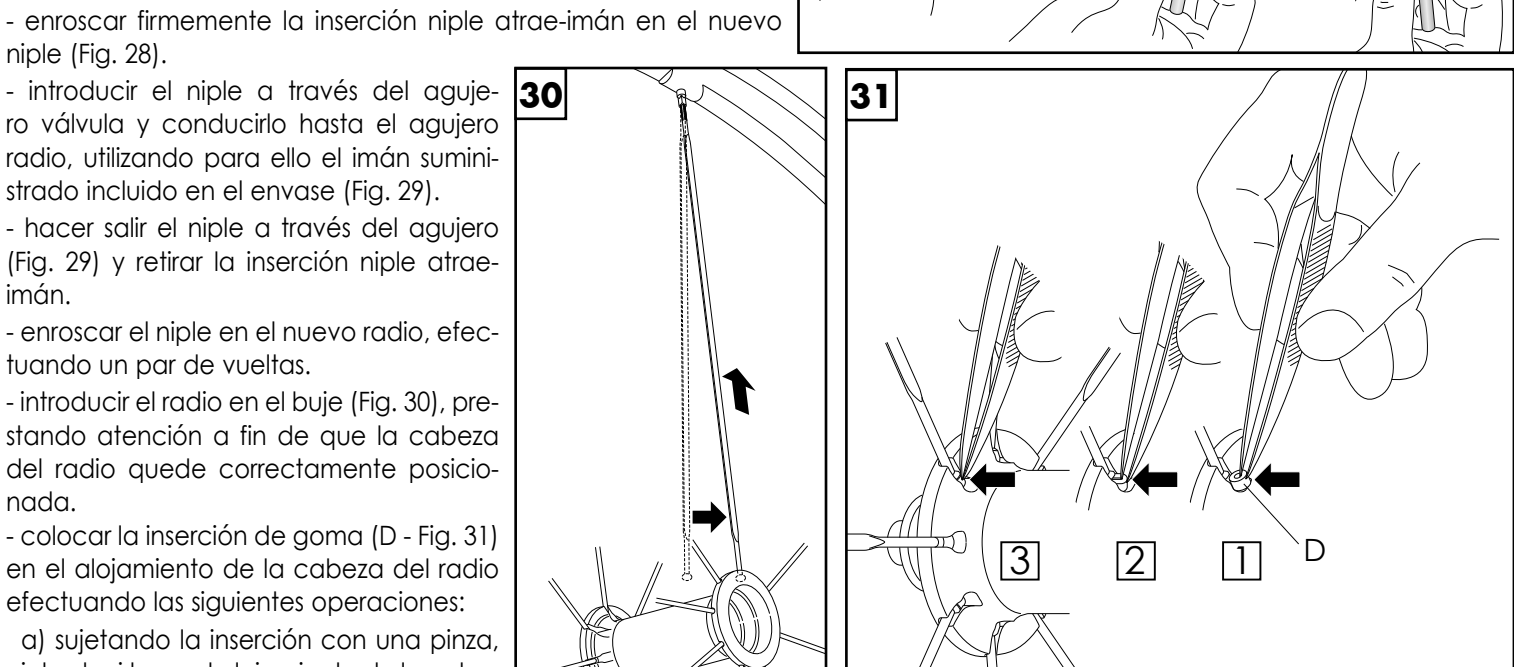


- En caso de que también se deba sustituir el niple:
 - hacer deslizar el niple por el interior de la llanta hasta alcanzar el agujero válvula (Fig. 26).
 - apoyar la rueda sobre una superficie que no provoque daños en la llanta y hacerla rebotar en la medida de 2 cm/1 pulgada de altura máx. (Fig. 26) hasta obtener que el niple salga a través del agujero válvula.
 - extraer el radio a sustituir (Fig. 27).
 - enroscar firmemente la inserción niple atrae-imán en el nuevo niple (Fig. 28).
 - introducir el niple a través del agujero válvula y conducirlo hasta el agujero radio, utilizando para ello el imán suministrado incluido en el envase (Fig. 29).
 - hacer salir el niple a través del agujero (Fig. 29) y retirar la inserción niple atrae-imán.
 - enroscar el niple en el nuevo radio, efectuando un par de vueltas.
 - introducir el radio en el buje (Fig. 30), prestando atención a fin de que la cabeza del radio quede correctamente posicionada.
 - colocar la inserción de goma (D - Fig. 31) en el alojamiento de la cabeza del radio efectuando las siguientes operaciones:
 - a) sujetando la inserción con una pinza, introduciéndola en el alojamiento de la cabeza del radio (1 - Fig. 31).
 - b) empujar delicadamente la inserción con la pinza hasta que entre completamente en su alojamiento (2 y 3 - Fig. 31).



