej., zapatas, pastillas o neumáticos de otro tamaño, puede que se reduzca la seguridad al montar en su bicicleta SCOTT. ¡Riesgo de accidentes!

LIMPIEZA Y CUIDADO DE SU BICICLETA SCOTT

La transpiración seca, la suciedad y la sal que se ha pegado durante el uso invernal provocan daños su bicicleta. Por eso le recomendamos limpiar regularmente todos los componentes **(f)**.

No limpie la bicicleta con una limpiadora a vapor: El chorro de agua a alta presión es agresivo, capaz de atravesar los retenes y meterse en los rodamientos. El agua tiende a diluir el lubricante, haciendo que aumente el rozamiento. A la larga, acabarán deteriorándose las pistas de los rodamientos y el centrado de los mismos. Además, puede que se desprendan las etiquetas adhesivas del cuadro.

Mucho más adecuado es el lavado de la bicicleta con una manguera o un cubo de agua y una esponja o brocha grande. Además, el lavado a mano le permitirá detectar a tiempo deterioros de la pintura, piezas desgastadas u otros defectos.

Una vez terminada la limpieza y el secado de la bicicleta **(a)**, queda por comprobar el estado de la cadena **(b)** y reengrasarla **(c)** (véase el capítulo “Cadena” y las instrucciones de los fabricantes de los componentes).

Aplique cera dura de uso corriente **(d)** en las superficies lacadas, de metal y de carbono (con excepción de las superficies de frenado y los discos de freno). Después del secado, saque brillo a las superficies.

⚠ ADVERTENCIA

- **No permita que productos de limpieza o aceite para cadenas contaminen las zapatas o pastillas, los discos de freno y las superficies de frenado de las llantas. Los frenos podrían fallar. No aplique grasa o aceite en las zonas de apriete de carbono, p. ej., en el manillar, la potencia, la tija de sillín y el tubo vertical. En determinadas circunstancias, los componentes de carbono engrasados nunca se pueden volver a apretar con seguridad.**
- **Aproveche el momento de la limpieza para detectar grietas, arañazos, deformaciones o decoloraciones del material. Haga sustituir de inmediato las piezas averiadas y retoque defectos de la pintura. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.**

AVISO

- **No limpie su bicicleta SCOTT con un chorro de agua muy potente o un chorro de vapor, y si lo hace no lo aplique a corta distancia. Además evite apuntar a los rodamientos.**
- **Elimine las manchas de aceite o grasa rebeldes de las superficies lacadas o de carbono con un detergente a base de petróleo. No use desengrasantes que contengan acetona, cloruro metílico o sustancias similares ni productos de limpieza que contengan disolventes, no sean neutros o estén hechos a base de sustancias químicas. Estos productos pueden dañar la superficie.**
- **Está prohibido colocar protectores adhesivos/láminas para proteger el cuadro, que ofrecen otros fabricantes.**

CONSERVACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE SU BICICLETA SCOTT

Si su bicicleta SCOTT recibe cuidados regulares durante la temporada, una parada por corto tiempo no hace necesarias medidas especiales, excepto las de protección antirrobo. Se recomienda guardar la bicicleta en un lugar seco y bien ventilado.

Para períodos de parada prolongados de su bicicleta SCOTT, p. ej., durante los meses invernales, conviene tener en cuenta lo siguiente: las cámaras pierden paulatinamente aire en caso de un período de desuso prolongado. Si la bicicleta SCOTT queda apoyada durante mucho tiempo sobre unos neumáticos desinflados se acabará dañando la estructura de los mismos. Por eso es preferible colgar las ruedas o la bicicleta SCOTT entera **(e)**, o comprobar a intervalos regulares la presión de las ruedas **(f)**. Limpie la bicicleta SCOTT y protéjala contra la corrosión. Su establecimiento especializado SCOTT ofrece productos de limpieza especiales, como, p. ej., cera en spray.

Desmonte la tija de sillín y deje secar la humedad que pueda haber penetrado en el tubo del sillín. Pulverice un poco de aceite finamente atomizado en el interior del tubo del sillín, pero no en cuadros de carbono. Ponga la cadena en el plato pequeño delante y en el piñón más pequeño detrás. Así, los cables y muelles quedarán destensados.

