



MANUALE DI USO E MANUTENZIONE

Revisione – n.02 del 02/2025

Manuale originale: Italiano



Gentile cliente,

La ringraziamo per aver acquistato la nostra bicicletta a pedalata assistita EKLETTA.

Il prodotto da Lei acquistato, è stato realizzato secondo la normativa EN15194 ed è conforme alle Direttive Europee 2006/42/CE e 2014/30/UE. Nell'ultima pagina di questo manuale troverà una copia della Dichiarazione di Conformità CE.

Prima dell'uso, La invitiamo a leggere molto attentamente questo manuale, che contiene informazioni importanti per la sicurezza e per la manutenzione della Sua bicicletta a pedalata assistita. Consigliamo anche di conservarlo con cura come riferimento futuro. Per ogni esigenza, dubbio o domanda, può rivolgersi al proprio rivenditore o contattare il servizio di assistenza EKLETTA.

Il presente manuale è conforme ai requisiti della norma EN 15194:2017 ed alla Direttiva Macchine 2006/42/CE.

Sommario

PRIMA DEL PRIMO UTILIZZO	4
FUNZIONAMENTO PEDALATA ASSISTITA	5
REGOLAZIONI	6
Regolazione altezza sella	6
Regolazione altezza manubrio	7
Distanza sella-manubrio	8
Angolazione manubrio e comandi	8
MOTORE E DISPLAY	9
BATTERIA E CARICABATTERIE	9
Ricarica	9
Autonomia	10
Stoccaggio	11
Pulizia	12
Smaltimento	12
CONTROLLI FREQUENTI	12
MANUTENZIONE	13
Freni	13
Trasmissione	16
Ruote	19
Serie di sterzo	24
Sospensioni	26
Coppie di serraggio	28
Attrezzi	29
TAGLIANDI DI CONTROLLO	31
PULIZIA E STOCCAGGIO	32
RISCHI E PERICOLI	33
GARANZIA	Errore. Il segnalibro non è definito.
CERTIFICATO DI GARANZIA	36
LIBRETTO TAGLIANDI	37
DICHIARAZIONE DI CONFORMITA'	40

INFORMAZIONI GENERALI

Le biciclette a pedalata assistita, d'ora in avanti denominate EPAC (Electrically Power Assisted Cycle) sono biciclette dotate di un motore ausiliario che fornisce assistenza solo quando il ciclista sta pedalando, mentre quando viene interrotta la pedalata l'alimentazione del motore si disattiva automaticamente. Le EPAC EKLETTA, nel rispetto della normativa EN 15194, sono equipaggiate con un motore di potenza nominale pari a 250 W e l'assistenza del motore si interrompe alla velocità di 25km/h.

Le EPAC sono inoltre dotate di una funzione di assistenza, attivabile tenendo premuto un tasto sul dispositivo di comando (senza pedalare), fino ad una velocità massima di 6 km/h (soft start). Può essere utile quando la bicicletta viene spinta a mano, senza salirci sopra.

Ogni EPAC è controllata da una centralina che permette vari livelli di assistenza del motore, selezionabili dal dispositivo di comando.

Il peso massimo consentito per le EPAC EKLETTA è di 110 kg (somma dei pesi di ciclista, del bagaglio ed eventuali accessori). Non superate mai questo limite. Pericolo di rottura!

EKLETTA non può essere ritenuta in alcun caso responsabile di incidenti o danni conseguenti ad usi non previsti della EPAC. Qualsiasi uso non previsto della EPAC comporta inoltre il decadimento dei termini di garanzia.

PRIMA DEL PRIMO UTILIZZO

Prima del primo utilizzo dovrà regolare la posizione della sella e del manubrio in base alle sue esigenze. Segua le indicazioni riportate nel Capitolo Regolazioni.

Se è la prima volta che utilizza una EPAC, la provi utilizzando il livello di pedalata assistita più basso e lontano dal traffico. Si abitui gradualmente ai livelli di assistenza della sua EPAC. Troverà informazioni a riguardo nel capitolo "Funzionamento pedalata assistita".

La distribuzione dei pesi su una bicicletta a pedalata assistita è molto differente da una bicicletta tradizionale, in quanto è più pesante a causa di motore e batteria. Pertanto parcheggiare, spingere, sollevare e trasportare una EPAC richiede uno sforzo maggiore. Tenga ben presente quando deve caricarla/scaricarla sulla macchina o sul portabiciclette.

Prima di utilizzare la EPAC caricare la batteria e verificare che questa sia inserita correttamente. In alcuni modelli EKLETTA, quando la batteria viene inserita nella sua sede si sente un clic che indica l'avvenuta chiusura e bloccaggio, in altri occorre bloccare la batteria con l'utilizzo della chiave in dotazione. Nel caricare la batteria segua le indicazioni riportate nel capitolo Gestione della batteria > Ricarica.

Le varie funzioni della EPAC si attivano tramite i tasti del dispositivo di comando sul manubrio. Per maggiori informazioni sul dispositivo di comando si rimanda alle istruzioni del produttore allegate al presente manuale.

Una volta che ha preso confidenza con tutte le funzioni del display, prenda confidenza con il sistema frenante. Le EPAC EKLETTA vengono generalmente fornite con il freno anteriore che viene azionato dalla leva sinistra. Si faccia questa verifica, poiché azionare inavvertitamente il freno della ruota anteriore potrebbe provocare

una caduta. Se l'impostazione non corrispondesse alle proprie abitudini è possibile modificare l'attribuzione delle leve freno. Per fare questa operazione si rivolga al suo rivenditore.

Effettui delle frenate di prova su strade prive di traffico! Aumenti progressivamente la pressione sulla leva così da avvicinarsi gradualmente alla frenata massima. Per ulteriori informazioni si rimanda al capitolo Manutenzione > Freni.

Se non conosce il funzionamento del cambio, approfondisca leggendo il capitolo Manutenzione > Sistema di trasmissione

Tutte le EPAC EKLETTA sono dotate di un sistema di ammortizzazione anteriore, ed in alcuni casi anche posteriore. Troverà maggiori informazioni nel capitolo Manutenzione > Sistema di ammortizzazione

La circolazione stradale è regolamentata dal codice della strada che varia da paese a paese, pertanto è possibile che la sua bicicletta non sia equipaggiata in modo completo. Si informi presso il suo rivenditore di fiducia sulle leggi e sulle disposizioni in vigore nel suo paese e/o nel paese in cui intende usare l'EPAC, quindi lo faccia equipaggiare nel rispetto di tali norme, prima di immettersi nel traffico.

FUNZIONAMENTO PEDALATA ASSISTITA

Per accendere e spegnere il sistema utilizzi il tasto di accensione del dispositivo di comando sul manubrio. Sullo stesso dispositivo si trovano i tasti che permettono di selezionare il livello di assistenza desiderato. Una volta accesa la EPAC, il motore si attiva semplicemente pedalando.

In termini generali, dei sensori misurano la pedalata e regolano automaticamente il supporto del motore a seconda del tipo di assistenza scelto. La potenza della spinta ausiliaria è determinata dalla modalità di pedalata assistita selezionata, dalla velocità e dalla forza impressa sui pedali.

L'assistenza alla pedalata si disattiva automaticamente quando si supera la velocità di 25 km/h o quando si smette di pedalare.

Se non è ancora abituato alla guida di una EPAC, tenga presente che probabilmente dovrà modificare le sue abitudini di guida ed evitate quanto segue:

Prima di appoggiare i piedi sui pedali si sieda sulla sella.

Tenga presente che generalmente sarà più veloce del solito. Sia quindi previdente e sempre pronto a frenare non appena si trova in situazioni non chiare o se avvista un potenziale pericolo.

In prossimità di curve o svolte, interrompere la pedalata in anticipo rispetto a quanto si è abituati fare, perché il motore potrebbe fornire ancora spinta, facendole affrontare la curva con una velocità eccessiva.

Faccia attenzione su strade con fondo sdruciolevole (bagnato, neve, ghiaia, ecc.), soprattutto in curva, in quanto la spinta data dal motore alla ruota posteriore può generare perdita di controllo e il rischio di caduta è maggiore.

Indossi sempre un abbigliamento chiaro e ben visibile. Guidi nel traffico stradale con attenzione e prevenga possibili comportamenti di guida sbagliati degli altri utenti del traffico.

Se la batteria si scaricasse prima di arrivare a destinazione o se preferisce fare un'attività fisica più intensa, l'EPAC può comunque essere utilizzata come una bicicletta muscolare e cioè senza assistenza alla pedalata.

Tenga comunque presente che, nel caso la batteria si fosse scaricata, il display non funziona da ciclo computer e l'impianto d'illuminazione non è disponibile.

E' importante comunque ricaricare la batteria subito dopo il rientro e non lasciare la batteria scarica per lungo tempo. Legga con attenzione il capitolo Batteria e caricabatterie.

REGOLAZIONI

La posizione di seduta è di fondamentale importanza per il benessere del ciclista e per permettere di ottenere prestazioni ottimali in sella alla propria EPAC. Pertanto è necessario regolare precisamente la sella e il manubrio in base alle proprie esigenze.

La scelta del tipo di EPAC determina già la posizione del corpo sulla sella, ci sono però alcuni componenti che consentono di adattare questa posizione alle proporzioni del proprio corpo. Tali componenti sono il reggisella, l'attacco manubrio e le leve dei freni. Nei prossimi paragrafi troverà le indicazioni per regolarli in base alle sue esigenze.

Regolazione altezza sella

Durante la pedalata l'avampiede dovrebbe trovarsi oltre la metà dell'asse del pedale e, nel punto più basso della pedivella, la gamba non deve essere completamente estesa. Se la sella è troppo in alto risulterà difficile superare il punto più basso e la pedalata non sarà circolare. Invece, una sella impostata troppo in basso può essere causa di dolori al ginocchio.

Per verificare l'altezza della sella faccia come di seguito indicato, utilizzando scarpe con suola piatta:

si sieda sulla sella e metta il tallone sul pedale che si trova nella posizione più bassa. In questa posizione la gamba deve risultare estesa al massimo.

Per regolare l'altezza della sella è necessario:

1. Allentare il collarino reggisella svitando la vite di chiusura oppure aprendo il bloccaggio rapido;
2. Sollevare o abbassare il reggisella inserito nel relativo tubo verticale;
3. Nell'estrarre il reggisella fare attenzione a non superare il limite contrassegnato; pericolo di rottura!
4. Assicurarsi che la sella sia allineata in senso longitudinale;
5. Serrare nuovamente il collarino di fissaggio alla coppia di serraggio raccomandata (v. capitolo Coppie di serraggio).

Una volta toccato il pavimento accertarsi di essere in una posizione di equilibrio. Se così non fosse consigliamo abbassare leggermente la sella.