- Nota
 - Prestar atención para no rayar el buje.**
 - enroscar a fondo el niple utilizando para ello una llave tira-radíos (Fig. 32).

- Nota
 - Para impedir que el radio gire y consiguientemente se dañe, instalar el respectivo anillo antirrotación (C - Fig. 32) lo más próximo posible al niple.
 - El anillo está provisto de 3 mecanizados que permiten su utilización con 3 tipos de radio diferentes; para los radios de la rueda Zonda™, debe utilizarse el mecanizado marcado con la letra B (Fig. 33).

- Al ejecutar las operaciones descritas en el capítulo 10:
 - efectuar el tensado y el asentamiento de los radios;
 - controlar el centraje y la inclinación lateral de la rueda.
- Una vez sustituido el radio y efectuados el tensado y el centraje de la rueda, será necesario regular el buje (véase capítulo 7).

8.2 - RUEDA TRASERA LADO RUEDA LIBRE

- Antes de sustituir un radio, hágase referencia a las especificaciones técnicas a fin de controlar: 1) el tipo y la longitud del radio a sustituir, 2) la tensión recomendada y la tensión máxima permitida.
- Controlar que no existan trazas de arena ni otras impurezas en el interior de la llanta; eventualmente, utilizar un chorro de aire comprimido para eliminarlas.
- Utilizar un radio de recambio original.

- Nota
 - Prestar atención para no rayar la llanta con los radios.**
 - Desenroscar el niple correspondiente al radio a sustituir utilizando para ello una llave tira-radíos (Fig. 32).

- Nota
 - Para impedir que el radio gire y consiguientemente se dañe, instalar el respectivo anillo antirrotación (C - Fig. 32) lo más próximo posible al niple.
 - El anillo está provisto de 3 mecanizados que permiten su utilización con 3 tipos de radio diferentes; para los radios de la rueda Zonda™, debe utilizarse el mecanizado marcado con la letra B (Fig. 33).

- Si el niple no está dañado y puede ser reutilizado:
 - mantener inmovilizado el niple para evitar que se deslice en el interior de la llanta.
 - extraer el radio a sustituir (Fig. 34).

- Nota
 - En caso de ser necesario, extraer primero el radio que se encuentra en posición sobrepuesta respecto de aquél que debe sustituirse y, una vez efectuado el montaje del nuevo radio, reinstalarlo en la misma posición.
 - enroscar el niple en el nuevo radio, efectuando un par de vueltas.
 - introducir el radio en el buje (Fig. 35), prestando atención a fin de que la cabeza del radio quede correctamente posicionada.
 - enroscar a fondo el niple utilizando para ello una llave tira-radíos (Fig. 32).

- Nota
 - Para impedir que el radio gire y consiguientemente se dañe, instalar el respectivo anillo antirrotación (C - Fig. 32) lo más próximo posible al niple.
 - El anillo está provisto de 3 mecanizados que permiten su utilización con 3 tipos de radio diferentes; para los radios de la rueda Zonda™, debe utilizarse el mecanizado marcado con la letra B (Fig. 33).

- En caso de que también se deba sustituir el niple:
 - hacer deslizar el niple en el interior de la llanta hasta alcanzar el agujero válvula (Fig. 26).
 - apoyar la rueda sobre una superficie que no provoque daños en la llanta y hacerla rebotar en la medida de 2 cm/1 pulgada de altura máx. (Fig. 26) hasta obtener que el niple salga a través del agujero válvula.
 - extraer el radio a sustituir (Fig. 34).