⚠ ADVERTENCIA

No cuelgue su bicicleta SCOTT de las llantas de carbono. Monte en su lugar, por lo menos, una rueda de aluminio.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

En invierno no suele haber mucha espera en los establecimientos especializados SCOTT. Además, muchos de estos establecimientos especializados SCOTT ofrecen precios promocionales para la revisión anual. Aproveche el tiempo de parada para hacer la revisión periódica de su bicicleta SCOTT.

PLAN DE MANTENIMIENTO E INSPECCIONES SCOTT

Tras el periodo de rodaje se debe dar un repaso a su bicicleta SCOTT en intervalos regulares. Los tiempos recogidos en la tabla son orientativos para ciclistas que recorren entre 1.500 y 2.500 km al año, lo que equivale a unas 60 a 100 horas de uso.

Si usa con frecuencia la bicicleta para recorrer caminos en mal estado, los intervalos de revisión del plan de mantenimiento e inspecciones SCOTT se acortarán, debido al uso fuerte que le da a la misma. Esto aplica sobre todo para las bicicletas de ciclocross SCOTT.

Componente	Acción	Antes de cada uso	Mensual	Anual	Otros
Alumbrado	En su caso, comprobar funcionamiento	▪			
Neumáticos	Comprobar la presión de inflado Comprobar el estado del dibujo y las paredes laterales	▪	▪		
Frenos (de llanta)	Comprobar el recorrido de la palanca de freno, el grosor de las zapatas y la posición respecto a la llanta; Prueba de frenado con la bicicleta parada	▪			
Frenos (mecánicos de disco)	Comprobar el recorrido de la palanca, el grosor de las pastillas, prueba de frenado con la bicicleta parada	▪			
Frenos (de llanta), zapatas	Limpiar		▪		
Frenos: cables/ zapatas/latiguillos	Control visual		▪		
Frenos (de disco)	Comprobar el recorrido de la palanca, el grosor de las pastillas, la estanqueidad, prueba de frenado con la bicicleta parada Sustituir el líquido de freno (en caso de líquido DOT)	▪		o	
Llantas (frenos de llanta)	Comprobar el grosor de las paredes, cambiarlas en su caso				o A más tardar después del 2º par de zapatas
Horquilla	Comprobar o sustituir en su caso				o Por lo menos cada 2 años
Eje pedalier	Comprobar holgura rodamientos Desmontar y reengrasar (cazoletas)		▪	o	
Cadena	Comprobar; engrasar en su caso Comprobar el desgaste; Cambio por cadena sustituir en su caso	▪			o A partir de 1.000 km o 50 horas de uso

Componente	Acción	Antes de cada uso	Mensual	Anual	Otros
Bielas	Comprobar y reapretar, en su caso		▪		
Pintura/ anodizado/carbono	Conservar				▪ Por lo menos cada seis meses
Ruedas/radios	Comprobar el centrado y la tensión Centrar y/o retensar		▪		o Si fuera necesario
Manillar y potencia (de aluminio y carbono)	Comprobar o sustituir si fuera necesario				o A más tardar cada 2 años
Juego de dirección	Comprobar holgura rodamientos Reengrasar		▪	o	
Superficies metálicas	Conservar (excepción: flancos de llanta si tiene frenos de llanta, discos de freno)				▪ Por lo menos cada seis meses
Bujes	Comprobar holgura rodamientos Reengrasar		▪	o	
Pedales (todos)	Comprobar holgura rodamientos		▪		
Pedales (automáticos)	Limpiar, lubricar el mecanismo de enganche		▪		
Tija de sillín/ potencia	Comprobar los tornillos Desmontar y reengrasar Carbono: pasta de montaje nueva (ino grasa!)		▪	o	
Desviador trasero/ delantero	Limpiar, lubricar		▪		
Cierres rápidos	Controlar el alojamiento	▪			
Tuercas (guardabarros, etc.)	Comprobar; reapretar en su caso		▪		
Válvulas	Controlar colocación	▪			
Cables (cambio/frenos)	Desmontar y engrasar			o	

Los controles marcados con ▪ puede realizarlos cualquier persona, siempre que se tenga cierta habilidad manual, algo de experiencia y las herramientas adecuadas, tales como una llave dinamométrica. Si detecta fallos durante las revisiones, no dude en adoptar inmediatamente las medidas oportunas. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

Los trabajos señalizados con **o** deben dejarse en manos de un especialista de su establecimiento especializado SCOTT.

