



INSTRUCTIES VOOR HET GEBRUIK VAN JE NIEUWE PINARELLO FIETS

Gefeliciteerd met je aankoop!

Je nieuwe Pinarello fiets is de synthese van meer dan vijftig jaar passie voor de racefiets en de competitiewereld.

Om een product te kunnen aanbieden dat volledig aan je eisen voldoet, hoe ambitieus deze ook zijn, ontstond een samenwerking met de grootste kampioenen.

INHOUDSOPGAVE

BELANGRIJK VOORWOORD	p. 3	UIT TE VOEREN CONTROLES VOOR ELKE RIT	p. 7
NIET IEDEREEN WEEFT DAT...	p. 3	– ALGEMENE AANWIJZINGEN	
– EEN FIETS NIET EEUWIG DUURT		– ALGEMENE CONTROLE OP SLIJTAGE, VERMOEIING EN STRUCTURELE ONGESCHONDENHEID	
– DE DUUR VAN DE FIETS DEELS AFHANKELIJK IS VAN DE GEBRUIKSWIJZE ...		– PENETRANTONDERZOEK	
– ... DEELS VAN HET ONDERHOUD...		– AANDRAAIMOMENTEN	
– ... EN DEELS VAN DE GEBRUIKTE MATERIALEN EN TECHNOLOGIE		– REMMEN	
– "VERMOEIING" BEDRIEGLIJK IS EN VELE ONGEVALLEN VEROORZAAKT		– WIELEN	
– DE NORMEN DE BEPERKTE DUUR VAN FIETS EN ONDERDELEN REGELEN		– TRANSMISSIE	
– EEN RATIONELE VEILIGHEID ENKEL BEREIKT KAN WORDEN DOOR ACTIEVE MEDEWERKING VAN DE GEBRUIKER		– STUUR EN STUURPEN	
– HET SOMS NOODZAKELIJK KAN ZIJN ONDERDELEN TE VERVANGEN DIE NIEUW LIJKEN		– ZADEL EN ZADELPEN	
– DE ABSOLUTE VEILIGHEID NIET KAN BEREIKT WORDEN		– KOOLSTOFCONTROLES	
LEES AANDACHTIG DEZE INSTRUCTIES EN BEWAAR ZE	p. 5	– BIJ VERMOEIING, SCHADE OF SLIJTAGE	
VEILIGHEID: TERMINOLOGIE EN ICONEN	p. 5	VEILIGHEIDCONTROLES EN REGELMATIG ONDERHOUD	p. 11
HOEVEEL WEEG JE?	p. 5	GEBRUIK VAN DE FIETS	p. 11
REGISTREER JE FIETS OP ONZE WEBSITE www.pinarello.com!	p. 6	– ALGEMENE AANWIJZINGEN	
VOOR JE DE FIETS GEBRUIKT	p. 6	– GEBRUIK VAN DE GEÏNTEGREERDE BESTURINGEN	
NAVERKOOP HULPSTUKKEN	p. 7	– CLIPLESS PEDALEN	
		OPMERKINGEN BETREFFENDE HET ONDERHOUD	p. 13
		– ALGEMENE AANWIJZINGEN	
		– SCHROEFDRADEN, SCHROEFDRAADAFDICHTINGEN, VET EN AANDRAAIMOMENTEN	
		LAKKEN	p. 16
		BEWARING	p. 16
		TRANSPORT	p. 16

BELANGRIJK VOORWOORD

NIET IEDEREEN WEET DAT...

1) EEN FIETS NIET EEUWIG DUURT

Sommigen geloven (of hopen!) dat een fiets, vooral een dure fiets, altijd zal blijven meegaan. Verkeerd! Een fiets is samengesteld uit een geheel van mechanische onderdelen en elk deel is onderworpen aan slijtage. Alle onderdelen van de fiets hebben een beperkte nuttige levenscyclus. Dit is de reden waarom een fiets steeds gecontroleerd en constant onderhouden moet worden, zodat wordt vermeden dat gedurende het fietsen een fietsdeel zijn nuttige levenscyclus beëindigt. Maar hoelang gaat de fiets dan mee?

2) DE DUUR VAN DE FIETS DEELS AFHANKELIJK IS VAN DE GEBRUIKSWIJZE ...

Een zeer belangrijke factor om de nuttige levensduur van een fiets te bepalen, zijn de gebruiksomstandigheden. Een intens en agressief gebruik, zoals bij wedstrijdsport, betekent meer belasting en een kortere nuttige levensduur. Bij gelijke voorwaarden zal wie zwaarder is de fiets sneller verslijten ten opzichte van wie minder weegt. Wanneer de fiets gebruikt wordt op een onregelmatig of met zout bestrooid wegdek, tijdens regenbuien of met banden van slechte kwaliteit (harder dan kwaliteitsbanden), zal de nuttige levensduur van de fiets en de fietsonderdelen sterk verminderen. Bovendien zullen valpartijen, stoten, sterke belastingen de structurele ongeschondenheid in het gedrang brengen waardoor de levenscyclus van de fiets aanzienlijk verkort wordt.

3) ... DEELS VAN HET ONDERHOUD...

Door een goed onderhoud wordt de duur van de fiets en de onderdelen verlengd, daar het schoonmaken en smeren de slijtage en beschadiging van de afwerkingen tot een minimum beperkt. Door een betrouwbaar onderhoudsplan, overeengekomen met de geautoriseerde **PINARELLO**[®] rijwielhandelaar, zal je steeds over een perfect werkende fiets beschikken, die langer meegaat en je meer veiligheid schenkt.

4) ... EN DEELS VAN DE GEBRUIKTE MATERIELEN EN TECHNOLOGIE

Sommige materialen zijn vatbaarder voor vermoeiing dan andere, terwijl zekere materialen zoals koolstof (carbon) schade kunnen oplopen zonder dat hier klaarblijkelijke tekens van waargenomen worden. Bij een zware belasting kunnen ze plotseling bezwijken. De technologie die voor de fiets en fietsonderdelen wordt gebruikt, is steeds geavanceerder; soms wordt de levensduur (nuttige levenscyclus) opgeofferd om de prestaties te bevoorrechten, soms om de lichtheid van de onderdelen te bevoorrechten. Er kan geen uiterst lichte fiets ontworpen worden die lang meegaat en weinig kost. Bij elke ontwerpkeuze moet een compromis gevonden worden, om het ene te bereiken moet steeds iets anders opgeofferd worden.

5) "VERMOEIING" IS BEDRIEGLIJK EN VEROORZAAKT VELE ONGEVALLEN

Vermoeiing van materialen is een vorm van slijtage veroorzaakt door herhaalde belastingen van beperkte intensiteit. Met andere woorden, een herhaaldelijke belasting veroorzaakt vroeg of laat het breken van een stuk, ook al gaat het om normale belastingen. De vermoeiing

verzwakt geleidelijk het stuk en op een zeker ogenblik bezwijkt het terwijl u aan het fietsen bent. Ook kan het verzwakte onderdeel bezwijken ten gevolge van een stoot, die normalerwijze te zwak is om het stuk te beschadigen. Het kan ook gebeuren dat een stoot, op zichzelf onvoldoende voor bezwijking van het onderdeel, de structurele ongeschondenheid in het gedrang brengt, waardoor vermoeiingsverschijnselen sterk toenemen. Vermoeiing is bedrieglijk daar onderdelen stuk gaan zonder dat bijzondere signalen optreden die argwaan bij de gebruiker zouden kunnen wekken. Om er meer over te weten te komen kan je een kijkje nemen op www.wikipedia.org bij het woord "vermoeiing".