- Nota
 - En caso de ser necesario, extraer primero el radio que se encuentra en posición sobrepuesta respecto de aquél que debe sustituirse y, una vez efectuado el montaje del nuevo radio, reinstalarlo en la misma posición.
 - enroscar firmemente la inserción niple atrae-imán en el nuevo niple (Fig. 28).
 - introducir el niple a través del agujero válvula y conducirlo hasta el agujero radio, utilizando para ello el imán suministrado incluido en el envase (Fig. 29).
 - hacer salir el niple a través del agujero (Fig. 29) y retirar la inserción niple atrae-imán.
 - enroscar el niple en el nuevo radio, efectuando un par de vueltas.
 - introducir el radio en el buje (Fig. 35), prestando atención a fin de que la cabeza del radio quede correctamente posicionada.
 - enroscar a fondo el niple utilizando para ello una llave tira-radíos (Fig. 32).

- Nota
 - Para impedir que el radio gire y consiguientemente se dañe, instalar el respectivo anillo antirrotación (C - Fig. 32) lo más próximo posible al niple.
 - El anillo está provisto de 3 mecanizados que permiten su utilización con 3 tipos de radio diferentes; para los radios

- de la rueda Zonda™, debe utilizarse el mecanizado marcado con la letra B (Fig. 33).
- Reposicionar el radio que se encuentra en posición sobrepuesta, en caso que haya sido necesario extraerlo del buje.
- Al ejecutar las operaciones descritas en el capítulo 10:
 - efectuar el tensado y el asentamiento de los radios;
 - controlar el centraje y la inclinación lateral de la rueda.
- Una vez sustituido el radio y efectuados el tensado y el centraje de la rueda, será necesario regular el buje (véase capítulo 7).

9. SUSTITUCIÓN DE LA LLANTA

¡ATENCIÓN!

Sustituir la llanta si la distancia entre las aletas supera los 15,5 mm (Fig. 36). Una llanta deformada puede provocar la salida imprevista de la cubierta desde su alojamiento y provocar accidentes, lesiones físicas e incluso muerte.

- Antes de efectuar el desmontaje de la rueda, se debe anotar en una hoja la orientación original de la llanta y la disposición de los radios, garantizando de esta manera el remontaje correcto de la rueda.
- Utilizar una llanta de recambio original.



Utilizar siempre guantes y gafas de protección al operar con los radios.

- Nota
 - Prestar atención para no rayar la llanta con los radios.**

9.1 - LLANTA DELANTERA

- Para cada radio, extraer la inserción de goma (D - Fig. 37) del alojamiento de la cabeza del radio a sustituir para lo que se efectuarán las operaciones indicadas a continuación:
 - destensar el radio utilizando una llave tira-radíos (C - Fig. 32).

- Nota
 - Para impedir que el radio gire y consiguientemente se dañe, instalar el respectivo anillo antirrotación (C - Fig. 32) lo más próximo posible al niple.
 - El anillo está provisto de 3 mecanizados que permiten su utilización con 3 tipos de radio diferentes; para los radios de la rueda Zonda™, debe utilizarse el mecanizado marcado con la letra B (Fig. 33).

- extraer un poco la inserción (D - Fig. 37) de su alojamiento, ayudándose con pequeños movimientos en dirección axial del radio (Fig. 37).

Prestar atención para no dañar el radio.

- extraer completamente la inserción (D - Fig. 38) con el auxilio de una pinza.

- Nota
 - Prestar atención para no rayar el buje.**
 - desenroscar a fondo el niple utilizando para ello una llave tira-radíos (Fig. 32).

- Nota
 - Para impedir que el radio gire y consiguientemente se dañe, instalar el respectivo anillo antirrotación (C - Fig. 32) lo más próximo posible al niple.
 - El anillo está provisto de 3 mecanizados que permiten su utilización con 3 tipos de radio diferentes; para los radios de la rueda Zonda™, debe utilizarse el mecanizado marcado con la letra B (Fig. 33).