⚠ ADVERTENCIA

Para mayor seguridad, lleve su bicicleta SCOTT recién comprada a su establecimiento especializado SCOTT para someterla a una primera revisión, después de haber recorrido entre 100 a 300 km o después de 5 a 15 horas de uso, o sea, después de cuatro a seis semanas o, a más tardar, al cabo de tres meses.

PARES DE APRIETE RECOMENDADOS PARA SU BICICLETA SCOTT

Para garantizar la seguridad de funcionamiento de su bicicleta SCOTT es fundamental apretar cuidadosamente los tornillos de los componentes y controlar su apriete cada cierto tiempo. Una llave dinamométrica resulta lo más apropiado para ello, porque emite un sonido o salta al alcanzar el par de apriete marcado. Vaya acercándose poco a poco al par máximo de apriete prescrito (medios newton-metros) y compruebe una y otra vez el apriete satisfactorio del componente. Nunca sobrepase el par de apriete máximo indicado por el fabricante.

Si se desconocen los valores por falta de indicaciones relativas al componente, empiece por 2 Nm. Siga los valores indicados y observe los valores que aparecen en los componentes mismos o en las instrucciones del fabricante de los componentes.

Componente	Tornillos	Shimano[1] (Nm)	SRAM/Avid[2] (Nm)	Tektro[3] (Nm)	TRP[4] (Nm)	Campagnolo[5] (Nm)
Desviador trasero	Fijación (cuadro/patilla de cambio)	8-10	8-12			15
	Tornillo de apriete del cable	5-7	4-5			6
	Poleas guías	3-4				2,7
Desviador delantero	Fijación al cuadro	5-7	3-7			5-7
	Tornillo de apriete del cable	5-7	5-7			5
Palanca de cambio	Fijación al manillar	5	2-5,5			10
	Tapas de orificio	0,3-0,5				
	Flatbar					6
Palanca de freno	Fijación al manillar	4-8	3-5,5	6-8		10
	Palancas de freno para contrarreloj			5-7		
	Flatbar					6
Buje	Palanca del cierre rápido	5-7,5				
	Contratuerca de ajuste de los rodamientos en					
	en bujes con cierre rápido	10-25				
	Anillo retén del cassette	29-49	40			40 (11 vel.) 50 (10 vel.)
Buje de cambio interno	Tuerca de eje	30-45				
Biela	Fijación de la biela (cuadradillo sin grasa)	35-50				
	Fijación de la biela (Shimano Octalink)	35-50				
	Fijación de la biela (Shimano Hollowtech II)	12-14				
	Fijación de la biela (Isis)		31-34			
	Fijación de la biela (Giga X Pipe)		48-54			
	Dentado múltiple					42
	Ultra Torque					42-60
	Fijación del plato	8-11	12-14 (acero) 8-9 (alu)			8

Componente	Tornillos	Shimano[1] (Nm)	SRAM/Avid[2] (Nm)	Tektro[3] (Nm)	TRP[4] (Nm)	Campagnolo[5] (Nm)
Eje pedalier de cartucho sellado	Caja (cuadradillo)	49-69				70
	Caja (Shimano Hollowtech II, SRAM Giga X Pipe)	35-50	34-41			35
	Shimano Octalink	50-70				UltraTorque
Pedal	Eje del pedal	35				40
Zapatilla	Cala (“cleat”)	5-6				
	Taco (“Spike”)	4				
Freno (Freno en V)	Tornillo de apriete del cable	6-8	6-8	6-8	6-8	5
	Tornillo de apriete del cable	6-8	6-8	6-8	6-8	8
	Fijación de la zapata	1-2				
	Pivotes de montaje horquilla/cuadro			8-10		

[1] www.shimano.com [2] www.sram.com [3] www.tektro.com [4] www.trpbrakes.com [5] www.campagnolo.com

Estos valores son valores orientativos de los fabricantes de componentes mencionados arriba. Observe sin falta los valores indicados en las instrucciones de los fabricantes de los componentes. Estos valores no son aplicables a componentes de otros fabricantes.