6) DE NORMEN REGELEN DE BEPERKTE DUUR VAN FIETS EN ONDERDELEN

De normen in verband met de kwaliteitsstandaard van de fietsen vereisen absoluut niet dat een fiets eeuwig moet meegaan, in tegendeel ze bepalen een minimum nuttige levenscyclus die de onderdelen moeten overschrijden om verkocht te mogen worden. De nuttige levensduur van een fiets, waarbuiten de minimum veiligheidsvereisten verloren gaan, is voor de wetgever een bekend en vaststaand feit.

7) EEN RATIONELE VEILIGHEID KAN ENKEL BEREIKT WORDEN DOOR ACTIEVE MEDEWERKING VAN DE GEBRUIKER

Zoals je aan je huisarts eerlijk de symptomen van een aandoening of ongesteldheid moet meedelen opdat hij een gerichte behandeling zou kunnen voorschrijven, moet de technicus van de geautoriseerde **PINARELLO**[®] rijwielhandelaar recht door op de hoogte gebracht worden van alle signalen die symptomen van een technisch probleem zouden kunnen voorstellen. Je kunt gedurende het fietsen aanhoudend geknars horen of wrijvingen, stroefheid, spelingen, bezwijkingen en andere afwijkingen opmerken. Of tijdens de schoonmaak van de fiets kan je barsten of scheuren, spelingen, verkleuringen, delaminatie of het loskomen van de fietsslak waarnemen. Deze signalen kunnen duiden op een probleem. Bovendien ben je de enige die er op de hoogte van is of de fiets stoten heeft opgelopen, gevallen is of buitengewone belastingen enz. heeft ondergaan. Je hebt uiteindelijk meer contact met je fiets dan de fietstechnicus of fietsmaker. Je hebt dus meer mogelijkheden om eventuele problemen op te merken.

8) SOMS KAN HET NOODZAKELIJK ZIJN ONDERDELEN TE VERVANGEN DIE NIEUW LIJKEN

Als algemene regel geldt dat een overmatige voorzichtigheid steeds beter is dan overmatige risico's. Wacht niet tot een onderdeel bezwijkt om het te vervangen. Het moet vervangen worden voor het einde van zijn nuttige levenscyclus. Het is mogelijk dat sommige materialen, zoals koolstof bij voorbeeld, niet duidelijk hun opgelopen structurele schade vertonen. Het is tevens mogelijk dat andere materialen de opgetreden moeheid niet gemakkelijk laten blijken, zoals het geval is voor aluminium bij voorbeeld. Indien de fietstechnicus van de geautoriseerde **PINARELLO**[®] rijwielhandelaar je aanraadt een onderdeel te vervangen, moet je niet denken dat hij dit doet om je een product te verkopen dat je waarschijnlijk niet nodig hebt. In tegendeel, waarschijnlijk doet hij dit omdat hij er voordeel bij heeft je nog voor vele jaren als – gezonde – klant te kunnen bedienen!

9) IN ELK GEVAL KAN DE ABSOLUTE VEILIGHEID NIET BEREIKT WORDEN

Fietsen houdt risico's in, zoals met de auto rijden of een vliegtuig nemen. Elk fietsonderdeel kan op een bepaald ogenblik bezwijken, ook al worden regelmatige controles en onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd. De wegen kunnen verraderlijk en onbetrouwbaar zijn. Ook al rijdt je ook nog zo voorzichtig, er bestaat steeds de mogelijkheid dat andere bestuurders je bij een ongeval betrekken. Je moet deze risico's aanvaarden of van het fietsen afzien. De doelstelling is dat deze mooie sport zo veilig mogelijk wordt door de risicofactoren zo laag mogelijk te houden.




LEES AANDACHTIG DEZE INSTRUCTIES EN BEWAAR ZE!

*Velen denken dat het lezen van de instructies verloren tijd is, maar zo is het niet! De fietswereld is steeds in evolutie en de laatste jaren deden technologieën en materialen uit de lucht- en ruimtevaartsector hun intrede. Ook wie reeds jarenlang in deze sector werkt, heeft updating nodig. Daarom zijn de instructies een kostbare hulp voor je veiligheid. Bewaar deze instructies samen met de instructies m.b.t. de op de fiets gemonteerde onderdelen, die de rijwielhandelaar je moet hebben overhandigd, zodat zowel de fietstechnicus van de geautoriseerde **PINARELLO**® rijwielhandelaar als jij zelf de instructies in de toekomst kunnen raadplegen; hou er rekening mee dat de meest recente versie steeds beschikbaar is op de website www.pinarello.com.*

*De geüpgrade instructies van de onderdelen zijn normaal gezien beschikbaar op de websites van de respectievelijke fabrikanten. Deze instructies maken geen ervaren fietstechnicus van je. Het is dus van essentieel belang dat je steeds een bevoegde fietstechnicus raadpleegt. Indien je vragen hebt waarin de instructies tekort schieten, neem dan alsjeblieft onmiddellijk contact op met je geautoriseerde **PINARELLO**® rijwielhandelaar of met de firma **PINARELLO**®.*

VEILIGHEID: TERMINOLOGIE EN ICONEN

De opmerkingen betreffende de veiligheid zijn in de hele wereld gestandaardiseerd volgens regels die drie risiconiveaus voorzien met drie types veiligheidsborden en hun relatieve kleuren:

-  **CAUTION** (VOORZICHTIG!) zwart op gele achtergrond, duidt een potentieel gevaarlijke situatie aan. Indien de situatie niet wordt vermeden kunnen lichte of matige verwondingen veroorzaakt worden.
-  **WARNING** (OPGEPAST!) zwart op oranje achtergrond, duidt een potentieel gevaarlijke situatie aan. Indien de situatie niet wordt vermeden kunnen zware of dodelijke verwondingen veroorzaakt worden.
-  **DANGER** (GEVAAR!) wit op rode achtergrond, duidt onmiddellijk gevaar aan. Indien de situatie niet wordt vermeden kunnen ernstige of dodelijke verwondingen veroorzaakt worden.

DEFINITIE VAN "ONGEVAL": wanneer in deze handleiding over "ongeval" wordt gesproken, bedoelen we een incident waarbij de fiets kan beschadigd worden of waarbij de fietser of de personen die erbij betrokken worden ernstige of dodelijke verwondingen kunnen oplopen.

HOEVEEL WEEG JE?

Niet om ons in te laten met je privéleven; het is een veiligheidskwestie. Fietsen worden niet ontworpen om om het even welk gewicht te verdragen, de onze zijn geen uitzondering. Elk onderdeel kan een specifieke gewichtsbepending hebben. Dus zoals de kracht van een ketting door de zwakste schakel wordt bepaald, zal de gewichtsbepending van de fietser bepaald worden door het onderdeel met de kleinste gewichtsbepending. Bij gelijke condities, zal de levenscyclus van elk fietsonderdeel kleiner worden naarmate het gewicht van de fietser verhoogt; boven een bepaalde gewichtslimiet kunnen de fietsonderdelen een structurele bezwijking ondergaan, ook al zijn ze nieuw. Hoe groter je lichaamsgewicht hoe meer controles en hoe

meer onderhoudswerkzaamheden je dus moet uitvoeren (meer details in de volgende hoofdstukken). Daar meerdere factoren bijdragen tot de stress van het frame, de onderdelen en de wielen, kan men niet enkel spreken van het gewicht van de fietser. Het is echter verstandelijk bijzondere aandacht te besteden indien je meer dan 90 kg weegt. Indien je echter de 110 kg overschrijdt, adviseren we je te laten begeleiden bij de keuze van een frame, wielen en fietsonderdelen, die geschikt zijn voor jouw gewicht. Je kunt voorzorgsmaatregelen treffen om de levenscyclus van de onderdelen te verlengen, ook al ben je niet bijzonder zwaar: gebruik indien mogelijk steeds fietsbanden van goede kwaliteit met een diameter van minimum 24mm, gebruik wielen die de oneffenheden van het wegdek goed absorberen, fiets enkel op geasfalteerde wegen die in perfecte condities verkeren, gebruik een zadel met goede demping, vermijd uitermate lichte frames, onderdelen en wielen, vermijd indien mogelijk rechtopstaand te fietsen, verander van versnelling wanneer je freewheelt of vermijd grote druk op de ketting tijdens het schakelen of derailleren.