Fare attenzione a non serrare troppo la vite della chiusura del reggisella. Un serraggio eccessivo può danneggiare il reggisella o il telaio. **Pericolo di rottura e caduta!**

Non usare mai la EPAC con il reggisella estratto oltre la marcatura di massima estrazione. Il reggisella o il telaio potrebbero rompersi. **Pericolo di rottura e caduta!**

Per effettuare le operazioni sopra descritte si richiedono attrezzi adeguati, manualità, nonché esperienza. In caso di dubbi consultare il proprio rivenditore. Al termine della regolazione effettuare un giro di prova su una zona priva di traffico.

Regolazione altezza manubrio

Per regolare l'inclinazione della schiena agire sull'altezza del manubrio. Per un'inclinazione maggiore del tronco agire abbassando il manubrio. Più l'inclinazione aumenta più la posizione diventa aerodinamica e si apporta più peso sulla ruota anteriore; tuttavia questa posizione è più faticosa e scomoda, in quanto i polsi e le braccia sono sottoposti ad una maggiore sollecitazione.

Serie di sterzo tradizionale

Per alzare o abbassare il canotto di sterzo, allentare la vite espander posta sopra al canotto stesso. Una volta libero, abbassare o alzare fino alla corretta altezza. Mantenendo il canotto in posizione, serrare saldamente la vite dell'espander alla coppia di serraggio nell'apposito capitolo.

Non alzare mai il manubrio oltre il segno di massima estrazione indicato sul canotto. **Pericolo di rottura ed incidente!**

Controllare che il manubrio sia ben fisso stringendo la ruota anteriore tra le gambe e provando a girare il manubrio. Un serraggio insufficiente può causare una perdita di equilibrio. **Pericolo di caduta!**

Serie di sterzo di tipo ahead

Per biciclette con serie sterzo di tipo ahead, la regolazione avviene alzando o abbassando l'attacco manubrio sulla forcella. Modificandola è necessario regolare nuovamente la serie sterzo, leggere il capitolo Manutenzione > Serie di sterzo.

Per regolare l'altezza è necessario spostare i distanziali (spacer) o invertire l'attacco manubrio.

Smontare la vite di precarico della serie sterzo nella parte superiore del tubo e rimuovere il tappo di chiusura. Allentare le viti ai lati dell'attacco manubrio ed estrarre l'attacco manubrio dalla forcella.

Estrarre quindi i distanziali necessari ed inserire nuovamente l'attacco sul tubo della forcella. Inserire nuovamente tutti gli spacer rimossi in cima all'attacco.

Le viti dell'attacco manubrio e del manubrio devono essere serrate correttamente. I valori prescritti sono riportati nel capitolo Coppie di serraggio. In caso contrario è possibile che manubrio o attacco manubrio si stacchino o si rompano, provocando la perdita di equilibrio. **Pericolo di caduta!**

Gli attacchi manubrio presentano dimensioni differenti in lunghezza, nel diametro del tubo e nel foro manubrio. Sostituire uno di questi componenti con uno sbagliato può essere pericoloso. In caso di sostituzione usare solamente pezzi di ricambio originali.

Gli attacchi manubrio sono parti portanti della EPAC. L'apporto di modifiche può compromettere la sicurezza dell'utilizzatore. Un attacco manubrio non idoneo potrebbe rompersi. **Pericolo di caduta!**

La rimozione dei distanziali è possibile solamente accorciando il tubo della forcella. Tale operazione è irreversibile. Se si intende eseguire tale operazione rivolgersi ad un rivenditore EKLETTA.

Distanza sella-manubrio

La distanza tra le manopole del manubrio e la sella nonché l'inclinazione della sella incidono anche sull'inclinazione della schiena e quindi sul comfort e la dinamica di guida. Tale distanza può essere modificata tramite il telaietto della sella. Lo spostamento avanti o indietro della sella nel reggisella ha tuttavia ripercussioni anche sulla pedalata, perché cambia l'angolazione delle gambe rispetto ai pedali.

Attenzione: una sella in posizione non orizzontale ha ripercussioni sul comfort di pedalata del ciclista, che sarà costretto ad appoggiarsi costantemente al manubrio per non scivolare dalla sella.

Di seguito le indicazioni di come spostare la sella e regolarne l'inclinazione.

Allentare la/e vite/i in testa al reggisella e spostare la sella in avanti o indietro, in base alle esigenze, facendo attenzione alle marcature sul telaietto della sella che indicano l'estensione massima che può avere e che non deve essere mai superata.

Riavvitare la vite (o le viti alternativamente), accertandosi che il bordo superiore della sella rimanga in posizione orizzontale.

Le viti del reggisella devono essere serrate con le coppie di serraggio previste, utilizzando una chiave dinamometrica. I relativi valori sono riportati nel capitolo Manutenzione > Coppie di serraggio.

Un serraggio insufficiente può causare la rottura della vite (o delle viti) del reggisella. **Pericolo di caduta!**

Posizionare la sella in modo tale che il bloccaggio del reggisella si trovi all'interno della zona compresa tra i limiti generalmente indicati con min e max sul telaietto sella. Nel caso la marcatura mancasse, il bloccaggio deve fissare solamente la parte diritta e in nessun caso la zona curva anteriore o posteriore del telaietto.

Pericolo di rottura e caduta!

In caso di sostituzione della sella tenga presente che i reggisella sono solitamente progettati per guide della sella con un diametro di 7 mm. Guide con diametro differente possono causare la rottura del reggisella.

Pericolo di caduta!

Angolazione manubrio e comandi

Regolate il manubrio in modo tale che i polsi siano rilassati e non troppo rivolti verso l'esterno.

Per modificare tale impostazione allentare le viti ad esagono incassato sul lato anteriore dell'attacco manubrio.

Girare il manubrio fino a raggiungere la posizione desiderata. Controllare che il manubrio sia fissato all'attacco manubrio esattamente nel centro.

Prestando la massima attenzione, riavvitare ora le viti in modo uniforme. Verificare che le fessure tra il coperchio dell'attacco manubrio e il corpo dello stesso siano parallele e che abbiano la stessa ampiezza sia in alto che in basso.

Se tutto è a posto serrare le viti con la chiave dinamometrica in modo alternato e uniforme rispettando le coppie di serraggio indicate nel capitolo Manutenzione > Coppie di serraggio.

Mettendosi di fronte alla EPAC e afferrando il manubrio dalle due leve del freno, controllare che il manubrio sia stato correttamente fissato. Il manubrio non deve piegarsi verso il basso anche quando lo si spinge con forza.

Una volta fissato il manubrio nella posizione corretta, allentare le viti ad esagono incassato delle leve freno e del comando cambio. Ruotare le leve freno e quella del cambio sul manubrio. Montare in sella ed appoggiare le dita sulla leva del freno. Verificate che la mano e l'avambraccio formino una linea retta. Serrare nuovamente le leve freno ed il comando cambio sul manubrio.

Mettendosi di fronte alla EPAC e afferrando il manubrio dalle due leve del freno, controllare che il comando cambio e le leve freno siano stati correttamente fissati. Se necessario, serrare con prudenza le viti di bloccaggio.

Gli attacchi manubrio si differenziano per lunghezza, diametro del tubo e del foro manubrio. Sostituire anche uno solo di questi con un componente sbagliato può essere pericoloso. Manubrio ed attacco manubrio potrebbero rompersi. **Pericolo di caduta!**

Tutte le viti che regolano il manubrio, le appendici e le leve freno devono essere serrate con le coppie di bloccaggio previste, riportate nel capitolo Manutenzione > Coppie di serraggio. In caso contrario è possibile che i componenti si stacchino o si rompano. **Pericolo di rottura!**

MOTORE E DISPLAY

Consultare il manuale di uso e manutenzione del produttore.

BATTERIA E CARICABATTERIE

Ricarica

Per caricare la batteria utilizzi esclusivamente il caricabatterie fornito con la EPAC e si attenga alle indicazioni fornite di seguito.

Non utilizzi caricabatterie di altri costruttori, neanche nel caso in cui la spina fosse compatibile con la vostra batteria. La batteria potrebbe surriscaldarsi, infiammarsi o addirittura esplodere. **Pericolo di esplosione!**

Utilizzi il caricabatterie in dotazione per caricare solo ed esclusivamente la batteria della EPAC.

Non utilizzi assolutamente il caricabatterie per batterie non ricaricabili o altri tipi di batterie. **Pericolo di esplosione!**

Collegare il caricabatterie direttamente alla fonte di alimentazione. Non utilizzi mai prolunghe o prese multiple.

Collegare e scollegare il caricabatterie dalla batteria solo ed esclusivamente con il caricabatterie scollegato dalla fonte alimentazione.

Il caricabatterie è dotato di un LED che indica lo stato. Con il caricabatterie collegato alla batteria il LED rosso indica che la batteria si sta caricando, il LED verde indica che la carica è terminata. Il LED che lampeggia rosso o verde indica un'anomalia, scollegare immediatamente il caricabatterie dall'alimentazione e rivolgersi al proprio rivenditore.

Le batterie dei moderni EPAC non sono soggette all'effetto memoria, consigliamo di ricaricare la batteria dopo ogni uscita lunga, ed evitare che si scarichi completamente.

La batteria va caricata in un ambiente a temperatura tra i 15 e 25 °C. Se durante l'uso questa si fosse riscaldata, prima di collegarla all'alimentazione per caricarla, lasciarla raffreddare; mentre in inverno e dopo un'uscita a basse temperature, lasci che la batteria si scaldi alla temperatura del locale prima di collegarla al caricabatterie.

Non carichi la batteria durante la notte e in ambienti umidi, ma di giorno, in ambienti asciutti e adeguatamente ventilati.

Durante la carica appoggi la batteria su una superficie ampia e non infiammabile e non esponga la batteria ed il caricabatterie ai raggi diretti del sole.

Non utilizzi in nessun caso batterie o caricabatterie difettosi. In caso di dubbi non esiti a contattare il suo rivenditore. **Pericolo di esplosione!**

Durante la carica, fare attenzione a non esporre la batteria ed il caricabatterie ad umidità, pioggia o altri liquidi, potrebbero generarsi cortocircuiti. **Pericolo di esplosione!**

Nel caso la batteria venisse rimossa dalla EPAC, consigliamo di coprire i collegamenti con un materiale isolante per proteggere i connettori dalla pioggia, umidità e sporco.

Se i connettori della batteria fossero sporchi, vanno puliti con un panno asciutto prima di collegare la batteria.

Una volta che la batteria è carica, la scolleghi il prima possibile. Non lasci la batteria collegata al carica batterie per troppo tempo in quanto potrebbe danneggiarsi.

Autonomia

La durata della batteria, in termini di distanza percorribile, dipende da molti fattori: tipo di strada, peso del ciclista e del carico, livello di assistenza utilizzato, rapporto del cambio, frequenza di pedalata, direzione del vento, frequenza delle ripartenze, temperatura ambiente, pressione degli pneumatici, ecc...

Lo stato di carica della batteria è indicato dai led sulla batteria stessa (se presenti) o sul display posto sul manubrio.

Per aumentare la distanza percorribile con una carica, consigliamo di guidare nei tratti in piano o in discesa con un livello basso o senza pedalata assistita e di inserire la potenza massima di pedalata assistita solo con vento contrario, carico pesante e/o in salite ripide.