⚠ ADVERTENCIA

Algunos de los pares de apriete se indican en los componentes mismos. Use una llave dinamométrica y no sobrepase nunca los pares de apriete máximos. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

AVISO

Debido a un amplio mercado de partes, no es posible predecir qué producto será instalado por un tercero como repuesto o como parte nueva. Por lo tanto, no asumimos responsabilidad alguna respecto a la compatibilidad, los pares de apriete, etc., de tales modificaciones o montajes adicionales. La persona que monta o modifica la bicicleta SCOTT deberá garantizar que esto se realiza de acuerdo al estado de la ciencia y la tecnología.

PARES DE APRIETE RECOMENDADOS PARA FRENOS DE DISCO DE SU BICICLETA SCOTT

Componente	Shimano[1] (Nm)	SRAM/Avid[2] (Nm)	Tektro[3] (Nm)	TRP[4] (Nm)	Magura HS[5] (Nm)
Fijación de la pinza de freno al cuadro/horquilla	6-8	9,5	6-8	6-8	6
Fijación de la palanca de freno al manillar – Fijación de un tornillo – Fijación de dos tornillos	 4-8	 3-5,5 3	 5-7	 3-5	 4
Racores de la tubería en la unidad de palanca y tubería normal en la pinza	5-7	5			4
Empalme de la tubería en la pinza de freno (tubería Disc tube)	5-7	5		5-6	3
Tapa del depósito	0,3-0,5				
Tornillo de purga pinza de freno	4-6		4-6		4
Tornillo de purga palancas de freno	0,5-1				0,5
Fijación del disco de freno (6 agujeros)	4	6,2	4-6	4-6	4
Fijación del disco de freno (Centerlock)	40-50			40	
Tubería (tuerca racor) conexión directa	5-7				4
Cilindro receptor (tornillo de purga)	2-4	1	3-5		2,5
Fijación de la pinza	0,2-0,4		3-5		
Apriete del cable en la pinza de freno	6-8		6-8	6-8	

[1] www.shimano.com [2] www.sram.com [3] www.tektro.com [4] www.trpbrakes.com [5] www.magura.com

Estos valores son valores orientativos de los fabricantes de componentes mencionados arriba. Observe sin falta los valores indicados en las instrucciones de los fabricantes de los componentes. Estos valores no son aplicables a componentes de otros fabricantes.

⚠ ADVERTENCIA

Algunos de los pares de apriete se indican en los componentes mismos. Use una llave dinamométrica y no sobrepase nunca los pares de apriete máximos. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

AVISO

Debido a un amplio mercado de partes, no es posible predecir qué producto será instalado por un tercero como repuesto o como parte nueva. Por lo tanto, no asumimos responsabilidad alguna respecto a la compatibilidad, los pares de apriete, etc., de tales modificaciones o montajes adicionales. La persona que monta o modifica la bicicleta SCOTT deberá garantizar que esto se realiza de acuerdo al estado de la ciencia y la tecnología.