REGISTREER HET FRAME OP DE WEBSITE www.pinarello.com!

Indien je de oorspronkelijke aankoper bent en je binnen de 10 dagen na de aankoop je frame op de website www.pinarello.com registreert, verwerf je belangrijke voordelen:

- drie jaar garantie i.p.v. twee;
- je kan gedurende de garantie genieten van de "Crash Replacement Policy";
- bij diefstal kan je het nummer van het frame aan de overheid meedelen en indien de fiets wordt teruggevonden kan je bewijzen dat je de rechtmatige eigenaar ervan bent;
- we kunnen via je e-mail adres contact met je opnemen indien een technisch probleem optreedt.


De identificatiecode van het frame bevindt zich onder de bracketpot; indien de code bedekt wordt door de klem van de kabelgeleider, kan je hem een weinig verplaatsen. Let op, indien de code werd verwijderd of gewist, zou het kunnen dat het frame niet origineel is, gestolen is of van onrechtmatige afkomst is. Het is dan niet door garantie gedekt en kan dus niet geregistreerd worden.

ALVORENS DE FIETS TE GEBRUIKEN


De geautoriseerde **PINARELLO**[®] rijwielhandelaar kan, behalve je te helpen de meest geschikte maat voor je te vinden, je tevens ten dienste staan om te controleren of de gemonteerde accessoires over de juiste afmetingen beschikken. Hij kan je helpen ze op maat in de meest geschikte stand af te stellen, gericht op het gebruik dat je van de fiets zal maken. Soms is het bij voorbeeld noodzakelijk de stuurpen of zadelpen te wijzigen: doe dit onmiddellijk nu de fiets nog nieuw is, maar verzeker u ervan dat ze volledig compatibel zijn en niet leiden tot het verval van de garantie.

 **WARNING.** De fiets moet op jouw maat en eisen afgesteld worden zodat de functionaliteit en dus de prestaties niet worden teruggedrongen, maar vooral om gevaar voor ongevallen te beperken.

Raak vertrouwd met het rijwiel door in een begrensde ruimte zonder obstakels de fiets op lage snelheid uit te proberen; probeer de pedalen in en uit te klikken, probeer te schakelen en te remmen. Trap niet achteruit wanneer je schakelt, je zou de transmissie beschadigen.

 **WARNING.** Het is gevaarlijk op lage snelheid smalle bochten te nemen, daar de punten van de schoenen het verdraaide voorwiel kunnen raken; om ongelukken te vermijden moet geoefend worden en geleerd worden deze interferentie te vermijden alvorens de fiets op de openbare weg te gebruiken.

Het is belangrijk dat deze proeven ook op een nat wegdek worden uitgevoerd, daar de wegvastheid en de remprestaties sterk veranderen.

 **WARNING.** Leer zacht om te gaan met de remmen, vooral op een nat wegdek. Dit is van groot belang voor de veiligheid. Het niet correct remmen kan ongevallen veroorzaken.

Verzeker je ervan dat de fiets conform is met de van kracht zijnde normen en het gewoonterecht in het land van gebruik. Ken je de wegcode goed en de eventuele regels in verband met de fietspaden? Door een correct weggedrag in overeenstemming met de plaatselijke wetgeving wordt het fietsen niet alleen veiliger maar ben je ook wettelijke beschermd bij een ongeval. Indien om een of andere reden de fiets je niet de nodige veiligheid biedt en je voelt dat je er de volledige controle niet over hebt, moet je absoluut het probleem met je geautoriseerde **PINARELLO**[®] fietshandelaar oplossen alvorens de fiets te gebruiken. Indien je uiteindelijk ontdekt dat je geen feeling hebt met dit soort fiets, kan je er beter van afzien dan de kans te lopen op een ongeval.

NAVERKOOP HULPSTUKKEN

De markt biedt vele hulpstukken aan voor fietsen. Sommige worden geproduceerd door betrouwbare firma's, waar de producten worden getest en de kenmerken en grenzen op correcte wijze worden verklaard. Andere producten worden gefabriceerd (of verkocht) door kleine firma's zonder structuren, die de mogelijkheid niet hebben betrouwbare testen uit te voeren en niet eens de functionele limieten, de weerstand of de levenscyclus van het product kennen. Gezien het moeilijk is de betrouwbare van de minder betrouwbare producten te onderscheiden, adviseren wij dat je de verkoper om een attest vraagt waarin wordt verklaard dat het product dat je hebt aangekocht veilig en volledig compatibel is met je fiets en waarin het gebruik dat je er wenst van te maken wordt vermeld; ook eventuele gebruiksbependingen of weerstandgrenzen dienen eerst verklaard te worden. Dit is van groot belang, daar bij een ongeval het praktisch onmogelijk zal zijn schadevergoeding te verkrijgen van firma's die weinig of niet betrouwbaar zijn en misschien enkel een webwinkel hebben. Ze zijn niet gedekt door een verzekeringspolis en beschikken niet over garantiekapitaal.

UIT TE VOEREN CONTROLES VOOR ELKE RIT

ALGEMENE AANWIJZINGEN

Zoals reeds eerder werd gezegd, wat de veiligheid betreft is jouw bijdrage van essentieel belang. Maak er een gewoonte van enkele controles uit te voeren alvorens te gaan fietsen. Dit zal het risico op ongevallen beperken. Deze controles staan niet ter vervanging van de controles die regelmatig door de geautoriseerde **PINARELLO**[®] rijwielhandelaar moeten uitgevoerd worden, maar maken integrerend deel uit van het programma voor ongevallenpreventie. Er moeten zowel controles uitgevoerd worden op de functionaliteit als op de structurele ongeschondenheid, beide van groot belang voor de veiligheid! We weten wel dat het vervelend is telkens de fiets te controleren, maar het is noodzakelijk om het risico op ongevallen te beperken. De volgende lijst is niet compleet. Het is dus noodzakelijk samen met de geautoriseerde **PINARELLO**[®] rijwielhandelaar


te controleren om de nodige integraties te bepalen, bij voorbeeld op grond van de wijzigingen die aan de fiets werden aangebracht of op grond van de geïnstalleerde accessoires.

 **WARNING.** Gebruik de fiets niet tot eventuele problemen werden opgelost, zodat ongevallen vermeden worden.

 **WARNING.** Deze fiets werd uitsluitend ontworpen om op een glad fietspad of wegdek te rijden. Extra belasting verkort de levenscyclus en kan structurele bezwijking veroorzaken. Om ongevallen te voorkomen, moet verkeerd of oneigenlijk gebruik vermeden worden.