Può aumentare ulteriormente l'autonomia con i seguenti accorgimenti:

- guidi con un carico possibilmente leggero, ovvero senza bagagli superflui;
- verifichi la pressione degli pneumatici, pressioni alte, entro i limiti riportati sul fianco del pneumatico, garantiscono minor attrito;
- nelle ripartenze da fermo utilizzi un rapporto del cambio leggero così da ripartire agilmente senza richiedere eccessiva coppia motore;
- in generale utilizzi rapporti leggeri rispetto alla velocità di avanzamento in modo da prediligere frequenze di pedalata più alte e richiedere meno coppia al motore;
- quando la temperatura esterna è bassa, tenga la batteria in casa, soprattutto in caso di gelo, e la monti sull'EPAC solo poco prima di utilizzarla.

Con il tempo e l'uso, la batteria inizia ad usurarsi, con conseguente riduzione graduale della sua capacità. Quindi non sarà più possibile percorrere le stesse distanze che venivano percorse con la batteria nuova. Dopo un certo periodo di tempo sarà addirittura necessario sostituire o rigenerare la batteria.

Stoccaggio

Quando l'EPAC non viene utilizzata, si consiglia di caricare completamente la batteria e conservarla in un ambiente asciutto ad una temperatura compresa tra 5 e 20 °C. **Verificare lo stato di carica della batteria almeno una volta al mese e se necessario ricaricarla.**

Se la EPAC rimane ferma per qualche giorno dopo aver utilizzato la batteria fino a esaurimento della carica la batteria si può scaricare completamente ed in tal caso si danneggia irrimediabilmente. **Ricarichi la batteria immediatamente dopo averla utilizzata fino ad esaurimento della carica.** Se la batteria non si ricarica si rivolga al suo rivenditore o al nostro servizio di assistenza.

Non lasci mai la batteria dell'EPAC esposta ai raggi del sole. Potrebbe surriscaldarsi eccessivamente. **Pericolo di esplosione!**

Non lasci la batteria sotto la pioggia o neve. Potrebbero generarsi cortocircuiti. **Pericolo di esplosione!**

Se sospetta che sia entrata acqua o altri liquidi all'interno della batteria, non la utilizzi. Si rivolga al suo rivenditore per farla controllare.

Se ha rimosso la batteria dal suo alloggiamento, faccia attenzione che non si depositino sporco o umidità sui collegamenti di questa. Eventualmente protegga i collegamenti.

Prestare attenzione a non danneggiare la batteria e la sua custodia. Non apra, non smonti e non manometta la batteria. **Pericolo di esplosione!**

Tenga la batteria ed il caricabatterie fuori dalla portata dei bambini.

Tenga la batteria lontana da fiamme o fonti di calore. **Pericolo di esplosione!**

Fare attenzione a non cortocircuitare la batteria.

La conservi in un luogo sicuro e con i contatti protetti. Non conservare la batteria insieme ad oggetti infiammabili.

Pulizia

Utilizzi un panno asciutto, leggermente inumidito o con detergenti neutri. Controlli che non siano presenti danni alla custodia.

Non utilizzare lance ad alta pressione, getti di vapore o pompe d'acqua per lavare la EPAC e in special modo la batteria. Infiltrazioni d'acqua nei circuiti elettrici o nel motore possono generare cortocircuiti e rovinare gli apparecchi.

La batteria non deve essere bagnata né immersa in acqua. **Pericolo di esplosione!**

Smaltimento

Non smaltisca la batteria con i normali rifiuti domestici. Lo smaltimento deve avvenire in conformità alle normative vigenti. Consegna la batteria da smaltire al suo rivenditore. In caso di dubbi o domande non esiti a contattare il nostro servizio di assistenza.

Non smaltisca il caricabatterie con i normali rifiuti domestici. Deve essere conferito in un centro autorizzato per lo smaltimento e/o riciclaggio dei rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (RAEE)

Verifichi tutte le etichette presenti sulla batteria e sul caricabatterie in modo da fare attenzione ad eventuali ulteriori indicazioni o precauzioni.

CONTROLLI FREQUENTI

Consigliamo vivamente di effettuare frequentemente i seguenti controlli:

COMPONENTE	CONTROLLO
FRENI	Faccia una prova dei freni da fermo tirando con forza le leve dei freni verso il manubrio. Dopo una breve corsa, la leva dovrà raggiungere un punto di pressione senza andare a toccare il manubrio. Nei freni idraulici non devono verificarsi perdite d'olio dai tubi.
RUOTE	Serraggio bloccaggi rapidi o dadi delle ruote anteriore e posteriore. Faccia girare le ruote per verificarne la centratura, in questo modo potrà inoltre individuare eventuali raggi non correttamente tesi o rotti.
PNEUMATICI	Pressione di gonfiaggio degli pneumatici. Le pressioni minima e massima sono indicate sul lato dello pneumatico. Verifichi la presenza di eventuali danni alle coperture.
CAMBIO	Corretto funzionamento del cambio.
SOSPENSIONI	Corretto funzionamento in compressione ed estensione della forcella e dell'ammortizzatore posteriore (se presente).

BATTERIA	Click di chiusura e/o bloccaggio con chiave. Verificare che lo stato di carica della batteria sia compatibile con la distanza che si intende percorrere.
DISPLAY	Verificare che non compaiano messaggi di errore sul display.
LUCI	Di notte è necessario utilizzare sempre i catarifrangenti ed un impianto d'illuminazione. Verificare il funzionamento dell'impianto di illuminazione e la presenza dei catarifrangenti
SELLA	Serraggio viti del collarino reggisella e della/e vite/i sella
MANUBRIO	Serraggio viti del manubrio e del canotto

Non usare l'EPAC anche se solo un controllo di quelli riportati ha esito negativo. Un controllo mal fatto o l'uso della EPAC con problemi può essere causa di incidenti anche gravi. Rivolgersi al proprio rivenditore per la risoluzione del problema.

Prima di effettuare qualsiasi operazione sulla EPAC (ad es. ispezione, riparazioni, montaggio, manutenzione, lavori sul motore ecc.) rimuovere la batteria. In caso di attivazione involontaria del sistema di propulsione sussiste il rischio di lesioni.

MANUTENZIONE

Questo capitolo fornisce informazioni tecniche di funzionamento e manutenzione di tutte le parti della EPAC. È fortemente consigliata quindi un'attenta lettura, tuttavia è consigliato rivolgersi ad un rivenditore prima di effettuare qualsiasi intervento di manutenzione alla propria EPAC, a meno che non si disponga di buone attitudini manuali, esperienza e attrezzi adeguati (ad es. chiave dinamometrica).

Freni

I freni servono a modulare la velocità in funzione del terreno, del percorso e del traffico, ma soprattutto garantiscono l'arresto della bicicletta nello spazio più ridotto possibile. Prestare attenzione, in quanto, in fase di frenata, il peso del ciclista si sposta in avanti, e quindi anche la distribuzione dei carichi sulle due ruote. Questo fenomeno è ancora più evidente in discesa.

Una forza eccessiva sulla leva del freno anteriore può causare il ribaltamento della bicicletta. **Pericolo di caduta!**

In caso di frenata a fondo si cerchi di trasferire il proprio peso il più possibile indietro e si agisca contemporaneamente su entrambi i freni. Su fondo non scivoloso il freno anteriore trasmette una forza molto maggiore di quella che agisce posteriormente grazie all'effetto di spostamento del peso.

Le biciclette EKLETTA sono normalmente costruite associando la leva sinistra al freno anteriore e la leva destra al freno posteriore.

Nel caso di freni a pattino una frenata persistente può causare il surriscaldamento dei cerchi e quindi il danneggiamento della camera d'aria o lo spostamento della copertura sul cerchio. **Pericolo di caduta!**

In caso di freni a disco una frenata persistente può causare il surriscaldamento del sistema frenante. Le conseguenze vanno dalla riduzione della forza frenante all'avaria completa. **Pericolo di caduta!**

In caso di dubbio fermarsi e fare raffreddare il disco del freno o il cerchio rilasciando la leva del freno.

Il funzionamento scorretto dell'impianto frenante può portare alla perdita di controllo del mezzo con rischio di gravi conseguenze. Si consiglia di prendere confidenza con i freni della bicicletta effettuando anche frenate di emergenza in zone prive di traffico, fino ad avere pieno controllo del mezzo.

In caso di fondo bagnato l'azione frenante è notevolmente ridotta comportando distanze d'arresto maggiori, oltre ad avere un'aderenza ridotta delle coperture. Fare attenzione.

Accertarsi che le superfici frenanti e le pastiglie dei freni siano assolutamente prive di cera, grasso ed olio. Pericolo di caduta!

In caso di sostituzione usare solamente appositi ricambi originali.

In caso di rottura di uno dei due impianti frenanti, provvedere immediatamente alla riparazione, in quanto un solo freno non è sufficiente a garantire una frenata sicura.

La leva del freno non deve andare a toccare il manubrio. La massima forza frenante deve essere raggiunta prima. **Pericolo di caduta!**

FRENI A DISCO MECCANICI E IDRAULICI

Funzionamento ed usura

Su bagnato i freni a disco hanno una risposta più rapida rispetto ai freni a pattino. Inoltre richiedono una scarsa manutenzione e non usurano i cerchi. Purtroppo, però, se umidi i freni a disco tendono a creare rumori.

L'eventuale contatto della superficie di attrito con acqua, sporco o olio determina una modifica del coefficiente d'attrito. Per questo motivo in caso di pioggia i freni a disco reagiscono con un leggero ritardo e non frenano al meglio. L'attrito provoca l'usura delle pastiglie ed anche dei dischi dei freni!

Accertarsi che le superfici frenanti e i dischi/le pastiglie dei freni siano assolutamente privi di cera, grasso ed olio. Se le pastiglie dei freni vengono in contatto anche solo una volta con dell'olio si contaminano e non possono più essere pulite e devono essere sostituite!

In caso di forte sporco e/o umidità si possono avvertire dei cigolii.

In caso di sostituzione usi solamente pastiglie originali, contrassegnate ed adatte al freno.

Perdite nei tubi dei freni idraulici possono renderli inutilizzabili. Eliminare immediatamente eventuali punti di perdita, rivolgendosi ad un rivenditore. **Pericolo di caduta!**

I cavi danneggiati devono essere sostituiti immediatamente, poiché potrebbero rompersi. **Pericolo di caduta!**

I freni a disco si surriscaldano notevolmente durante la frenata. Pertanto non toccare subito il disco e la pinza del freno, nel caso si sia frenato frequentemente, ad esempio durante o subito dopo una discesa prolungata.

Verifica e regolazione di freni a disco meccanici

Verifichi regolarmente il punto di pressione con la leva tirata. La leva del freno deve presentare un punto di pressione preciso prima di andare a toccare il manubrio.

Una corsa della leva troppo lunga a causa dell'usura delle pastiglie può essere compensato in parte direttamente sulla leva del freno. Allentare il controdado sulla vite, attraverso la quale il cavo passa nella leva del freno, e svitare la vite fino ad ottenere la corsa della leva desiderata. Riavvitare il controdado e fare in modo che la fessura della vite non sia rivolta verso l'alto o in avanti, altrimenti potrebbero infiltrarsi sporco ed umidità.