- extraer el radio desde el buje (Fig. 27).
- hacer deslizar el niple en el interior de la llanta hasta alcanzar el agujero válvula (Fig. 26).
- apoyar la rueda sobre una superficie que no provoque daños en la llanta y hacerla rebotar en la medida de 2 cm/1 pulgada de altura máx. (Fig. 26) hasta obtener que el niple salga a través del agujero válvula.
- Efectuar en todos los radios las operaciones indicadas en el punto precedente.
- Tomar la nueva llanta.
- Para cada radio:
 - enroscar firmemente la inserción niple atrae-imán en el niple (Fig. 28).
 - introducir el niple a través del agujero válvula y conducirlo hasta el agujero radio, utilizando para ello el imán suministrado incluido en el envase (Fig. 29).
 - hacer salir el niple a través del agujero y retirar la inserción niple atrae-imán (Fig. 29).
 - enroscar el niple en el radio, efectuando un par de vueltas.
- Efectuar en todos los radios las operaciones indicadas en el punto precedente.
- Introducir los radios uno por vez, en el buje (Fig. 26), prestando atención a fin de que la cabeza del radio quede correctamente posicionada.

- Nota
 - Los agujeros de la llanta están orientados (Fig. 39). Al introducir los radios en el buje, se deberá respetar la inclinación natural de los agujeros.
- Para cada radio, colocar la inserción de goma (D - Fig. 31) en el alojamiento de la cabeza del radio efectuando las siguientes operaciones:
 - a) sujetando la inserción con una pinza, introduciéndola en el alojamiento de la cabeza del radio (1 - Fig. 31).
 - b) empujar delicadamente la inserción con la pinza hasta que entre completamente en su alojamiento (2 y 3 - Fig. 31).
- Nota
 - Prestar atención para no rayar el buje.**
 - Enroscar a fondo todos los niples utilizando una llave tira-radíos (Fig. 32), manteniendo fijos los radios lo más próximo posible a los niples, con el anillo antirrotación radios (C - Fig. 32) para impedir la rotación y consiguiente daño del radio.

¡ATENCIÓN!

Controlar que el costado de la llanta no presente señales de desgaste, daños o deformaciones en la pista de frenado. Una llanta dañada puede romperse de improviso, con consiguiente riesgo de sufrir accidentes, lesiones físicas e incluso muerte.

- Al ejecutar las operaciones descritas en el capítulo 10:
 - efectuar el tensado y el asentamiento de los radios;
 - controlar el centraje y la inclinación lateral de la rueda.

9.2 - LLANTA TRASERA

¡ATENCIÓN!

- Al sustituir la llanta trasera téngase presente lo siguiente:
 - Los radios forman grupos de tres. Los dos externos son siempre dex., mientras que el central es siempre sin. (Fig. 40).
 - Para establecer cuál es el lado derecho (rueda libre) coger la llanta con la mano de la manera ilustrada en Fig. 40 y verificar que el agujero válvula se encuentre a la derecha del grupo de tres radios (B - Fig. 40).

- Para cada radio del lado contrario a la rueda libre, extraer la inserción de goma (D - Fig. 37) del alojamiento de la cabeza del radio a sustituir para lo que se efectuarán las operaciones indicadas a continuación:
 - destensar el radio utilizando una llave tira-radíos (C - Fig. 32).

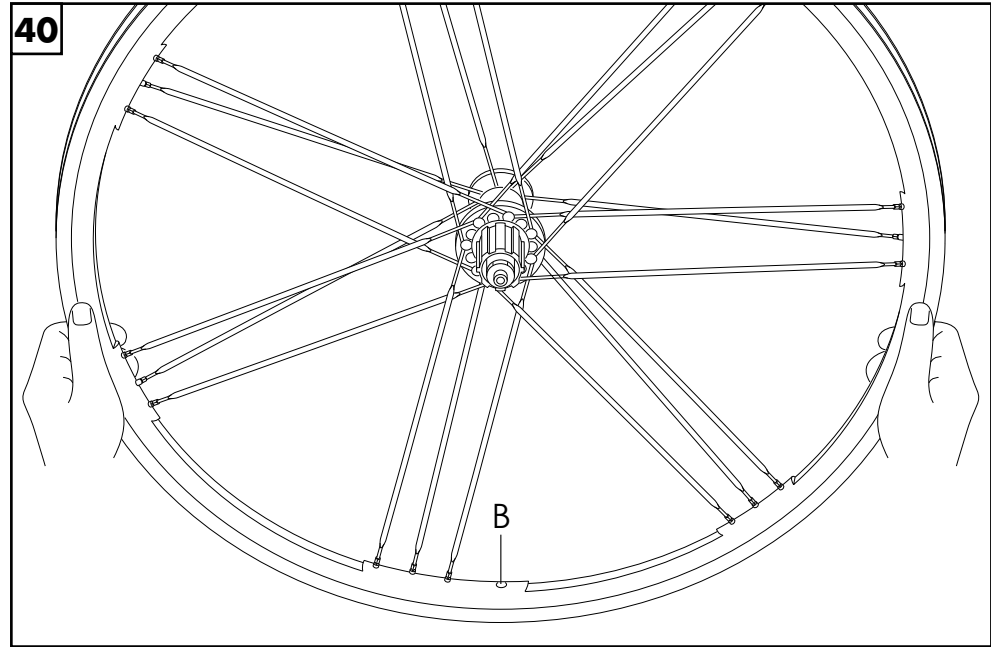
- Nota
 - Para impedir que el radio gire y consiguientemente se dañe, instalar el respectivo anillo antirrotación (C - Fig. 32) lo más próximo posible al niple.
 - El anillo está provisto de 3 mecanizados que permiten su utilización con 3 tipos de radio diferentes; para los radios de la rueda Zonda™, debe utilizarse el mecanizado marcado con la letra B (Fig. 33).