ALGEMENE CONTROLE OP DE SLIJTAGE, VERMOEIING EN STRUCTURELE ONGESCHONDENHEID

Verzeker je ervan dat het frame, de wielen, de vorken, de zadelpen, het zadel, het stuur en alle andere onderdelen geen tekens van slijtage, schade of "vermoeiing" opleveren. "Vermoeiing" is een vorm van slijtage veroorzaakt door regelmatig herhaalde belasting met lage intensiteit en werkt de progressieve scheiding van de moleculaire structuur in de hand; in het begin is de scheur microscopisch en bijna niet waarneembaar, na verloop van tijd wordt ze steeds groter zodat het onderdeel steeds zwakker wordt en uiteindelijk breekt en bezwijkt (bezoek voor meer informatie de website www.wikipedia.org en zoek het woord "Vermoeiing" op).


 **WARNING.** "Vermoeiing" is in het begin niet goed zichtbaar en daarom bedrieglijk; om risico op ongevallen te beperken, moet toezicht gehouden worden op de slijtage en moeten de tekens van vermoeiing herkend worden voor plotselinge bezwijking optreedt.

Vermoeiing is moeilijker te herkennen dan normale slijtage. Er moet meer aandacht voor opgeleverd worden. De symptomen of indicaties voor vermoeiing kunnen de volgende zijn: barsten, scheuren, microbreuken, vervormingen, beschadiging van de lak, verfsplinters, roest, rare geluiden. Om de structurele ongeschondenheid van enkele onderdelen te controleren, dien je ze te demonteren (bv. de trapassen, de as van de bracket). Maar dit zijn werkzaamheden waar een goede mechanische kennis en bijzonder gereedschap voor nodig is. Je moet je hiervoor dus wenden tot je geautoriseerde **PINARELLO**® rijwielhandelaar.

PENETRANTONDERZOEK

Om de eerste symptomen van "vermoeiing" te visualiseren zijn penetranten een belangrijk hulpmiddel (bezoek voor meer informatie de website: www.wikipedia.org). Deze producten zijn onvervangbaar om kleine barsten op te sporen. Een van de meest gebruikte types bestaat uit twee spuitbusjes, een met rode penetrant en een met witte ontwikkelaar. De rode penetrant wordt op het te controleren oppervlak gespoten. Vervolgens laat je de penetrant in de eventuele scheuren dringen. Naderhand moet de penetrant van het oppervlak verwijderd worden. Nu kan de witte ontwikkelaar gespoten worden. Indien op het materiaal barsten of scheuren aanwezig zijn, ook zeer kleine, werd de ingedrongen rode penetrant niet verwijderd en wordt hij uit de scheur getrokken door contact met de vervolgens toegebrachte ontwikkelaar. De witte ontwikkelaar wordt rood en de barst wordt zichtbaar. Een ander product dat dezelfde functie heeft, is een fluorescente penetrant. De barsten worden in dit geval zichtbaar door het gebruik van een Wood lamp of UV-lamp (zwart licht).


AANDRAAIMOMENTEN

 **WARNING.** Te hoge of te lage aandraaimomenten kunnen leiden tot het breken van het frame of de schroeven, structurele beschadiging van de onderdelen, slechte werking of delen die van het frame loskomen. Om de mogelijkheid op ongevallen te beperken, moet je steeds controleren of de waarden correct zijn.

Raadpleeg voor de aandraaimomenten van de producten die op de fiets werden gemonteerd de oorspronkelijke instructies en de tabel die hieronder wordt weergegeven. Let op, indien de aandraaimomenten verwijzen naar gesmeerde schroefdraden, dienen de schroefdraden voor de montage gesmeerd


te worden en moet vet op basis van Lithium vermeden worden. Om de aandraaimomenten correct te gebruiken en controleren, is een momentsleutel nodig waarvan het meetveld de waarde van de gespecificeerde momenten omvat (elke momentsleutel werkt enkel in een bepaald waarde-interval).

REMMEN


 **WARNING.** Wanneer de remmen niet in optimale conditie verkeren kan er meer ruimte nodig zijn voor het remmen of kan je de controle over het rijwiel verliezen. Controleer of het remsysteem in perfecte conditie verkeert om ongevallen te vermijden.

Vergewis je ervan dat de remschoenen een dikte behouden die het mogelijk maakt het gewenste traject, met een redelijke marge, veilig af te leggen. Neem indien nodig reserveremschoenen mee en gereedschap om ze te vervangen. Controleer of beide schoenen zich op juiste afstand van de velgen bevinden. Indien ze te ver staan wordt de maximum uitvoerbare remkracht beperkt en dit kan zeer gevaarlijk zijn, vooral wanneer het regent. Check of de schoenen in de juiste stand staan en of de schroeven correct zijn aangespannen. Controleer ook de correcte aanspanning van de kabelschroeven. Ga tevens na of de kabels in goede staat zijn en ze ongestoord glijden. Check uiteindelijk de algemene functionaliteit. Alles moet tiptop in orde zijn.


WIELEN

 **WARNING.** Indien de wielen niet in optimale conditie verkeren, zou je tijdens het fietsen de controle over het rijwiel kunnen verliezen, wat zou kunnen leiden tot een ongeval. Volg de volgende indicaties op om het risico te beperken.

Vergewis je ervan dat de wielblokkeringen goed zijn aangespannen, de wielen gecentreerd zijn, er geen laterale of radiale spelingen aanwezig zijn en er geen spaken los gekomen zijn. De wielen afstellen is geen eenvoudige taak en er is deskundigheid voor nodig. Probeer het dus niet zelf te doen maar wend je tot een geautoriseerde **PINARELLO** rijwielhandelaar. Controleer op grond van je gewicht, de rijcondities en het type/diameter van de afdekkingen of de druk correct is; zowel de velgen als de banden hebben een maximum toegestane druk. De laagste van de twee mag niet overschreden worden om ontploffen te vermijden of te voorkomen dat de band uit de velg komt gedurende het fietsen. Indien je buizen gebruikt, controleer dan of ze op perfecte wijze aan de velg vast zitten. Check of de banden in goede staat verkeren en geen structurele schade hebben opgelopen. Ga tevens na of de remoppervlakken van de velgen schoon en niet vettig zijn en of er geen metalen deeltjes op aanwezig zijn. Verzeker je ervan dat de remschoenen schoon zijn en er geen zand, steentjes of metalen deeltjes op aanwezig zijn. Gebruik geen schuurpapier om ze schoon te maken maar een schone metalen vijl. Controleer uiteindelijk of er geen interferentie wordt gecreëerd tussen de wielen en de slag/snelheid sensoren van een eventuele fietscomputer. Wanneer sensoren gemonteerd worden, moet er in het bijzonder op gelet worden dat ze zodanig geplaatst worden dat een kleine verschuiving geen ongeval kan veroorzaken: de snelheidssensor op de vork bij voorbeeld moet voor de vork gemonteerd worden, zodanig dat indien de sensor zich naar de spaken toe zou verplaatsen, hij door de spaken zelf naar buiten wordt geduwd i.p.v. ze te blokkeren of te breken. Raadpleeg in elk geval de instructies van de fietscomputer.

 **WARNING.** Een sensor die met de spaken in aanraking komt, kan een ongeval veroorzaken. Het is dus van groot belang dat hij op correcte wijze wordt gemonteerd en aangespannen.

TRANSMISSIE

 **WARNING.** Er gebeuren vele ongevallen omdat de spaken de arm van de achterderailleur aanhaken. Gebruik een spaakbescherming en volg de volgende indicaties op om het gevaar te beperken.