Se questo non è sufficiente è necessario regolare il freno. La regolazione dei freni a disco meccanici richiede notevoli attitudini manuali. Chieda al suo rivenditore di sostituire le pastiglie e/o di effettuare la regolazione.

Verifichi regolarmente lo stato dei cavi e delle guaine. Se necessario sostituirli. Le guaine usurate devono essere sostituite immediatamente. Altrimenti è possibile che si verifichi una rottura dei freni. **Pericolo di caduta!**

Verifichi regolarmente che lo spessore delle pastiglie sia sufficiente. Si può verificare l'usura delle pastiglie sulle linguette o sui nasi metallici che sporgono nella parte inferiore della pinza del freno o nel campo d'ispezione nella parte superiore della pinza del freno. Se si avvicinano fino ad un millimetro dal disco, sarà necessario smontare le pastiglie, controllarle e, se necessario, sostituirle.

Una volta terminata la regolazione verificare il funzionamento e, rilasciando la leva del freno, lasciare girare la ruota per verificare che le pastiglie non sfreghino sui dischi.

Verifica e regolazione di freni a disco idraulici

Tirando la leva del freno verifichi regolarmente che non ci siano punti di perdita in tubi e collegamenti. Nel caso dovesse fuoriuscire olio idraulico, è necessario intervenire immediatamente rivolgendosi ad un rivenditore. Punti di perdita possono compromettere il funzionamento regolare dei freni. **Pericolo di caduta!**

Generalmente l'usura delle pastiglie nei freni a disco idraulici viene compensata automaticamente. Verifichi prima di ogni uscita se le leve raggiungono un punto di pressione definito, prima che tocchino il manubrio. Nel caso che le leve tocchino il manubrio le cause potrebbero essere pastiglie troppo usurate e/o presenza di bolle d'aria e/o perdita nell'impianto frenante. In ogni caso NON utilizzare la bici e rivolgersi subito ad un rivenditore EKLETTA.

Verifichi regolarmente che lo spessore delle pastiglie sia sufficiente. Si può verificare l'usura delle pastiglie sulle linguette o sui nasi metallici che sporgono nella parte inferiore della pinza del freno o nel campo d'ispezione nella parte superiore della pinza del freno. Se si avvicinano fino ad un millimetro dal disco, sarà necessario smontare le pastiglie, controllarle e, se necessario, sostituirle.

Le pastiglie nuove devono essere sottoposte ad un rodaggio per raggiungere valori di frenata ottimali.

Non aprire le linee idrauliche del freno: potrebbe fuoriuscire del fluido per freni, nocivo per la salute ed aggressivo sulla vernice.

Quando le ruote sono smontate fare attenzione a non tirare le leve dei freni, perché le pastiglie verranno spinte l'una contro l'altra, rendendo difficoltoso il montaggio successivo della ruota. Una volta smontata la ruota, monti i distanziali di sicurezza per il trasporto.

Verifichi che le pastiglie non sfreghino sul disco. Se succede potrebbe essere necessario centrare la pinza sul disco. Il centraggio dei freni a disco idraulici richiede notevoli attitudini manuali. Chieda al suo rivenditore di sostituire le pastiglie e/o di effettuare il centraggio delle pinze freno.

Freni V-brake

I freni V-Brake sono costituiti da due braccetti che portano un pattino frenante, collocati a sinistra e a destra del cerchio. Azionando la leva del freno, i bracci vengono serrati tramite un cavo ed i pattini vanno in contatto con la superficie frenante dei cerchi generando un attrito che frena la ruota.

L'attrito provoca l'usura dei pattini e dei cerchi, entrambi sono provvisti di indicatori d'usura (ad es. scanalature o punti). Se le scanalature o i punti non sono più visibili è necessario sostituire i pattini o il cerchio.

Se il fianco di un cerchio è troppo deteriorato dalle frenate, quindi scavato oltre la sua soglia di sicurezza, la pressione degli pneumatici può far scoppiare il cerchio. La ruota si blocca o la camera d'aria scoppia. **Pericolo di caduta!**

Per la regolazione ottimale dei freni, mantenere circa 1 o 2 mm. di distanza tra i pattini del freno ed il fianco del cerchio.

Il pattino del freno non deve toccare il cerchio in posizione di riposo. Inoltre i due pattini devono toccare interamente il cerchio contemporaneamente al momento della frenata e senza toccare assolutamente la copertura. La regolazione finale si può ottenere agendo sulla vite di registro.

Se durante la frenata i pattini entrano in contatto con la copertura o entrano nei raggi delle ruote possono essere causa di caduta.

Si raccomanda un accurato controllo delle guaine e cavi di tensione e della loro lubrificazione. Se notate spirali sfilacciate o allungate, estremità ricurve, ruggine o usura sostituire tempestivamente le parti danneggiate.

Per la sostituzione dei pattini allentare il bullone di ritegno fino alla rimozione del pattino e procedere alla sostituzione. Controllare che i pattini freno siano saldamente fissati, verificare la coppia di serraggio nel capitolo Manutenzione > coppie di serraggio.

La regolazione dei freni V-brake richiede notevoli attitudini manuali. Chieda al suo rivenditore di sostituire i pattini e/o di effettuarne la regolazione.

Una volta eseguita la regolazione effettui una prova dei freni da fermo. Si assicuri che, azionando la leva, l'intera superficie dei pattini vada a toccare i fianchi del cerchio, senza entrare in contatto con le coperture e che la leva stessa non vada a toccare il manubrio. **Pericolo di caduta!**

Trasmissione

La trasmissione è l'insieme degli ingranaggi e meccanismi che consente la trasmissione del movimento dai pedali alla ruota posteriore. È costituito da una corona (guarnitura) ed una serie di pignoni (cassetta o ruota libera) collegati da una catena che ne vincola reciprocamente il movimento, ed un sistema di cambio per regolare il rapporto tra lo sforzo del ciclista e la velocità della bicicletta in funzione della pendenza della strada. L'efficienza di una trasmissione a catena è molto alta ma è fondamentale che il cambio e la catena siano ben regolati e lubrificati.

Cambio

Il cambio consente di adattare lo sforzo del ciclista e del motore in funzione della pendenza e della velocità. Un rapporto più corto (grande dietro) consente di andare in salita con uno sforzo modesto pedalando però con frequenza più elevata. Diversamente, in discesa, con velocità più elevate si può utilizzare un rapporto più lungo (piccolo dietro). Per pedalare risparmiando energia e quindi avere una maggiore autonomia sarà necessario cambiare spesso il rapporto.

Mentre si aziona il cambio è importante ridurre la pressione sui pedali, allentando la tensione sulla catena favorendo così una cambiata precisa, riducendo il rumore e l'usura dei componenti, soprattutto della catena. Cambiate sotto sforzo eccessivo riducono notevolmente la durata della catena.

Indossare abiti a gamba stretta oppure utilizzare fascette per evitare che i pantaloni finiscano nella catena o nella corona. **Pericolo di caduta!**

Comando cambio

La leva di comando del cambio si trova sulla parte inferiore del manubrio nel lato destro. La leva grande viene azionata con il pollice e la catena si sposta sui pignoni più grandi, ovvero nei rapporti più corti. La leva piccola viene azionata con l'indice e muove il cambio nella direzione opposta.

In alternativa, il comando cambio può essere del tipo a manopola rotante, sempre posizionato sul lato destro del manubrio. In entrambi i casi i comandi sono dotati di indicatore del rapporto selezionato.

Si eserciti a cambiare le marce in una zona priva di traffico. Prenda confidenza con il funzionamento delle leve o dei comandi rotanti. Non si eserciti nel traffico stradale poiché potrebbe distrarsi. **Pericolo di caduta!**

Deragliatore posteriore

Dopo il primo periodo di rodaggio, può rendersi necessaria la registrazione di tutti i componenti del cambio. Può succedere infatti che, durante i primi chilometri, i cavi si allunghino/allentino rendendo la cambiata imprecisa e facendo spostare involontariamente la catena su un altro pignone.

La regolazione avviene con la vite di registro direttamente sul deragliatore posteriore. Allentando la vite di registro si tende il cavo, viceversa, stringendo la vite di registro si allenta il cavo. Regolare la vite effettuando piccole porzioni di giro per volta. Una volta terminata l'operazione di tensione, si assicuri ogni volta che la catena passi senza problemi al pignone successivo più grande.

Sollevando la ruota posteriore potrà facilmente verificare il funzionamento del cambio facendo girare le pedivelle e cambiando.

Se la catena passa facilmente da un pignone all'altro, verifichi che, ingranando una marcia più piccola, la catena passi senza problemi ai pignoni più piccoli. Una regolazione precisa può richiedere più tentativi.

Nel caso in cui il cambio fosse regolato male, potrebbe verificarsi una rapida usura di tutte le parti che interessano la trasmissione. **Pericolo di rottura!**

Fine corsa cambio

La corsa del cambio viene limitata da delle piccole viti di "fine corsa", per evitare che la catena finisca nei raggi o che cada dal pignone più piccolo. In alcuni casi può essere necessario controllare il raggio d'azione di azione del deragliatore posteriore agendo su tali viti:

1. Passare alla marcia più grande (pignone più piccolo) e guardare la cassetta da dietro verificando che le pulegge del cambio posteriore si trovino esattamente sotto le punte dei denti del relativo pignone.
2. Se non fosse allineato, modificare la posizione con le viti di "fine corsa" solitamente contrassegnata con la lettera "H" (High).
3. Ruotare in senso orario se le pulegge devono spostarsi verso l'interno, o in senso antiorario se si desidera che si spostino verso l'esterno.
4. Passare al pignone posteriore più grande facendo attenzione che il cambio non finisca nei raggi. Forzare volontariamente la marcia e con la mano spingere il cambio verso i raggi facendo girare la ruota.
5. Se il cambio tocca i raggi o se la catena sale oltre il pignone è necessario agire sul fine corsa serrando la vite contrassegnata con "L" (Low)
6. Osservando la posizione del bilanciante rispetto alla cassetta, tra puleggia e pignone più grande deve essere possibile far passare almeno una o due maglie. Se così non fosse regolare questa distanza agendo sulla vite del cambio posteriore, situata sul lato frontale del forcellino.
7. Avvitare la vite per ottenere la distanza desiderata, quindi effettuare una verifica facendo girare le pedivelle in senso antiorario. La puleggia non deve toccare il pignone.

Una volta regolato il cambio provarne il funzionamento facendo un giro di prova lontano dal traffico stradale.