REQUISITOS LEGALES PARA CIRCULAR EN LA VÍA PÚBLICA

En España (2022)

De acuerdo con el Código de Circulación, su bicicleta debe estar equipada con los siguientes dispositivos:

1. **Alumbrado**
   Los ciclistas deberán montar la iluminación correspondiente en su bicicleta si circulan por la noche, durante el ocaso y la salida del sol, en vías urbanas e interurbanas insuficientemente iluminadas o por pasos inferiores o túneles. En estas circunstancias también es obligatorio que el ciclista lleve puesta una prenda reflectante debidamente homologada. Las luces y elementos reflectantes con los que deberá contar una bicicleta son:
   - Una luz de posición blanca en la parte delantera.
   - Una luz de posición roja en la parte trasera.
   - Un catadióptrico rojo en la parte trasera que no sea triangular.
   - Catadióptricos amarillos en los radios de las ruedas y en los pedales (opcionales)

2. **Casco**
   Los ciclistas están obligados a llevar puesto un casco debidamente homologado cuando circulen por vías interurbanas, al igual que sus pasajeros (niños menores de siete años que viajen sentados en una silla igualmente homologada), salvo en rampas ascendentes prolongadas, por razones médicas acreditadas o en condiciones extremas de calor.

3. **La obligación del ciclista de señalizar sus maniobras**
   Es obligatorio, señalizar la maniobra al resto de los usuarios de la vía, extendiendo el brazo horizontalmente a la altura del hombro. Por otra parte, si lo que se va a señalizar es una parada brusca, habrá que hacerlo levantando y bajando rápidamente cualquiera de los dos brazos.

4. **Frenos**
   Todo ciclo estará equipado con un sistema de frenado, que actuará independientemente en la ruedas delanteras y en las traseras. En todo ciclo provisto de manillar y de frenos manuales, la maneta para el freno delantero estará situada al lado izquierdo del manillar y la del freno trasero al lado derecho. Los frenos podrán ser ajustados a medida que las zapatas se vayan desgastando, hasta el momento en que deban ser remplazadas, según las recomendaciones del fabricante.

5. **Transporte de niños**
   Como norma general no se pueden llevar pasajeros en una bicicleta. Sin embargo, es posible viajar acompañado de un menor de siete años siempre y cuando éste vaya sentado en un sillín debidamente homologado y correctamente instalado en la bicicleta y siempre y cuando el conductor de la misma sea mayor de edad. Consulte con su establecimiento especializado sobre el tipo de sillas para niños apropiados para su bicicleta y, dado el caso, déjelos montar en seguida. Infórmese en su país sobre las normas acerca del transporte de niños antes de transportarlos.

6. **Remolque**
   Fuera del casco urbano no está permitido llevar personas dentro del remolque. El uso de remolque en las ciudades está regulado por las ordenanzas correspondientes. Es decir, son las autoridades municipals las que tienen potestad para legislar sobre el transporte de personas en este tipo de vehículos. Por ejemplo, en Barcelona está permitido llevar personas en un remolque. Infórmese en su ayuntamiento sobre las normas para el transporte de niños en remolques antes de transportarlos.
   En general, los remolques deberán ser visibles y disponer luz de posición roja trasera y reflectante trasero rojo. Sin embargo, la normativa puede variar de municipio a municipio. Por lo tanto, infórmese en su ayuntamiento sobre la normativa vigente en el lugar donde desea montar en bicicleta con un remolque para niños.

7. **Timbre**
   Es obligatorio llevar timbre en la bicicleta.

8. **Chaleco reflectante**
   De noche, los ciclistas deben llevar un chaleco reflectante al circular en vias interurbanas.

9. **Uso de teléfonos móviles**
   Está prohibido el uso del teléfono móvil así como conducir y utilizar auriculares conectados a receptores o reproductores de sonido.

10. **Uso de auriculares o cascos con altavoces integrados**
    No está permitido el uso de ningún tipo de auricular, ¡tampoco los inalámbricos! Lo mismo aplica para cascos con altavoces integrados.

11. **Alcohol y drogas**
    Conducir bajo los efectos de las drogas o el alcohol conlleva una sanción de multa.

12. **Aparcamiento**
    Está prohibido aparcar la bicicleta en cualquier lugar (postes, semáforos, árboles, aceras...), al igual que usar los aparcamientos para personas con movilidad reducida, aceras y salidas de urgencias o zonas de carga. Hay que hacerlo en aparcabicis, parkings subterráneos o en zonas de estacionamiento para motos.