Stel de eindloop van de achterderailleur zodanig af dat de arm ver genoeg van de spaken blijft, door de ketting op de grootste trapas te brengen en op de shifter te drukken. Hou er rekening mee dat onder belasting het frame, de wielen en de banden kunnen vervormen waardoor


de spaken en de arm elkaar naderen. Vergewis je ervan dat het uiteinde van de rechtse achtervork, waar de achterderailleur wordt vastschroeft, intact en niet vervormd is.

STUUR EN STUURPEN

 **WARNING.** Een stuur dat niet op correcte wijze werd bevestigd of stuk is, kan leiden tot het verlies van de controle over je fiets. Hierdoor kan een ongeval veroorzaakt worden. Volg de volgende raad op om het gevaar te beperken.

Vergewis je ervan dat het stuur correct werd bevestigd en dat er geen spelingen zijn met de vork. Controleer of de stuurpen zowel aan het stuur als aan de vork op correcte wijze bevestigd is (plaats je voor de fiets, hou het wiel tussen je benen vast en probeer het stuur te verplaatsen); een te harde aanspanning kan structurele schade aanbrengen aan de aanspanonderdelen, onvoldoende spanning kan spelingen en breuk van de schroeven veroorzaken. Het gebruik van MOST SAFE™ samenstellingspasta helpt de grip van de stuurpen op het stuur en van de vork. Verzeker je ervan dat de besturingen op correcte wijze worden bevestigd. Check of de buisvormige uiteinden van het stuur door dopjes worden beschermd zodat ze geen verwondingen kunnen veroorzaken.


ZADEL EN ZADELPEN


 **WARNING.** De breuk van het zadel en de zadelpen kan een ongeval veroorzaken. Volg het advies op om het gevaar te beperken.

 **WARNING.** Sommige zadels en/of bepaalde zadelstanden kunnen bij bepaalde personen soms bloedsomloopproblemen veroorzaken. Voer de hieronder vermelde geadviseerde controles uit om fysieke schade te vermijden.

Controleer of de zadelpen intact is en correct is bevestigd. Over het algemeen – maar in het bijzonder indien hij uit koolstof bestaat – moet het te strak aanspannen vermeden worden. Dit zou insnijdingen kunnen veroorzaken waardoor hij onverwacht zou kunnen breken. Het gebruik van het samenstellingsproduct MOST SAFE™ helpt de koppelingswrijving te verhogen, waardoor het aandraaimoment kan beperkt worden en waardoor vermeden wordt dat met de tijd de zadelpen aan het frame gaat kleven (de pasta moet een keer per jaar opnieuw aangebracht worden). Het zadel moet stevig aan de zadelpen bevestigd worden. Hierbij moeten de centreerruimtes aangeduid op het frame in acht genomen worden. Verkeerde aandraaimomenten kunnen de breuk van de zadelpen en van het steunframe van het zadel veroorzaken. De keuze en de stand van het zadel zijn voor de prestaties en het comfort van fundamenteel belang, maar spelen ook een rol bij het voorkomen van gezondheidsproblemen i.v.m. een verminderde bloedsomloop; het zadel is inderdaad een zeer klein oppervlak om je lichaamsgewicht te steunen en het voert dus een hoge specifieke druk uit. Dit is de reden waarom de keuze van het model en de afstelling zo belangrijk is. Indien gedurende het fietsen de ledematen stijf worden, je gevoelloosheid of andere symptomen van een slechte bloedsomloop opmerkt, kun je het zadel beter niet meer gebruiken en aandachtig overwegen of het beter is de zadelstand te wijzigen of een ander zadelmodel aan te schaffen.

KOOLSTOFCONTROLES

 **WARNING.** In tegenstelling met andere materialen zal koolstof bij voorbestaande schade of overbelasting niet plooiën maar onverwacht breken. Voer de geadviseerde veiligheidscontroles uit om gevaar op ongevallen te beperken.

 **WARNING.** Indien koolstof stoten of botsingen heeft ondergaan, zou het zijn structurele ongeschondenheid kunnen verloren hebben. Daar het niet steeds mogelijk is de structurele schade te herkennen, is het ook niet mogelijk volledig zeker te zijn dat een koolstofproduct volledig veilig is. Om risico's op ongevallen te beperken, is het aangeraden alle onderdelen in koolstof die stoten of botsingen ondergingen te vervangen, ook al zien ze eruit alsof ze geen schade hebben opgelopen.

Structurele schade en tekens van vermoeiing van koolstof bepalen, vraagt grote aandacht en is niet steeds mogelijk; behalve de reeds besproken signalen, kunnen er andere tekens zijn: deuken, verlies van stijfheid, plaatselijke structurele buigzaamheid, abnormale luidruchtigheid, lakvervorming, delaminatie (het afsplijten van de verschillende koolstoflagen). Over het algemeen zijn de penetranten voor het bepalen van microbreuken een grote hulp. We adviseren onze geautoriseerde rijwielhandelaars ze te gebruiken. Het verlies van stijfheid kan gecontroleerd worden door het betreffende deel in veiligheidsconditie (bij stilstand) te belasten, om aldus na te gaan of abnormale buigingen ontstaan. De delaminatie en over het algemeen de structurele schade kunnen visueel waargenomen worden. Ook kan het volledige oppervlak van het onderzochte onderdeel met een licht voorwerp lichtjes beklopt worden. Kies een voorwerp dat het oppervlak niet kan beschadigen zoals bij voorbeeld een pen in pvc: door het geluid kan je een intact deel van een beschadigd deel onderscheiden. Een deel van de structuur dat intact is, heeft een volle harmonische klank, terwijl een beschadigd deel een doffe klank voortbrengt. De verschillende klanken helpen je samen met het tastend en visueel onderzoek eventuele beschadigde zones op te sporen. Toch is het nog steeds mogelijk dat een structurele schade niet wordt waargenomen.

BIJ VERMOEIING, SCHADE OF SLIJTAGE

 **WARNING.** Om het even welk product dat de nodige veiligheidseisen heeft verloren, moet onmiddellijk vervangen worden om ongevallen te vermijden. Raadpleeg bij twijfels een geautoriseerde **PINARELLO**® rijwielhandelaar.

VEILIGHEIDSCONTROLES EN REGELMATIG ONDERHOUD

Het is onmogelijk in dit document een onderhoudstabel voor regelmatig onderhoud op te stellen zonder de gebruikscondities te kennen, de omgeving, de trapstijl, de dagelijkse zorg, de weersomstandigheden, het gewicht en de kracht van de fietser, de geïnstalleerde onderdelen en wielen, en alle andere factoren die de controle- en onderhoudseisen beïnvloeden. Elk geïnstalleerd onderdeel of wiel heeft specifieke eisen wat de zorg en het onderhoud betreft. Raadpleeg de relatieve instructies. Het is dus van essentieel belang samen met de geautoriseerde **PINARELLO**® rijwielhandelaar een tabel voor regelmatige ingrepen op te maken, gericht op je eigen vereisten. Je zult geleidelijk leren het gebruik van de fiets te correleren met de onderhoudseisen. Wanneer de onderhoudsingenrepen worden uitgevoerd, moeten tevens de componenten die voor de controle gedemonteerd moeten worden, nagekeken worden. Onderdelen zoals bij voorbeeld de as van de bracket, de assen van de naaf, de pedaallassen, de assen van de snelsluiters, de schroef van de achterderailleur, zijn essentieel voor de veiligheid en kunnen niet gecontroleerd worden zonder ze te demonteren.