"Fine corsa" non impostati correttamente o un fissaggio del cambio errato possono causare danni gravi alla bicicletta e bloccare la ruota posteriore, con conseguente perdita di controllo del mezzo. **Pericolo di caduta!**

Se la bicicletta è caduta o il cambio posteriore ha subito un colpo, vi è il pericolo che il cambio posteriore o il suo fissaggio, il cosiddetto forcellino, sia storto ed entri nei raggi. Controlli l'allineamento del forcellino dopo tali eventi. **Pericolo di caduta!**

La regolazione completa del cambio posteriore e del deragliatore è un lavoro che richiede esperienza, si rivolga al suo rivenditore. Impostazioni non corrette possono essere la causa di gravi danni meccanici. **Pericolo di caduta!**

Catena

Al fine di far funzionare sempre al meglio l'EPAC, tenere sempre ben pulita e lubrificata la catena utilizzando la seguente procedura:

1. Togliere lo sporco utilizzando uno sgrassante biodegradabile specifico per catena e strofinando con un panno
2. Una volta pulita la catena applicare sulle maglie del lubrificante specifico per catene.
3. Far girare più volte le pedivelle e poi lasciar riposare la trasmissione cosicché il lubrificante possa impregnare la catena.

4. Rimuovere con un panno il lubrificante in eccesso che potrebbe schizzare durante la guida e attirare sporco.

Usare solo detergenti e lubrificanti biodegradabili che non inquinano l'ambiente!

Assicurarsi che il lubrificante non finisca sui dischi dei freni o sulle pastiglie degli stessi compromettendo l'efficienza di frenata. **Pericolo di caduta!**

La catena di trasmissione è soggetta ad usura/allungamento che può essere ridotta con frequente lubrificazione.

Catene fortemente usurate/allungate incidono negativamente sulla risposta del cambio e consumano fortemente pignoni e corone. La sostituzione di questi componenti risulta decisamente molto più costosa rispetto alla semplice sostituzione della catena.

Verificare ad intervalli regolari lo stato d'usura utilizzando uno strumento di misura dedicato.

La sostituzione della catena è un'operazione che richiede esperienza ed attrezzi speciali, si consiglia di rivolgersi al suo rivenditore. Una catena serrata male può essere causa di caduta!

Al termine di lavori sul sistema di trasmissione effettuare un'uscita di prova su un percorso piano e privo di traffico. Eventuali errori di regolazione possono causare la perdita del controllo della bicicletta. **Pericolo di caduta!**

Ruote

Sistemi di fissaggio

Sulle EPAC EKLETTA si possono trovare due differenti standard per il fissaggio della ruota.

A bullone: il mozzo è dotato di un perno pieno filettato che sporge oltre i forcellini del telaio e sul quale si fissano i dadi che si serrano anch'essi sui forcellini. Per la coppia di serraggio corretta dei dadi si invita a consultare il capitolo Manutenzione > Coppie di serraggio.

Dadi dei mozzi non correttamente serrati possono provocare lo sgancio delle ruote dal telaio o dalla forcella. **Pericolo di caduta!**

Sgancio rapido (Quick release): il mozzo è dotato di un perno cavo dentro il quale passa un perno denominato sgancio rapido che di norma è formato da due parti:

- Su un lato del mozzo si trova la leva di apertura e chiusura (manuale) che, attraverso un meccanismo eccentrico, trasforma il movimento di chiusura in bloccaggio.
- Nell'altro lato del mozzo si trova il dado di bloccaggio che permette di regolare l'intensità del blocco.

I sistemi di sgancio rapido sono molto semplici e veloci ma si possono verificare problemi dovuti ad un uso scorretto. Seguire le istruzioni riportate di seguito:

Spostare la leva del meccanismo di sgancio rapido in posizione OPEN ed installare la ruota in modo che aderisca alle superfici interne delle estremità del telaio o della forcella.

Avvitare il dado di regolazione fino a serrarlo leggermente.

Bloccare lo sgancio rapido spostando la leva in posizione CLOSE.

Durante la prima metà del movimento di chiusura, la leva deve opporre una lieve resistenza. Nel tratto successivo, il movimento di chiusura della leva deve opporre una resistenza che aumenta fino alla completa chiusura della leva.

La leva nella posizione CLOSE deve essere parallela alla ruota. Non deve assolutamente sporgere lateralmente in maniera da scongiurare aperture involontarie. Verificare la sua chiusura provando a spostare la leva.

Nel caso in cui la leva del bloccaggio dovesse girare su se stessa, significa che la ruota non è correttamente serrata. Riaprire il bloccaggio e stringere il dado che si trova nel lato opposto ruotandolo in senso orario fino a che la leva non avrà raggiunto la resistenza ideale per far sì che si blocchi in maniera corretta.

Il bloccaggio è da considerarsi chiuso se la leva non si muove e non gira più.

Verificare che le leve, anteriore e posteriore, dello sgancio rapido si trovino sempre dalla parte sinistra della sua bicicletta (lato opposto alla catena).

Sganci rapidi non correttamente serrati possono provocare lo sgancio delle ruote dal telaio o dalla forcella.

Pericolo di caduta!

Pneumatici

Il buon funzionamento dei pneumatici dipende fondamentalmente da una corretta pressione di gonfiaggio. In particolare lo schiacciamento della camera d'aria in seguito all'urto è dovuto ad una pressione di gonfiaggio troppo bassa.

Inoltre, con una pressione di gonfiaggio troppo bassa è possibile che la copertura fuoriesca dal cerchio.

Pericolo di caduta!

In genere la pressione di gonfiaggio consigliata dal produttore si trova sul fianco dello pneumatico. Il limite inferiore della pressione indicata garantisce un miglior comfort di sospensione, ottimale per uscite su fondo irregolare. Aumentando la pressione si minimizza la resistenza al rotolamento mentre il comfort diminuisce.

Un'elevata pressione di gonfiaggio degli pneumatici li rende quindi adatti per uscite su asfalto liscio ed aumenta l'autonomia.

Nel gonfiare le coperture non superi mai la pressione massima consentita! La copertura potrebbe uscire dal cerchio o scoppiare. **Pericolo di caduta!**

Controllare il battistrada ed il fianco dei pneumatici a scadenze regolari e prima dell'utilizzo.

Sostituire i pneumatici consumati o che presentano danni/screpolature nelle parti laterali. Sporco, infiltrazioni ed umidità possono causare danni alla struttura degli pneumatici.

Prima di montare un nuovo pneumatico è importante verificare la dimensione della gomma, che generalmente viene riportata sul fianco della stessa.

Le cifre riportate sul lato della copertura indicano diverse informazioni ad esempio 57-559, dove 57 indica la larghezza espressa in millimetri della copertura gonfia e 559 indica il diametro interno della stessa, sempre in mm.

Le cifre 29" x 2.2", invece, si indicano: 29" il diametro della gomma espresso in pollici e 2,2" la sezione in pollici della stessa.

Pneumatici troppo grandi o larghi possono creare interferenza con telaio e forcella. **Pericolo di caduta!**

Usi solamente camere d'aria con valvole compatibili con il cerchio. L'uso di una valvola non corretta può causare la perdita improvvisa d'aria. **Pericolo di caduta!**

Prima di gonfiare la gomma è necessario premere leggermente la parte interna della valvola fino a fare uscire un po' di aria.

Centratura e tensionatura dei raggi

Dopo un periodo di rodaggio, i raggi subiscono un assestamento. Generalmente dopo questa fase di assestamento è necessario controllare le ruote ed eventualmente centrarle nonostante siano state centrate in produzione e controllate con precisione.

Il mozzo al centro della ruota è collegato al cerchio grazie ai raggi fissati con dei nippli filettati. La centratura della ruota è possibile grazie ad una tensionatura uniforme dei raggi. Un colpo improvviso alla ruota nella zona del cerchio, può causare la rottura di un raggio e la conseguente perdita di centratura del cerchio. In questo caso la sicurezza della ruota è compromessa e può causare l'oscillazione del cerchio compromettendo il funzionamento della EPAC.

Sostituire immediatamente i raggi rotti e/o tensionare i raggi allentati. Non usare mai una bicicletta con le ruote non centrate. **Pericolo caduta!**

Centrare i cerchi e tensionare correttamente i raggi delle ruote è un'operazione che richiede notevole esperienza, rivolgersi al proprio rivenditore.

Verificare regolarmente la centratura delle ruote. Per eseguire questa operazione sollevare dal suolo la ruota e farla girare con una mano, osservando che il suo moto sia privo di oscillazioni.

In caso di foratura

In caso di foratura sarà necessario rimuovere la ruota per procedere alla riparazione/sostituzione della camera d'aria e/o della copertura.

Estrarre completamente la gomma dal cerchio, ispezionare attentamente la parte interna della gomma, passare le mani all'interno della copertura cercando eventuali corpi estranei e rimuoverli prima di sostituire la camera d'aria.

In caso di corpi estranei o copertura danneggiata consigliamo la sostituzione della copertura per motivi di sicurezza.

Sostituire sempre i nastri del cerchio rovinati e/o rotti.

Smontaggio delle ruote

Prima di iniziare l'operazione di rimozione della ruota, verificare con quali sistemi di fissaggio è stata assemblata la ruota facendo riferimento al capitolo Ruote > Sistemi di fissaggio.

Bici con sistema frenante V-brake: sganciare la guaina filo freno dal braccetto freno. Afferrare con una mano i pattini freno e stringerli verso il cerchio. Da questa posizione sarà più facile sganciare la guaina filo freno dal braccetto del freno V-brake.

Bici con sistema freni a disco idraulici: molto importante sarà non azionare mai la leva pinza freno quando la EPAC è senza ruote. Dopo avere rimontato le ruote verificare che girino liberamente senza che il disco strisci sulle pastiglie freno.

Aspettare che si siano raffreddati i dischi freni prima di toccarli e di smontare le ruote. Pericolo!

Nel caso di sistema sgancio rapido, aprire la leva di ritenzione del bloccaggio rapido, ruotare la leva ed allentare la sua presa fino a che non si liberi dal meccanismo di ritenzione dei forcellini. Nel caso invece di sistema a bullone svitare e rimuovere i dadi dal mozzo ruota.

Prima di smontare la ruota posteriore, passare la catena nel pignone più piccolo. Questa posizione favorirà l'estrazione della ruota posteriore perchè, in questo caso, il cambio si troverà nella posizione più esterna al telaio e non impedirà il movimento. Con una mano spostare leggermente indietro il cambio posteriore per facilitare lo smontaggio della ruota posteriore. Sollevare leggermente la bici, colpire delicatamente la ruota e lasciarla uscire dal telaio.

Smontaggio dei pneumatici

1. Svitare il tappo della valvola e sgonfiare completamente la camera d'aria.
2. Premere la gomma dal fianco del cerchio fino al centro dello stesso.
3. Eseguire su tutta la circonferenza della ruota questa operazione per facilitare lo smontaggio. Inserire a circa 5 cm a destra o a sinistra della valvola la leva di montaggio sul bordo inferiore della copertura.
4. Sollevare il fianco della gomma e mantenere questa posizione.
5. Posizionare la seconda leva a circa 10 cm di distanza dalla prima, infilandola tra cerchio e gomma.
6. Sollevare nuovamente il bordo della gomma facendo leva sul fianco del cerchio.
7. Dopo aver sollevato una parte del fianco della gomma, facendo leva sul cerchio, staccare completamente il fianco della gomma spostando la leva su tutta la circonferenza della ruota.
8. Estrarre la camera d'aria facendo attenzione a non recare ulteriori danni.
9. Smontare la gomma dal cerchio e verificare che il nastro sia correttamente inserito all'interno della sede del cerchio, non sia danneggiato con crepe o tagli e che tutti i nippli e i fori dei raggi siano omogeneamente protetti.
10. Il nastro deve coprire completamente tutta la superficie interna del cerchio.
11. Sostituire o eventualmente riparare la camera d'aria

Montaggio degli pneumatici

Verificare che non ci siano corpi estranei, sporco o altro all'interno del pneumatico poiché danneggerebbero la camera d'aria prima di montarla.