- extraer un poco la inserción (D - Fig. 37) de su alojamiento, ayudándose con pequeños movimientos en dirección axial del radio (Fig. 37).

- Nota
 - Prestar atención para no dañar el radio.**
 - extraer completamente la inserción (D - Fig. 38) con el auxilio de una pinza.

- Nota
 - Prestar atención para no rayar el buje.**
 - Enroscar a fondo todos los niples utilizando una llave tira-radíos (Fig. 32), manteniendo fijos los radios lo más próximo posible a los niples, con el anillo antirrotación radios (C - Fig. 32) para impedir la rotación y consiguiente daño del radio.

- Efectuar en todos los radios las operaciones indicadas en el punto precedente.



- Tomar la nueva llanta.
- Para cada radio:
 - enroscar firmemente la inserción niple atrae-imán en el niple (Fig. 28).
 - introducir el niple en el agujero válvula y conducirlo hasta el agujero radio, utilizando para ello el imán suministrado incluido en el envase (Fig. 29).
 - hacer salir el niple a través del agujero y retirar la inserción niple atrae-imán.
 - enroscar el niple en el radio, efectuando un par de vueltas.
- Nota
 - Radios lado rueda libre (dex.): L. 280.
 - Radios lado opuesto a la rueda libre (sin.): L. 275.
- Efectuar en todos los radios las operaciones indicadas en el punto precedente.
- Comenzando desde el lado rueda libre, introducir los radios en el buje (Fig. 35), prestando atención a fin de que la cabeza del radio quede correctamente posicionada.

- Nota
 - En el lado rueda libre el buje presenta mecanizados con dos profundidades diferentes. En primer lugar, deberán introducirse los radios que serán alojados en los mecanizados de mayor profundidad (Fig. 41).

- A continuación, deberán introducirse los radios en el lado opuesto a la rueda libre.

- Introducir la inserción de goma (D - Fig. 31) en el alojamiento de la cabeza de todos los radios del lado contrario a la rueda libre, efectuando para ello las siguientes operaciones:
 - a) sujetando la inserción con una pinza, introduciéndola en el alojamiento de la cabeza del radio (1 - Fig. 31).
 - b) empujar delicadamente la inserción con la pinza hasta que entre completamente en su alojamiento (2 y 3 - Fig. 31).

- Nota
 - Prestar atención para no rayar el buje.**
 - Enroscar a fondo todos los niples utilizando una llave tira-radíos (Fig. 32), manteniendo fijos los radios lo más próximo posible a los niples, con el anillo antirrotación radios (C - Fig. 32) para impedir la rotación y consiguiente daño del radio.

¡ATENCIÓN!

Controlar que el costado de la llanta no presente señales de desgaste, daños o deformaciones en la pista de frenado. Una llanta dañada puede romperse de improviso, con consiguiente riesgo de sufrir accidentes, lesiones físicas e incluso muerte.

- Efectuar en todos los radios las operaciones indicadas en el punto precedente.
- Al ejecutar las operaciones descritas en el capítulo 10:
 - efectuar el tensado y el asentamiento de los radios;
 - controlar el centraje y la inclinación lateral de la rueda.