GEBRUIK VAN DE FIETS

ALGEMENE AANWIJZINGEN


Er is veel dat gedaan kan worden om risico's op ongevallen te beperken en de gevolgen van een eventueel ongeval te verbeteren. Laat je door niemand vervangen om alle nodig voorzorgsmaatregelen te nemen. Het hoofd moet door een gehomologeerde helm, in perfecte condities, beschermd worden (hij mag geen stoten ondergaan hebben en moet nog nieuw genoeg zijn). De ogen moeten door een gepaste bril beschermd worden, een correctieve bril of een zonnebril. Het is belangrijk dat je goed zichtbaar bent op de weg; draag dus geleurde kleding met reflecterende delen. De kledij moet goed strak zitten om te vermijden dat ze tussen de delen van de fiets of in andere voertuigen of voorwerpen kan verstrikt

raken. De fiets moet conform zijn met de van kracht zijnde normen in het land van gebruik. Fietsen met beperkte zichtbaarheid houdt grote risico's in en wordt dus sterk afgeraden. Indien je toch bij beperkte zichtbaarheid gaat fietsen, zijn reflecterende delen niet voldoende maar zijn lichten, zowel vooraan als achteraan, noodzakelijk. Wanneer je van de fiets stapt, moet je de helm van het hoofd verwijderen om te vermijden dat hij je keelt wanneer hij bijvoorbeeld aan een tak blijft vasthangen. Voor een grotere veiligheid is voorzichtigheid en het gebruik van het verstand zeer belangrijk bij het fietsen. Het is niet voldoende de lokale normen die het wegverkeer regelen in acht te nemen, je moet ook proberen de ongevallen die anderen kunnen veroorzaken te ontwijken. De fiets biedt inderdaad geen enkele bescherming bij ongevallen. Het heeft dus weinig belang of het potentiële ongeval niet van jou afhangt. Je moet het hoe dan ook ontwijken en proberen de meest onvoorzienbare verplaatsingen van de andere weggebruikers te voorzien. Ga om ongelukken te vermijden nooit fietsen wanneer je psychofysische conditie niet volledig in orde is. Gebruik je gsm niet gedurende het fietsen en luister niet naar muziek met de koptelefoon of oordopjes. Dit isoleert je van het wegverkeer en belet je preventieve nuttige bewegingen uit te voeren om fouten van anderen te voorzien. Vermijd, voor zover het mogelijk is, druk verkeer en wegen waar autobestuurders voorbijrazen. Wanneer het asfalt nat en/of vuil is (aarde, grind), is de wegvastheid beperkt en wordt het remmen en het nemen van bochten moeilijker.

Je hebt meer ruimte nodig om te stoppen. Fietsen als het sneeuwt of als de weg bevroren is, is zeer gevaarlijk. Wanneer temperaturen rond of onder nul voorzien worden, moet je je fiets thuis laten. Door het water gaan de remmen slechter werken. Er bestaan nog talrijke gevaren op de weg, waarvoor maximale aandacht en voorzichtigheid moet worden opgeleverd, maar het is onmogelijk ze allemaal op te noemen. We vermelden er hier nog de belangrijkste: putten, onregelmatig wegoppervlak, voorwerpen op de weg waardoor je kunt vallen en waardoor de fiets kan beschadigd worden; olievlekken, natte bladeren, zebrapaden kunnen zeer glibberig zijn; ook tramrails zijn zeer gevaarlijk. Het is van wezenlijk belang de fiets op voorzienbare wijze te besturen. Rijd niet zigzag en signaleer tijdig wat je bedoelingen zijn, bij voorbeeld wanneer je afslaat of inhaalt. Denk eraan dat de anderen goed moeten begrijpen welke je bedoelingen zijn. Snelheid gaat gepaard met gevaar. Beperk de snelheid dus telkens de condities niet optimaal zijn. De bijzondere positie die je aanneemt op een "crono" of "triathlon" fiets, maakt de fietsbesturing moeilijker, zowel wat het stuur als de remmen betreft.


Ook de reactietijden zijn langer. Je moet bijzonder aandachtig en voorzichtig zijn. Hou de handen steeds op het stuur (rij nooit zonder). Zorg ervoor dat je steeds je identiteitskaart op zak hebt en informatie over je bloedgroep en de te contacteren persoon bij je hebt. Bij een eventueel ongeval zou dit je leven kunnen redden. Aan sommige onderdelen van de fiets kan je wonden oplopen; de tandwielen bij voorbeeld hebben scherpe punten, met de transmissie of tussen de spaken van de draaiende wielen kan je je vingers verwonden. Wees dus voorzichtig wanneer je met de fiets omgaat. Vergewis je ervan dat je de gebruiksinstructies betreffende de verschillende onderdelen, gemonteerd op de fiets, goed hebt gelezen en begrepen. De opmerkingen die volgen zijn eenvoudige indicaties van algemene aard.


GEbruIK VAN DE GEÏNTEGREERDE BESTURINGEN

 **WARNING.** De geïntegreerde besturingen voeren twee verschillende functies uit. Om ongevallen te vermijden is het noodzakelijk er eerst goed meer vertrouwd te geraken alvorens ze op de weg te gebruiken. Er kan een bepaalde tijd voor nodig zijn eer je eraan wendt. De zelfde aanpassing wordt vereist wanneer je van een type/merk besturingen naar een ander overschakelt. Lees aandachtig de instructies die door de fabrikant worden geleverd en oefen veel.

Vernijd absoluut de ketting te kruisen, m.a.w. vermijd het gelijktijdig gebruik van de ketting op de grootste trapas en op het grootste tandrad, of op de kleinste trapas en het kleinste tandrad. Dit leidt tot een snelle slijtage van de trapas, de tandwielen en de ketting, verhoogt het risico op breuken en is mechanisch bekeken niet efficiënt.


 **WARNING.** Wanneer je belast van versnelling wisselt (bv. terwijl je stevig trapt of terwijl je rechtop op de pedalen staat) loop je het risico dat de ketting breekt, waardoor een ongeval kan veroorzaakt worden; bovendien zullen de ketting, de kettingwielen en trapassen voortijdig verslijten. Vermijd dit zodat risico's op ongevallen worden beperkt.

 **WARNING.** Indien de achterderailleur ontregeld is of er speling op zit, bestaat er risico op mechanische interferentie met de spaken; om ongelukken te vermijden mag u de eerste en laatste trapas niet gebruiken. Breng de fiets onmiddellijk naar je geautoriseerde **PINARELLO** rijwielhandelaar.

 **WARNING.** Moderne fietsen bezitten krachtige remmen, zowel om op een nat wegdek voldoende remprestaties te garanderen (water tussen de remschoen en de velg beperkt de remefficiëntie), als om goede prestaties te leveren wanneer de remschoen een weinig verbruikt is. Op een droog wegdek moet je deze overmatige kracht goed onder controle kunnen houden om ongevallen, zoals bij voorbeeld kantelen, te vermijden. Op een nat wegdek verliezen de wielen daarentegen gemakkelijk wegvastheid, waardoor ook weer ongevallen kunnen veroorzaakt worden. Het is dus even belangrijk op een nat wegdek de remkracht te doseren en de snelheid te beperken. In aanwezigheid van slechte wegvastheid moet de snelheid steeds beperkt worden en moet grote aandacht opgeleverd worden bij het remmen en bij bochten.