1. Inserire il bordo della gomma nel cerchio. Aiutarsi con il pollice e far passare il fianco della gomma sul bordo del cerchio su tutta la lunghezza della circonferenza. Questo tipo di operazione andrebbe fatta a mano, senza l'uso di attrezzi. Nel foro del cerchio inserire la valvola della camera d'aria.

2. Gonfiare la camera d'aria con una quantità minima d'aria sufficiente a far assumere una forma rotonda ed inserirla completamente all'interno della gomma. Verificare che nella camera d'aria non vi siano pieghe.

3. Partire con il montaggio finale della gomma dalla parte opposta della valvola. Premere il fianco della gomma all'interno del cerchio per tutta la lunghezza della circonferenza aiutandosi con i pollici.

4. Attenzione a non incastrare o schiacciare la camera d'aria tra gomma e cerchio. Spingere costantemente la camera d'aria verso l'interno della gomma aiutandosi con il dito indice.

5. Procedere costantemente per tutta la lunghezza della circonferenza della gomma su entrambi i lati. Nella parte finale spingere la gomma verso il basso in maniera che possa scivolare all'interno del canale del cerchio, facilitando così l'inserimento degli ultimi centimetri della gomma.

6. Verificare che la camera d'aria sia correttamente in sede nella copertura e che quest'ultima sia correttamente inserita nel cerchio.

7. In caso di difficoltà nell'inserimento della gomma nel cerchio, utilizzare le leve di montaggio accertandosi che il lato smussato sia rivolto verso la camera d'aria per non danneggiarla.

8. Premere la valvola all'interno del cerchio in maniera che la camera d'aria non rimanga imprigionata sotto il tallone della gomma. Verificare che la valvola sia diritta, in caso contrario ripetere l'operazione centrando la valvola nel foro del cerchio.

9. Con entrambe le mani premere sui fianchi della gomma e ripetere l'operazione su tutta la circonferenza della ruota nel senso di rotazione. Questo garantisce di verificare il corretto assestamento della camera d'aria e del nastro.

10. Gonfiare la camera d'aria fino al raggiungimento della pressione desiderata. Sul lato della gomma sono indicate, dal costruttore, le pressioni minima e massima.

11. Verificare che le linee di controllo della gomma siano costantemente parallele al cerchio per tutta la lunghezza della circonferenza.

Montaggio delle ruote

La sequenza per montare le ruote è inversa rispetto allo smontaggio. Assicurarsi che la ruota sia inserita correttamente nei forcellini e che sia centrata nel carro posteriore del telaio o tra gli steli della forcella.

Prima di utilizzare la bici fare verificare che i freni funzionino correttamente senza rallentare le ruote, che la ruota sia fissata stabilmente, che i dischi siano puliti da oli, grassi o altri lubrificanti. Eseguire sempre delle frenate test per verificare il corretto funzionamento dei freni.

Un montaggio scorretto può causare un malfunzionamento e, in casi estremi, la perdita della ruota o la rottura del sistema frenante. **Pericolo di caduta!**

Serie di sterzo

La serie sterzo è quel componente che permette alla forcella di ruotare all'interno del telaio e consente così di manovrare la EPAC. Si tratta in sostanza di un gioco di cuscinetti, che lavorando su apposite sedi ricavate nel telaio, permettono la rotazione della forcella riducendo al minimo gli attriti.

Verifiche e regolazioni

Appoggiare una mano sulla calotta superiore della serie sterzo per verificare il gioco. Con l'altra mano azionare il freno anteriore spingendo con forza avanti e indietro la EPAC, appoggiandosi sulla sella con il busto. In caso di gioco la calotta superiore, con un colpetto, si sposterà muovendosi rispetto a quella inferiore.

Altra situazione di gioco della serie sterzo è determinata dal rumore che si avverte lasciando rimbalzare sul terreno la ruota anteriore della bici. Per verificare la scorrevolezza e la regolazione della serie sterzo sospendere l'anteriore della bici alzando con una mano il telaio.

Verificare che avvenga senza impedimenti il movimento del manubrio dalla posizione centrale fino all'estrema destra e all'estrema sinistra. La ruota anteriore si deve spostare facilmente da un estremo all'altro fino a fine corsa senza interruzioni o attrito.

Utilizzare la propria EPAC con una serie sterzo lenta può amplificare ulteriormente le sollecitazioni della forcella e dello sterzo. Pericolo di possibili danni o eventuali rotture di sterzo e forcella. **Pericolo di caduta!**

Per regolare correttamente la serie sterzo è necessaria una notevole esperienza. Consigliamo di far eseguire questa operazione al suo rivenditore.

Dopo la regolazione della serie sterzo verificare sempre che la ruota anteriore e l'attacco manubrio siano fissati saldamente. Bloccare la ruota anteriore tra le gambe e provare a ruotare il manubrio. Una forcella o l'attacco manubrio non fissati correttamente possono causare una caduta!

Nelle EPAC EKLETTA si possono trovare due tipi di serie di sterzo, serie di sterzo filettate (tradizionali) o serie di sterzo non filettate (ahead)

Serie sterzo filettate

Le serie sterzo filettate sono costituite da due piste, che vengono inserite all'interno del tubo di sterzo del telaio con un montaggio a interferenza. Su queste piste scorrono i cuscinetti. Una calotta viene installata sulla testa della forcella, che viene poi inserita nel cannotto. La calotta superiore viene invece avvitata sul tubo della forcella, che è filettato, fino a mandarla in battuta contro la pista. La regolazione della serie ed il recupero di eventuali giochi si ottiene serrando la calotta superiore. Una rondella e un controdado di sicurezza evitano che la calotta superiore si sviti.

Nel caso delle serie sterzo filettate, l'attacco manubrio è di tipo classico, formato da un elemento piegato con un'estremità a espansione, che va inserito all'interno della forcella, mentre l'altra estremità è tonda, simile a una fascetta regolata da una o due viti, che accoglie il manubrio. Una lunga vite ed un espansore mantengono in posizione l'attacco manubrio.

REGOLAZIONE:

- Allentare il controdado
- Serrare la calotta superiore fino a recuperare il gioco
- Serrare nuovamente il controdado, tenendo ferma la calotta superiore

Serie sterzo ahead

Anche nelle serie sterzo non filettate vi sono due piste di scorrimento calettate a pressione nel tubo di sterzo, dove s'installano i cuscinetti. Una calotta viene installata sulla testa della forcella, che viene poi fatta passare nel canotto di sterzo. Il sistema di montaggio in questo caso prevede un tubo forcella più lungo e non filettato. Al suo interno viene inserito un ragnetto, ovvero una sede con un foro filettato. La pista di scorrimento superiore viene chiusa da un apposito parapolvere e da una ranella conica tagliata, che ha il compito di mantenere in posizione il tubo della forcella. Vengono poi inseriti alcuni distanziali per raggiungere l'altezza del manubrio desiderata. In seguito è inserito l'attacco manubrio, che si fissa al tubo forcella attraverso due viti laterali. La rimozione dei giochi, in questo caso, è affidata ad una vite, inserita in un tappo che copre il tubo forcella. La vite ingaggerà il filetto del ragnetto inserito nel tubo. Stringendo o allentando la vite si avvicinerà o si allontanerà la forcella dal canotto di sterzo, eliminando così i giochi.

REGOLAZIONE:

1. Svitare le viti di chiusura che si trovano nella parte laterale dell'attacco manubrio sui lati.
2. Avvitare con una chiave a brugola la vite di regolazione che si trova nel tappo superiore della serie sterzo.
3. Regolare l'attacco manubrio in maniera che sia allineato con la ruota anteriore .
4. Con una chiave dinamometrica stringere le viti laterali secondo le coppie di serraggio indicate nel capitolo Manutenzione > Coppie di serraggio. Serrare con una forza maggiore potrebbe schiacciare il tubo della forcella e provocarne la rottura. **Pericolo di caduta!**

Importante: La vite di regolazione non deve essere serrata completamente, deve essere utilizzata solo per regolare il gioco della serie sterzo.

In entrambi i casi, una volta regolata la serie di sterzo:

Eeguire la verifica del gioco con le modalità descritte in precedenza in questo capitolo.

Anche in questa situazione la serie sterzo non deve impedire il movimento di rotazione quindi non deve essere troppo stretta.

Per verificare il serraggio di tutti i componenti, oltre a ripassare il serraggio delle viti, prima di utilizzare la propria bici, stringere tra le gambe la ruota anteriore posizionandosi di fronte al manubrio e provare a ruotarlo rispetto alla ruota anteriore. Nel caso di movimento del manubrio serrare nuovamente le viti di chiusura come indicato nel capitolo Manutenzione > Coppie di serraggio.

Dopo aver regolato la serie sterzo verificare che l'attacco manubrio sia fissato in maniera salda. Un manubrio non fissato correttamente potrebbe essere causa di cadute!

Sospensioni

Le sospensioni hanno il compito di assorbire le asperità del terreno e rendere la guida più confortevole sullo sconnesso.

Forcella ammortizzata

Le forcelle ammortizzate, installate nella parte anteriore, assorbono i colpi generati dal fondo sconnesso e permettono di diminuire le sollecitazioni.

Quando la ruota anteriore subisce un urto, i foderi della forcella vengono spinti verso l'alto e scorrono sugli steli della forcella. Quest'ultimi sono saldamente fissati alla testa della stessa che, a sua volta, è fissata al telaio. All'interno dello stelo sinistro si trova l'elemento elastico (molla) mentre all'interno dello stelo destro speciali cartucce con valvole oleodinamiche regolano la velocità con la quale la forcella si comprime e si estende.

La ghiera di regolazione del precarico della molla, se presente in testa allo stelo sinistro permette di modulare la risposta della forcella in base al peso dell'utilizzatore ed al tipo di fondo stradale.

Il blocco, se presente in testa allo stelo destro, è un sistema che permette di bloccare o sbloccare il funzionamento della forcella. In questa maniera si evita l'oscillazione delle sospensioni durante la pedalata. Non deve essere usato nella posizione "chiuso" in percorsi accidentati ed, in particolare, in discesa.