Fuentes:
Guía del ciclista de la Dirección General de Tráfico en www.dgt.es
Real Decreto 339/2014

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Para mayor información, visite: www.circulaseguro.com, www.motor.practicopedia.lainformacion.com, www.dgt.es

Para más información importante consulte el capítulo “Seguridad y comportamiento“.

RESPONSABILIDAD POR VICIOS Y GARANTÍA DEL FABRICANTE

Su bicicleta SCOTT ha sido fabricada con sumo cuidado y su establecimiento SCOTT especializado se la ha entregado ya completamente montada.

Durante los dos primeros años siguientes a la adquisición usted podrá acogerse a todos los derechos que se derivan de la Ley de Responsabilidad por los Daños causados por Productos Defectuosos (antes garantía legal). Si constata defectos, su establecimiento especializado SCOTT es el lugar a contactar.

Para facilitar la tramitación de su reclamación será necesario presentar su recibo de compra, informe de entrega SCOTT en el manual Quick Start y los protocolos de inspección sellados. Conserve estos documentos en un lugar seguro.

Con el objeto de prolongar la vida útil de su bicicleta SCOTT es imprescindible usar la bicicleta exclusivamente de acuerdo al uso previsto (véase el capítulo “Uso conforme a lo prescrito de su bicicleta SCOTT” y el informe de entrega SCOTT en el manual Quick Start). Observe las indicaciones relativas al peso que se indican en el informe de entrega SCOTT. Asimismo, hay que atenerse rigurosamente a las instrucciones de montaje de los fabricantes (especialmente los pares de apriete de los tornillos) y respetar los intervalos de mantenimiento prescritos.

Realice las inspecciones y trabajos listados en este manual y las demás instrucciones adjuntas (véase el capítulo “Plan de mantenimiento e inspecciones SCOTT”) y tenga en cuenta la necesidad de sustituir ciertos componentes esenciales de seguridad, tales como manillar, frenos, etc., cuando haga falta.

⚠ ADVERTENCIA

Tenga en cuenta que los accesorios pueden influir notablemente sobre las características de la bicicleta SCOTT. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, consulte con su establecimiento especializado SCOTT.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Esta reglamentación concierne únicamente a los estados que ratificaron el proyecto de ley de la UE, p. ej., la República Federal de Alemania. Infórmese sobre las disposiciones vigentes en su país.

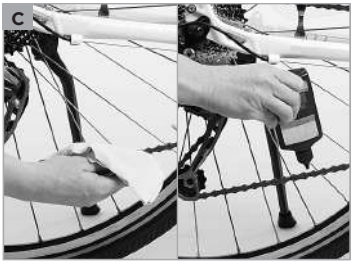
INFORMACIÓN SOBRE LAS PIEZAS DE DESGASTE

Por la naturaleza de su función, algunos componentes de su bicicleta SCOTT están sujetos a desgaste **(a+b).** El grado del desgaste depende del mantenimiento y del uso que le dé a su bicicleta SCOTT (kilometraje, viajes bajo la lluvia, suciedad, sal, etc.). Las bicicletas SCOTT que se exponen siempre o con frecuencia a las influencias meteorológicas se desgastan más rápido de lo normal.

El cuidado y mantenimiento regulares **(c)** aumentan la vida útil de la bicicleta. No obstante, habrá que cambiar los componentes listados abajo cuando hayan alcanzado su límite de desgaste:

La cadena
Las zapatas o pastillas
El líquido de freno (DOT)
Los discos de freno
Los cables de freno
La fundas de los cables de freno
Los flancos de las llantas
(frenos de llanta)
Los puños de goma
Los platos
La protección de las vainas

Rodamientos del buje,
articulaciones etc.
La cinta de manillar
Los neumáticos y las cámaras
Los piñones
La funda del sillín/el sillín
Las poleas
Los cables de cambio
Las fundas de los cables de cambio
Las cámaras
Los lubricantes



GARANTÍA DEL FABRICANTE

Al comprar una nueva bicicleta SCOTT a un distribuidor autorizado de SCOTT, esta otorga una garantía del fabricante sujeta a las siguientes disposiciones.