CLIPLESS PEDALEN

Voor "clipless" pedalen heb je een beetje tijd nodig om ermee vertrouwd te geraken en om het mechanisme aan te leren. Eens je in het verkeer bent, moet je er zeker kunnen van zijn dat je ze, wanneer je wilt, correct kunt in- en uitklikken. Bovendien moet je het feit aanvaarden dat de schoenen toevallig kunnen uitklikken, soms op het minst geschikte ogenblik. Dit overkomt ook de beste wielrenner. Het vuil en de slijtage zijn enkele van de vele factoren die het vermogen van de pedalen om de schoenen vast te houden kunnen beperken. Lees aandachtig de instructies die de fabrikant je heeft geleverd.

 **WARNING.** Vuile of versleten plaatjes kunnen tot onvrijwillig uitklikken leiden en een ongeval veroorzaken. Vervang de plaatjes door nieuwe voor ze versleten zijn en hou ze steeds schoon.

OPMERKINGEN BETREFFENDE HET ONDERHOUD

ALGEMENE AANWIJZINGEN

Het onderhoud van een racefiets vereist deskundigheid en specifieke bevoegdheid, gereedschap, reserveonderdelen en verbruiksmateriaal. Indien je de fiets steeds schoon houdt, kan je gemakkelijker de nodig veiligheidscontroles uitvoeren en zal de fiets langer meegaan. Gebruik specifieke producten voor de schoonmaak van de fiets en volg het gebruikadvies van de producten op. Je kan tevens water met een neutrale zeep aanwenden. Gebruik nooit oplosmiddelen, verdunners of benzine die de lak kunnen beschadigen. Indien je de slechte gewoonte hebt om stookolie of dieselolie voor het schoonmaken te gebruiken, laat die dan onmiddellijk varen. Zowel bepaalde oliën als oplosmiddelen die in de oliën aanwezig zijn kunnen de fietslak en de oppervlakafwerkingen beschadigen. Dus moet je nadat de mechanische onderdelen werden gesmeerd, onmiddellijk eventueel residu van de oppervlakken, die niet gesmeerd moeten worden, verwijderen. In het bijzonder moeten de remoppervlakken van de velgen om veiligheidsredenen steeds schoon en ontvet zijn. Let er op de remchoenen niet met olie te bevuilden.

Gebruik nooit perslucht om de fiets schoon te maken. Het water zou in de lagers terechtkomen en ze beschadigen. Het water zou tevens in de besturingen dringen, de lak schaden, de olie verwijderen, eventuele stickers doen loskomen enz. Laat je niet misleiden door het feit dat de technici

van de professionele wielrennerteams hogedrukwaterstraalmachines gebruiken: **a)** de teams gebruiken de fietsen een enkel seizoen en ze bezitten voor elke atleet meerdere fietsen, **b)** de technici hebben zeer weinig tijd en **c)** ze behandelen fietsen die "buitenmate" door anderen gebruikt werden en in elk geval **d)** nadat ze de fietsen hebben afgespoeld, voeren ze het nodige onderhoud uit. Vergewis je ervan dat het onderhoud wordt uitgevoerd met aan de stand bevestigde zadelpennbuis. Indien de Pinarello® en Most® zadelpennen met de Most Safe™ montagepasta werden gemonteerd, moeten ze een keer per jaar gedemonteerd worden om de schoonmaak uit te voeren en een nieuwe pasta aan te brengen; werden de zadelpennen daarentegen droog gemonteerd, moet de demontage en de schoonmaak maandelijks uitgevoerd worden om te vermijden dat ze aan het frame gaan kleven. De reeks met geïntegreerd Pinarello® of Most® stuur heeft geen onderhoud nodig. Wanneer ze het einde van de levenscyclus bereiken, moeten de lagers door een geautoriseerde **PINARELLO®** rijwielhandelaar vervangen worden. Voor de zorg en het onderhoud van elk onderdeel en van de wielen van de fiets moet je de instructies van het betreffende onderdeel of van de wielen raadplegen. Het is inderdaad niet mogelijk een enkel instructieblad op te stellen dat geldig is voor alle componenten en wielen die op de fiets kunnen gemonteerd worden.

SCHROEFDRADEN, SCHROEFDRAADAFDICHTINGEN, VET EN AANDRAAIMOMENTEN

Een van de kwesties waarover het meest geredetwist wordt, betreft de koppeling van schroefdraaddelen; in het bijzonder discussieert men veel of de schroefdraden nu moeten **a)** ontvet worden of **b)** ingevet worden of **c)** behandeld worden met schroefdraadafdichting, en hoe men zich in elk van deze gevallen voor het toe te passen aandraaimoment moet regelen. In principe wordt verwacht dat de mechanische schroefdraadkoppelingen stabiel blijven (vastgeschroefd) en niet lossen, en dat ze kunnen ontkoppeld worden (losgeschroefd) wanneer het nodig is (bv. voor vervangingen), men verwacht van ze dat ze geen geluid voortbrengen te wijten aan microwrijvingen van de delen en dat geen corrosie optreedt. Corrosie kan een groot probleem zijn, daar de schroefdraad geblokkeerd of vernietigd kan worden. Corrosie treedt vaak op wanneer verschillende metalen gebruikt worden (titanium-aluminium, staal-aluminium). In het verleden werd tussen de twee schroefdraden, in afwezigheid van andere oplossingen, vet gebruikt om aan deze vier eisen te voldoen. Maar het vet vergemakkelijkt het losschroeven, het duurt niet eeuwig, het is geneigd zich te verplaatsen, te wijzigen, afgeschuurd te worden, vaak beschermd het niet op correcte wijze tegen corrosie en beperkt het slechts tijdelijk de luidruchtigheid. Sinds vele jaren worden in de mechanica schroefdraadafdichtingen gebruikt. Waaruit bestaat een schroefdraadafdichting?

Het is een vloeistof die de ruimte tussen de twee schroefdraden inneemt. Op het ogenblik dat de vloeistof wordt aangebracht wordt de ruimte gevuld en in de volgende uren stijft de vloeistof op. De schroefdraadafdichtingen zijn beschikbaar in verschillende "weerstand" graden, maar voor de fiets is het gewoonlijk verkiesbaar de zwakste te kiezen, Loctite® 222 of Arexons® System 52A22. De schroefdraadafdichting biedt de schroefdraadkoppeling talrijke interessante voordelen aan: **1)** ze voorkomt ongewenst lossen/losschroeven zonder dat hoge aandraaimomenten nodig zijn, **2)** ze voorkomt corrosie in de tussenruimtes **3)** ze belet om het even welke microbeweging en relatieve luidruchtigheid, **4)** ze blijft stabiel. Schroefdraadafdichting is een product dat bij afwezigheid van lucht opstijft, dus moet de volledige ruimte tussen de schroefdraden met het product gevuld worden. Wanneer er te weinig wordt gebruikt, blijft het vloeibaar. Wanneer een schroefdraadafdichting gebruikt wordt die sterker is dan die waar we het eerst over hadden kunnen de schroefdraden blokkeren, vooral die met een grotere diameter.

Een correct gebruik van de aandraaimomenten is essentieel voor een correcte werking en om loskomen of structurele schade te vermijden. In sommige gevallen garanderen de aandraaimomenten de mechanische koppelingen, in andere gevallen vermijden ze het loskomen van de schroef. De fietstechnicus kan in bepaalde omstandigheden een zwakke schroefdraadafdichting aanbrengen en eventueel een kleiner aanspankoppel toepassen dan het geadviseerde. De toe te passen momenten zijn verschillend indien de schroefdraad gesmeerd is, behandeld werd met schroefdraadafdichting of ontvet werd. Het grootste deel van de aandraaimomenten wordt door de fabrikanten van de onderdelen geleverd en wordt in de relatieve handleidingen vermeld.