Usare il blocco in posizione "chiusa" solo su strade o terreni lisci e pianeggianti. **Pericolo di rottura!**

Ammortizzatore posteriore

L'ammortizzatore, se presente, permette anche al carro posteriore del telaio di assorbire le sconessioni del terreno. L'ammortizzatore utilizzato da EKLETTA è di tipo pneumatico (molla ad aria), che permette di regolare la sospensione in base al peso del ciclista ed all'assetto desiderato. Per regolare la pressione della molla ad aria, rimuovere il tappo dell'aria, attaccare una pompa ad alta pressione alla valvola di gonfiaggio dell'aria e gonfiare alla pressione desiderata.

Montando in sella, l'ammortizzatore del carro posteriore produce un abbassamento, denominato SAG, che equivale alla percentuale di compressione totale della sospensione quando il ciclista è seduto sulla EPAC nella posizione di guida.

Il SAG della sospensione può essere usato per impostare la giusta rigidità della sospensione.

L'impostazione dell'abbassamento corretto consente alle ruote di mantenere la trazione senza utilizzare troppa corsa riservata all'assorbimento degli urti. Un maggiore abbassamento aumenta la sensibilità a piccole cunette, mentre un minore abbassamento la diminuisce. Impostare il SAG prima di effettuare altre regolazioni della taratura.

Il SAG si regola variando la pressione dell'aria all'interno della camera dell'ammortizzatore. E' consigliato un SAG del 25% (+/- 5%).

Regolazione del SAG

Impostare ritorno e blocco in posizione completamente aperta.

Pressurizzare a 100 PSI = 6,9 bar

Comprimere l'ammortizzatore 5 volte

Pressurizzare l'ammortizzatore (bar) all'equivalente del peso totale (kg) del ciclista, compreso l'abbigliamento, moltiplicato per 0,15.

$$\text{Pressione (bar)} = 0,15 \times \text{Peso (kg)}$$

Esempio: per un ciclista di 80 kg si deve impostare una pressione di $80 \times 0,15 = 12$ BAR

Rimuovere la pompa.

Comprimere l'ammortizzatore ancora una volta per equalizzare la pressione dell'aria.

Con un assistente che tiene la EPAC, salire in sella ed effettuare una pressione leggera sull'ammortizzatore due o tre volte. Mentre si è seduti sulla EPAC, un assistente deve far scorrere l'o-ring del SAG contro la guarnizione parapolvere.

Scendere delicatamente dalla EPAC senza comprimere l'ammortizzatore.

Annotare la percentuale di abbassamento a cui l'o-ring si ferma. Se necessario, regolare nuovamente la pressione e riprovare l'abbassamento.

Utilizzare esclusivamente pompe compatibili o consigliate dal produttore dell'ammortizzatore.

Non superare la pressione massima indicata sull'ammortizzatore stesso. **Pericolo di rottura e caduta!**

Viceversa una pressione dell'ammortizzatore troppo bassa può provocare il raggiungimento del fine corsa. Questa situazione è assolutamente da evitare col passare del tempo subirà danni e comprometterà la struttura del telaio. Non usare la EPAC nel caso in cui l'ammortizzatore raggiunga il fine corsa. Pericolo di rottura!

Sul corpo dell'ammortizzatore si trova la rotella di regolazione del ritorno. Questa operazione permette di modificare il passaggio di olio nelle valvole all'interno dell'ammortizzatore ottenendo la regolazione della velocità di estensione. Per ottenere una regolazione ottimale, ruotare di un quarto di giro la vite di regolazione e verificare il comportamento della sospensione.

Durante l'utilizzo in pianura, senza sconessioni particolari, consigliamo di utilizzare l'ammortizzatore con il blocco in posizione "chiuso" in maniera da non far oscillare il carro posteriore, evitando così di sprecare inutilmente energia ed aumentare l'autonomia.

Su fondi sconnessi ed in discesa è necessario utilizzare il blocco in posizione "aperto". Pericolo di rottura!

Pulizia e manutenzione

L'olio della sospensione può apparire sugli steli delle forcelle o dell'ammortizzatore durante o dopo l'uso. Si tratta di una normale lubrificazione necessaria e non indica alcuna riduzione delle prestazioni. Rimuovere

eventuale olio in eccesso per mantenere pulito il sistema ed eseguire una manutenzione regolare per garantire che all'interno del sistema rimanga sufficiente olio lubrificante.

Pulire ed assicurarsi che le superfici di scorrimento delle sospensioni siano sempre pulite e libere da sporco.

Pulire le forcelle e l'ammortizzatore con un detergente delicato biodegradabile ed un panno morbido. Non usare mai un pulitore ad acqua ad alta pressione per la pulizia dell'ammortizzatore. Evitare di usare detergenti aggressivi.

Per preservare le prestazioni elevate, la sicurezza e una lunga durata della sospensione posteriore, è necessario controllare periodicamente i valori di coppia delle chiusure ed eseguire ordinarie operazioni di manutenzione.

Le sospensioni sono costruite con componenti sofisticati. Le operazioni di manutenzione o di riparazione devono essere eseguite solo in centri autorizzati dal produttore della forcella. In caso di necessità rivolgersi al proprio rivenditore.

Coppie di serraggio

Affinché si possa uscire in tutta sicurezza con la EPAC è necessario che tutte le viti dei componenti siano correttamente serrate secondo i valori riportati in tabella. Effettuare un controllo regolare del serraggio con una chiave dinamometrica senza superare mai la coppia di serraggio massima.

In alcuni casi le coppie di serraggio sono riportate sui componenti stessi. In questo caso fare riferimento ai valori riportati sugli adesivi o stampati sui componenti stessi.

COMPONENTE	VITE / DADO	COPPIA DI SERRAGGIO
PINZA FRENO	Viti fissaggio su forcella e telaio	6-8 Nm
LEVA FRENO	Vite fissaggio su manubrio	6-8 Nm
FRENI IDRAULICI	Raccordi del tubo su pinza e leva	5-7 Nm
FRENI IDRAULICI	Nipplo di spurgo su pinza	4-6 Nm
FRENI IDRAULICI	Vite di spurgo su leva	0,3 - 0,5 Nm
DISCO FRENO	Viti fissaggio disco su mozzo	2-4 Nm
FRENI V-BRAKE	Viti fissaggio braccetti su telaio	5-7 Nm
FRENI V-BRAKE	Viti fissaggio pattino su braccetti	6-8 Nm
FRENI MECCANICI	Vite fissaggio cavo su braccetto	6-8 Nm
RUOTA ANTERIORE	Dado fissaggio ruota anteriore	20-25 Nm
MOTORE POSTERIORE	Dadi fissaggio ruota posteriore	35-40 Nm
DERAGLIATORE POSTERIORE	Vite di fissaggio al telaio	8-10 Nm
DERAGLIATORE POSTERIORE	Vite di bloccaggio cavo	6-7 Nm
DERAGLIATORE POSTERIORE	Vite puleggia di guida	2,5 - 3 Nm
DERAGLIATORE POSTERIORE	Vite forcellino intercambiabile	3-4 Nm
LEVA DEL CAMBIO	Vite di bloccaggio su manubrio	5 Nm

CASSETTA PIGNONI	Anello bloccaggio cassetta	30-50 Nm
PEDIVELLE	Vite fissaggio pedivelle su perno	35-50 Nm
PEDALE	Asse del pedale	35-55 Nm
CORONA	Viti fissaggio corona su ragno	14-16 Nm
MOVIMENTO CENTRALE	Movimento centrale su telaio	50-70 Nm
REGGISELLA	Vite di fissaggio sella al reggisella	20-25 Nm
REGGISELLA	Vite del collarino reggisella	3-5 Nm
MANUBRIO	Viti M5	4-6 Nm
MANUBRIO	Viti M6	8-10 Nm
MANUBRIO	Vite espander canotto	20 Nm
CAVALLETTO	Vite fissaggio al telaio	

Attrezzi

Di seguito è riportato un elenco di attrezzi necessari per la manutenzione della EPAC. Si raccomanda di eseguire le operazioni di manutenzione ordinaria descritte in questo manuale solo se si ha molta esperienza e buone capacità manuali. In caso di dubbi rivolgersi al proprio rivenditore.

- Cacciaviti a croce – misure consigliate PH0, PH1, PH2
- Cacciaviti a taglio – misure consigliate 1, 2 mm
- Chiavi inglesi – set da 6 a 24 mm
- Chiavi a brugola con testa sferica – set da 2, 2.5, 3, 4, 5, 6, 8, 10 mm
- Chiavi Torx – misure consigliate TX10, TX15, TX20, TX25, TX27, TX30
- Martello di gomma bianco
- Pinze universali e pinze a becchi lunghi
- Tronchese cavi e guaine
- Calibro usura catena
- Smagliacatena
- Pinza per falsamaglia
- Chiave a frusta per pignoni
- Estrattore cassetta Shimano
- Estrattore ruota libera Shimano
- Chiave per pedali
- Estrattore pedivelle perno quadro/ISIS

- Estrattore movimento centrale a cartuccia
- Cacciagomme – set da 3 pezzi
- Chiavi dinamometriche con set di bussole
- Tiraraggi
- Righello per raggi
- Chiave per serie di sterzo filettata – misure 32, 34, 36, 40 mm
- Metro e calibro
- Multimetro
- Cavalletto reggibici

TAGLIANDI DI CONTROLLO

Dopo il primo periodo di rodaggio, recarsi dal proprio rivenditore EKLETTA per effettuare una registrazione di tutti i componenti. Successivamente suggeriamo di sottoporre la EPAC a tagliandi di controllo ad intervalli semestrali, da effettuarsi preferibilmente presso un rivenditore EKLETTA.

Nella tabella che segue sono indicate tutte le operazioni di verifica e controllo che il suo rivenditore dovrà effettuare ad ogni tagliando:

Controlli	Note
FRENI	
Usura pattini o pastiglie ed eventuale sostituzione	Pulire i freni solo con detergenti specifici. Pericolo di contaminazione
Usura cavi/guine o tubi (eventuali perdite olio) ed eventuale sostituzione	Ingrassare il cavo all'interno della guaina con grasso al teflon
Regolazione freni o centraggio pinze freni idraulici	
Serraggio viti fissaggio braccetti o pinze	
Serraggio viti fissaggio leve freno su manubrio	
Serraggio viti fissaggio dischi freno	
RUOTE	
Tensione raggi	
Centratura ruote	
Scorrevolezza mozzi	Ingrassare cuscinetti a sfere e coni con grasso al teflon o proteggere cuscinetti sigillati con grasso al litio
Usura battistrada ed eventuale sostituzione	
Pressione di gonfiaggio	Pressione minima e massima sono indicate sul fianco del pneumatico
Serraggio dadi ruote o sgancio rapido	
TRASMISSIONE	
Usura catena ed eventuale sostituzione	Pulire e lubrificare la catena con prodotti specifici, meglio se biodegradabili
Usura pignoni e corona ed eventuale sostituzione	
Regolazione cambio	
Serraggio movimento centrale	Ingrassare la filettatura delle calotte con grasso al rame (anti-seize) e proteggere i cuscinetti con grasso al litio
Serraggio pedivelle e pedali	Ingrassare filettatura dei pedali con grasso al rame (anti-seize)
Serraggio bulloni corona	
Serraggio viti cambio	

SOSPENSIONI	
Registro serie di sterzo	Ingrassare cuscinetti a sfere libere con grasso al teflon o proteggere cuscinetti sigillati con grasso al litio
Ispezione parapolvere forcella e ammortizzatore ed eventuale sostituzione	Pulire e lubrificare gli steli con prodotti specifici, meglio se biodegradabili
Controllo SAG ammortizzatore posteriore (se presente)	
Serraggio viti ammortizzatore e carro posteriore	
IMPIANTO ELETTRICO	
Intervento motore con pedalata	
Intervento motore con soft start	
Funzionamento sensori freni	
Tensione batteria carica	
Funzionamento caricabatterie	
Funzionamento luci	
ALTRI SERRAGGI	
Serraggio viti canotto di sterzo	
Serraggio viti manubrio	
Serraggio viti reggisella e sella	
Serraggio vite cavalletto	
Serraggio viti portapacchi	

PULIZIA E STOCCAGGIO

Pulizia

Sporco, grasso o salsedine marina potrebbero danneggiare la sua EPAC EKLETTA. Per questo motivo è necessario pulire regolarmente e proteggere da corrosione tutti i componenti della EPAC.