Condiciones

La garantía del fabricante solo se concede al comprador que adquiera por primera vez una bicicleta SCOTT a través de un distribuidor autorizado SCOTT. La garantía del fabricante solo se aplica si la bicicleta se registra a nombre del comprador que adquiere la bicicleta por primera vez en www.scott-sports.com dentro de un plazo de diez días desde la compra.

Duración

La garantía del fabricante se otorga a partir de la fecha de compra por un período de cinco años respecto a los cuadros y basculantes de las bicicletas. El periodo de garantía se reduce a tres años si la bicicleta SCOTT no se revisa al menos una vez al año por un distribuidor autorizado de SCOTT. Los servicios de mantenimiento deben llevarse a cabo de acuerdo con las instrucciones de mantenimiento del manual de SCOTT y deben confirmarse en dicho emplazamiento mediante el sello y la firma del distribuidor autorizado de SCOTT.

Para los cuadros y los basculantes de los modelos de bicicleta de categoría 5 y para las horquillas rígidas fabricadas por SCOTT, la duración de la garantía del fabricante está limitada a dos años.

Si un defecto de la bicicleta SCOTT se subsana en el marco de una garantía del fabricante o de una reclamación de garantía, la duración de la garantía del fabricante no se prolonga. La garantía del fabricante finaliza cuando el comprador que adquiere por primera vez una bicicleta transfiere la titularidad de la bicicleta SCOTT a un tercero.

Declaración

La garantía del fabricante la facilita SCOTT Sports SA, con dirección en Route du Crochet 11, 1762 Givisiez, Suiza. El comprador debe inspeccionar la bicicleta SCOTT inmediatamente después de la compra y notificar por escrito a su distribuidor autorizado SCOTT sobre cualquier defecto evidente. Los defectos ocultos deben notificarse inmediatamente después de su descubrimiento. En caso de reclamación de la garantía, la bicicleta SCOTT debe ser entregada a un distribuidor autorizado SCOTT. Este último se pondrá en contacto con SCOTT para solucionar el defecto. Para hacer valer la garantía se requiere siempre la presentación del comprobante original de compra, así como el comprobante del servicio de mantenimiento del manual de SCOTT.

Actuación de SCOTT en caso de reclamación de garantía

En caso de reclamación de garantía, SCOTT reparará el defecto a su discreción o sustituirá el producto defectuoso por otro de calidad similar, siendo posibles las desviaciones de color y modelo. Si no es posible la reparación o la sustitución, se reembolsará el precio de compra teniendo en cuenta el uso anterior. SCOTT tiene derecho a encargar a terceros la reparación del defecto.

Limitaciones

La garantía del fabricante se aplica exclusivamente a cuadros, basculantes y horquillas rígidas de bicicletas SCOTT. Los componentes de la bicicleta quedan excluidos de la garantía del fabricante.

La garantía del fabricante no se aplica al desgaste normal, a los daños causados por accidentes u otra fuerza excesiva sobre la bicicleta SCOTT, a la corrosión, al mantenimiento inadecuado, al montaje incorrecto y al montaje de componentes o accesorios inadecuados, así como a los defectos estéticos, por ejemplo, del barniz.

La garantía del fabricante no se aplica a las bicicletas SCOTT que se han utilizado en una tienda de alquiler.

Disposiciones varias

Estas disposiciones de garantía del fabricante se aplican a todas las bicicletas SCOTT a partir del año modelo 2023.

Los derechos de garantía legales del comprador y las garantías de los fabricantes de componentes (Shimano, SRAM, etc.) no se ven afectados por esta garantía del fabricante.

El fuero competente para todos los litigios relacionados con esta garantía del fabricante es Friburgo, Suiza. Esta garantía del fabricante está sujeta a la legislación suiza con exclusión de toda legislación que haga referencia al derecho extranjero.

All rights reserved ©2022 SCOTT Sports SA

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

V9.1/10042022

WWW.SCOTT-SPORTS.COM
SCOTT Sports SA
Route du Crochet 11, CH–1762 Givisiez
Phone: +41 26 460 16 16 | Fax: +41 26 460 16 00
Email: webmaster.marketing@scott-sports.com