De frames in koolstof hebben hoe dan ook bijzondere aandacht nodig gedurende de montage en het onderhoud. Gebruik geen vet met lithium om de schroefdraden te smeren. De geautoriseerde **PINARELLO**® rijwielhandelaar beschikt over een momentsleutel die aandraaimomenten van 1.5 tot 50 Nm kan meten. De geadviseerde aandraaimomenten zijn:

Bevestigende schroef van de achterderailleur – 12 NM (gesmeerde schroefdraad) – Loctite® 222/Arexons® 52A22 kunnen gebruikt worden, beperkt moment op 8 Nm.

Schroef van het bandje van de voorderrailleur – op CARBON FRAME: 1.5-2 Nm (gesmeerde schroefdraad) – De Most Safe™ montagepasta kan gebruikt worden op het interne oppervlak van het bandje – op METALEN FRAMES: zie instructies van de fabrikant.

Schroef voorrem – 7 Nm (gesmeerde schroefdraad) – Loctite® 222/Arexons® 52A22 kunnen gebruikt worden indien de schroef van het Torx® type is of in staal is, beperkt moment 5 Nm.

Schroef achterrem – 6 Nm (gesmeerde schroefdraad) – Loctite® 222/Arexons® 52A22 kunnen gebruikt worden indien de schroef van het Torx® type is of in staal is, beperkt moment 5 Nm.

Bottom brackets – De Bracketpot met EXTERNE BOTTOM BRACKETS moet met de hand aangespannen worden (met de maximum uitvoerbare kracht van blote handen) en met het gebruik van Loctite® 222/Arexons® 52A22 (indien de schroefdraadafdichting niet beschikbaar is, moeten de bottoms voorlopig op 35-40 Nm aangespannen worden en vervolgens opnieuw met de schroefdraadafdichting gemonteerd worden) – Met de BRACKET-AS ISO moeten de bottoms met de hand aangespannen worden, gebruik Loctite® 222/Arexons® 52A22.

Bandjes voor bevestiging van de zadelpen – De Most Safe™ montagepasta zou steeds gebruikt moeten worden – KOOLSTOF (CARBON) ZADELPEN 3 Nm (Most Safe™, gesmeerde schroefdraad), 4 Nm (gesmeerde schroefdraad) – ALUMINIUM ZADELPEN 6 Nm.

Zadelpen: beugelschroeven voor zadelpenbevestiging – TAIL C-MAX™ 1K of 3K voorste schroef 4 Nm/achterste schroef 8 Nm (gesmeerde schroefdraden) – TAIL C-ALU™ 12 Nm (gesmeerde schroefdraad).

Stuurbevestiging: schroeven voor bevestiging van de stuurpen – Most Safe™ montagepasta is aangeraden – CARBON PEN 5 Nm (gesmeerde schroefdraden) – ALUMINIUM PEN 10 Nm (gesmeerde schroefdraden).

Stuurbevestiging: schroeven voor bevestiging van het stuur – Most Safe™ montagepasta is aangeraden – CARBON STUUR 4 Nm (gesmeerde schroefdraden) – ALUMINIUM STUUR 8 Nm (gesmeerde schroefdraden).

Interne expander stuurhuis – 7 Nm (gesmeerde schroefdraad)

Bovenste dop stuurhuis – 2 Nm (gesmeerde schroefdraad)

Bandje voor bevestiging van de geïntegreerde besturingen aan het stuur – CARBON STUUR 6 Nm (gesmeerde schroefdraad) – voor het ALUMINIUM STUUR zie instructies van de fabrikant van de besturing.

Schroef voor bevestiging van bidonhouder – Gebruik Loctite® 222/Arexons® 52A22 – 2 Nm.

Schroef voor bevestiging van de kabelklem onder bracketpot – Gebruik Loctite® 222/Arexons® 52A22 – 2 Nm.

OPGEPAST! Indien bij frames in koolstof het door de fabrikant geadviseerde aandraaimoment verschilt van het door ons vermelde moment, gebruik dan het laagste. Neem contact op met de geautoriseerde **PINARELLO**[®] rijwielhandelaar voor ophelderingen.

OPGEPAST! Voor de frames in koolstof wordt de aluminium invoeging van de bracket samen met het chassis vervaardigd. Indien de bracket op de linkse zijde een bottom zonder aanslag heeft, moet zwakke schroefdraadafdichting gebruikt worden (Loctite[®] 222/Arexons[®] 52A22) en moet de bottom met de handen gesloten worden om schade aan de invoeging te vermijden. Indien de bottom brackets aan de binnenzijde van de aluminium invoeging grijpen (kan indien de schroefdraadafdichting niet wordt gebruikt), moet je de draairichting in het oog houden en opletten dat bij verwijderingspogingen het aandraaimoment 80Nm niet wordt overschreden, om te vermijden dat de metalen invoeging van het koolstofframe verwijderd wordt. Het volledige frame zou niet meer dienen.

LAKKEN

De moderne frames zijn niet alleen van zeer beperkte dikte maar hebben thermische behandelingen en oppervlakbehandelingen ondergaan die, bij het verwijderen van de lak en het voorbereiden van het oppervlak voor een nieuwe deklaag, zouden kunnen beschadigd worden; bovendien zouden de frames in koolstof gemakkelijk structurele schade oplopen te wijten aan de gedeeltelijke verwijdering van de dunne film op het oppervlak. Daarom wordt over het algemeen het lakken afgeraden en zelfs verboden voor frames in koolstof. In elk geval doet het lakken de garantie vervallen en indien door het lakken een bezwijking optreedt, kan de firma **PINARELLO**[®] niet aansprakelijk geacht worden.

BEWARING

Het vuil, de regen, de vochtigheid, de UV-stralen, het zout en de overmatige warmte brengen structurele en esthetische schade aan en verkorten de nuttige levenscyclus van de fiets. Het rijwiel moet schoon bewaard worden, beschermd tegen licht, op een frisse en droge plaats waar weinig vochtigheid heerst. Laat nooit een natte fiets in de garage achter, vooral indien je een omgeving hebt gefietst waar zout aanwezig was, of 's winters op wegen waar zout werd gestrooid. Op enkele weken tijd zullen het zout en het water enorme schade aanbrengen. De schoonmaak en de smering moeten uitgevoerd worden voor de fiets gebruikt wordt, niet erna. Na verloop van veroorzaakt het licht verbleking van de stickers en de oppervlakafwerkingen en lakvervorming. Olie en vet gaan na verloop van tijd achteruit. Indien de fiets voor lange tijd niet gebruikt wordt, moet hij gesmeerd worden. Raadpleeg voor de specifieke aanwijzingen betreffende de bewaring van de onderdelen de relatieve instructies.

TRANSPORT

Wanneer de fiets met de auto wordt vervoerd, moet je controleren of het rijwiel op correcte wijze werd bevestigd, zodat het geen schade kan oplopen die de structurele ongeschondenheid in gevaar zou kunnen brengen. Indien de fiets op de dakdrager van de wagen wordt vervoerd, mogen steeds enkel en alleen de specifieke systemen gebruiken. Wordt de fiets bij regen of hoge vochtigheid op het dak van de wagen getransporteerd, kan door de hoge snelheid water in de geïntegreerde besturingen, de lagers en andere ruimtes sijpelen, die normaal gezien droog moeten blijven. Er bestaan fietstkoffers voor het fietstransport. Indien je het karton wilt gebruiken waarin de fiets oorspronkelijk was verpakt, moet de verpakking, om structurele en esthetische schade te vermijden, op dezelfde wijze uitgevoerd worden.