La EPAC non va mai pulita con l'idropulitrice o con il compressore in quanto il forte getto d'acqua o la pressione dell'aria possono rovinare le guarnizioni e penetrare all'interno dei cuscinetti, aumentandone l'attrito e la corrosione.

La pulizia della EPAC va fatta con un panno morbido (o una spugna), un secchio d'acqua e un detergente specifico, meglio se biodegradabile. Nel pulire la bici a mano si possono individuare in tempo eventuali parti danneggiate o usurate.

Per rimuovere tracce d'olio o di grasso usi solo detersivi specifici per biciclette o EPAC. Non usi in nessun caso detersivi a base di petrolio, sgrassanti chimici o solventi, perché potrebbero rovinare le superfici o le guarnizioni.

Attenzione: Le pinze dei freni e i dischi vanno puliti solo ed esclusivamente con detersivi specifici per freni. L'utilizzo di altri detersivi o sgrassanti provoca la contaminazione delle pastiglie. Una volta contaminate, le pastiglie devono essere sostituite. **Pericolo di caduta!**

Successivamente al lavaggio consigliamo di lubrificare gli steli della forcella e dell'ammortizzatore (se presente), lubrificare la catena e le altre parti della trasmissione ed ingrassare i cuscinetti (movimento centrale, serie di sterzo e mozzi)

Stoccaggio

In caso di un momentaneo periodo di fermo della sua EPAC non sarà necessario prendere provvedimenti particolari. Si raccomanda semplicemente di pulirla e proteggerla dalla corrosione come descritto sopra e di riporla in un luogo asciutto e ben arieggiato.

Si assicuri che sia ben asciutta e non ci siano parti in cui ristagna acqua o umidità.

Legga attentamente il Capitolo Batteria e caricabatterie > Stoccaggio

Le camere d'aria perdono gradualmente aria durante il lungo periodo di fermo. Se la EPAC dovesse rimanere a lungo sulle ruote sgonfie, è possibile che ne venga danneggiata la struttura del pneumatico. Consigliamo di appendere l'EPAC o di controllare regolarmente la pressione di gonfiaggio.

Ingrani il pignone più piccolo del cambio, in modo che i cavi e le molle siano il più possibile allentati.

RISCHI E PERICOLI

Non indossi un abbigliamento che possa impigliarsi nelle ruote o nel motore (gonne, mantelli, nastri, ...). **Pericolo di caduta!**

Non appenda alcun oggetto di grandi dimensioni, pesante e ingombrante (come ad es. Borse e ombrelli) al manubrio. **Pericolo di caduta!**

Non monti in sella appoggiando un piede sul pedale e facendo passare la gamba libera al di sopra della sella, perché il motore potrebbe attivarsi inaspettatamente. **Pericolo di caduta!**

Attenzione a non azionare inavvertitamente il freno della ruota anteriore. **Pericolo di caduta!**

Non utilizzi la EPAC per attraversare corsi d'acqua o immergere il motore, in quanto l'acqua potrebbe penetrare nei circuiti elettrici provocando cortocircuiti che danneggerebbero il sistema. **Pericolo di rottura!**

Non usi mai la EPAC con il reggisella o il canotto del manubrio estratto oltre la marcatura di massima estrazione. Il reggisella o il telaio potrebbero rompersi. **Pericolo di rottura e caduta!**

Non utilizzi ricambi non originali. **Pericolo di rottura e caduta!**

L'errata chiusura degli sganci rapidi o dei dadi dei mozzi delle ruote può causare il distacco delle parti. **Pericolo di caduta!**

Per evitare danni al suo EPAC si attenga alla portata massima consentita riportata nel presente manuale e sulla targa di conformità dell'EPAC. **Pericolo di rottura e caduta!**

GARANZIA

Condizioni di garanzia

La EPAC EKLETTA è coperta da garanzia di 24 mesi, dalla data di acquisto del prodotto nuovo, sui guasti dovuti a difetti di fabbricazione per tutti i componenti meccanici non soggetti ad usura e quelli elettrici, compresa la batteria.

E' necessario che la garanzia venga attivata da un rivenditore autorizzato registrando la vendita della EPAC. La validità della garanzia inizierà dal momento dell'acquisto: farà fede la data riportata sulla prova d'acquisto (scontrino fiscale o fattura) e sul certificato di garanzia riportato nel manuale d'uso e manutenzione.

Presupposti per la garanzia sono l'uso corretto della bicicletta ed il rispetto di tutte le indicazioni riportate nel manuale di uso e manutenzione.

La garanzia consiste nella sostituzione e/o riparazione gratuita di particolari inefficienti per difetto di fabbricazione accertato e riconosciuto dal rivenditore.

L'intervento di garanzia deve essere richiesto esclusivamente al rivenditore EKLETTA, presentando la prova d'acquisto, il certificato di garanzia ed il libretto tagliandi riportati nel manuale d'uso e manutenzione.

Determinare se il difetto sia coperto da garanzia o meno è a discrezione unica ed esclusiva di EKLETTA.

Per qualsiasi dubbio riguardo alle condizioni di garanzia rivolgersi al proprio rivenditore o contattare il servizio assistenza EKLETTA.

Esclusioni

La garanzia non è valida per prodotti acquistati usati.

La garanzia non copre i costi di manutenzione ordinaria, né i componenti soggetti ad usura come ad esempio: pneumatici, cerchi, cuscinetti, pastiglie, pattini e dischi freno, cavi e guaine, lampadine, catena, ecc...

Non vengono riconosciuti in garanzia danni causati da cadute, collisioni, sovratensioni elettriche od omessa manutenzione.

Sono esclusi anche guasti dovuti all'esposizione della EPAC alle intemperie, alle alte temperature, alla salsedine o a materiali acidi e corrosivi.

Per la batteria non sono coperti da garanzia i casi di guasti da cortocircuito, infiltrazioni d'acqua, manomissione, utilizzo di caricabatterie non originali EKLETTA, o dovuti al non rispetto delle indicazioni riportate nel manuale d'uso e manutenzione. La garanzia sulla batteria è relativa esclusivamente a difetti di

fabbrica, non riguarda in nessun modo il normale consumo e deperimento di capacità che la batteria subisce nel tempo.

Non sono coperti da garanzia danni dovuti alla normale azione del tempo.

La garanzia non copre il furto o il taccheggio.

Decadenza della garanzia

Qualsiasi modifica all'impianto elettrico e/o meccanico del mezzo e/o manipolazione, anche parziale, di parti della EPAC fa decadere la garanzia.

L'uso improprio del prodotto o la sostituzione di componenti con ricambi non originali provoca la decadenza della garanzia.

La non osservanza delle indicazioni riportate nel manuale d'uso e manutenzione fa decadere la garanzia.

CERTIFICATO DI GARANZIA

Questo certificato di garanzia deve essere compilato in ogni sua parte e firmato e timbrato dal rivenditore. Si raccomanda di conservarlo in un luogo sicuro unitamente alla prova d'acquisto (scontrino fiscale o fattura). In caso di richiesta di intervento in garanzia va presentato in originale al rivenditore.

DATI DEL PROPRIETARIO

Nome

.....

Cognome

.....

Indirizzo

.....

Cap

.....

Città

.....

Paese

.....

Telefono

.....

E-Mail

.....

DATI DELLA EPAC

Modello

.....

N° telaio

.....

Colore

.....

Misura

.....

Data di acquisto

.....

Timbro e firma del rivenditore

LIBRETTO TAGLIANDI

Proprietario	Data	Km
Descrizione intervento/i		
Tagliando successivo	Timbro e firma del rivenditore	
Note		

Proprietario	Data	Km
Descrizione intervento/i		
Tagliando successivo	Timbro e firma del rivenditore	
Note		

Proprietario	Data	Km
Descrizione intervento/i		
Tagliando successivo	Timbro e firma del rivenditore	
Note		

Proprietario	Data	Km
Descrizione intervento/i		
Tagliando successivo	Timbro e firma del rivenditore	
Note		

Proprietario	Data	Km
Descrizione intervento/i		
Tagliando successivo	Timbro e firma del rivenditore	
Note		

Proprietario	Data	Km
Descrizione intervento/i		
Tagliando successivo	Timbro e firma del rivenditore	
Note		

DICHIARAZIONE DI CONFORMITA'

Versione linguistica originale

**Fabbricante**Ragione sociale: *SSV SRL*Indirizzo completo: *VIA CARDINALE AGOSTINI 80/A – 35018 SAN MARTINO DI LUPARI (PD)***Persona (fisica o giuridica) stabilita nella comunità autorizzata a costituire il fascicolo tecnico**Ragione sociale: *SSV SRL*Indirizzo completo: *VIA CARDINALE AGOSTINI 80/A – 35018 SAN MARTINO DI LUPARI (PD)***Macchina**Denominazione generica: *BICICLETTA A PEDALATA ASSISTITA (EPAC)*Funzione: *TRASPORTO DI PERSONE*Modelli: *MN, ML, MC, MG, PIEGA, PIEGA S, NAKED, NAKED R, NOVA, VEKTOR, MORK, DUG UP, BUMPY*

L'oggetto della dichiarazione di cui sopra è conforme alla pertinente normativa di armonizzazione dell'Unione:

- Direttiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 maggio 2006 relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE (rifusione) (Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 157 del 09/06/2006)
- Direttiva 2014/30/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014 concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla compatibilità elettromagnetica (rifusione) (Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 96 del 29/03/2014)

Sono stati rispettati i requisiti dei seguenti documenti:

- *EN ISO 12100:2010*
- *EN 15194:2017*

La presente dichiarazione di conformità è rilasciata sotto la responsabilità esclusiva del fabbricante.

Firmato a nome e per conto di: *SSV SRL*Luogo e data del rilascio: *SAN MARTINO DI LUPARI, 9/02/2022*Nome: *MASSIMO COREA*Funzione: *AMMINISTRATORE DELEGATO*

Firma