10. REGULACIÓN DE LA TENSIÓN DE LOS RADIOS Y CENTRAJE DE LAS RUEDAS

- El centraje de la rueda consiste en controlar y corregir su desviación axial (centraje) y radial (salto) (Fig. 42).

¡ATENCIÓN!

Esta es una de las fases principales en el montaje de una rueda. El uso de ruedas no centradas, tensadas incorrectamente o con radios rotos y/o dañados, puede provocar accidentes, lesiones físicas e incluso muerte.

- Para efectuar el centraje, se debe posicionar la rueda sobre un soporte centra-ruedas rígido (A - Fig. 43), bloquearla mediante fijación rápida y controlar su desviación axial y radial utilizando para ello un comparador (Fig. 43).
- Para corregir una desviación axial excesiva de la rueda hacia la izquierda, es necesario operar con el radio presente en el área interesada, aumentando la tensión del radio presente en el lado derecho o reduciendo la tensión de aquél presente en el lado izquierdo.
- Esta operación debe ser efectuada sobre toda la superficie de la rueda, considerando que la elección de aumentar o reducir la tensión de los radios también influye directamente sobre la inclinación lateral de la rueda.
- Para corregir una excesiva desviación radial hacia el exterior, es necesario operar con el par de radios presentes en la zona interesada, aumentando su tensión. En cambio, para corregir una excesiva desviación radial hacia el interior, es necesario operar con el par de radios presentes en la zona interesada reduciendo su tensión.
- Repetir el control de la desviación axial y radial hasta obtener un error máximo de 0,4 mm.
- Efectuar el asentamiento de la rueda de la manera ilustrada en el apartado 10.1.
- **Alterar el tensado de los niples y el control del centraje y del salto hasta obtener el tensado correcto de los radios y un error máximo de desviación comprendido dentro de los siguientes límites:**
 - centraje (desviación axial): 0,3 mm
 - salto (desviación radial): 0,4 mm
- Repetir la operación de asentamiento y, en caso de ser necesario, corregir nuevamente hasta que la rueda quede perfectamente centrada (Fig. 44).

10.1 - ASENTAMIENTO DE LAS RUEDAS

¡ATENCIÓN!

Esta es una de las fases principales en el montaje de una rueda. Un asentamiento incorrecto puede dañar la rueda misma o provocar su ruptura imprevista, con consiguiente riesgo de sufrir accidentes, lesiones físicas e incluso muerte.

- Para efectuar esta operación, la rueda debe estar montada sobre un soporte centra-ruedas muy rígido (A - Fig. 44).
- Operando con un radio por vez, se deberá tirar enérgicamente la llanta con las dos manos desde el lado opuesto al radio (B - Fig. 45) en el cual se está efectuando el asentamiento.
- Repetir la operación en el lado opuesto de la rueda (Fig. 45).

10.2 - CONTROL DE LA INCLINACIÓN LATERAL

- Para controlar la inclinación lateral de la rueda, es necesario utilizar una plantilla (A - Fig. 46 - Campagnolo® cod. UT-HU010), apoyándola en un lado de la rueda misma. Enroscar o desenroscar el tornillo de medición hasta tocar la tuerca o el contracono del buje.
- Apoyar la plantilla en el lado opuesto de la rueda y controlar que el tornillo de medición (B - Fig. 46) quede apoyado sobre la tuerca o sobre el contracono del buje. Si la distancia entre el tornillo y el buje es diferente, la inclinación lateral deberá ser corregida.
- La tolerancia máxima permitida para la inclinación lateral equivale a 1 mm.
- Si en los **ruedas delanteras** el eje de la llanta se encuentra demasiado desviado hacia un lado, se deberán aflojar todos los niples de los radios de un mismo lado en la medida aproximada de 1/4 de vuelta y, a continuación, enroscar todos los niples de los radios del lado opuesto también en la medida aproximada de 1/4 de vuelta. Controlar nuevamente la inclinación lateral y, eventualmente, repetir la operación prestando atención a fin de no tensar excesivamente los radios.
- Si en los **ruedas traseras** el eje de la llanta se encuentra demasiado desviado hacia un lado, se deberán aflojar todos los niples de los radios de un mismo lado en la medida aproximada de 1/2 vuelta y, al mismo tiempo, enroscar todos los niples de los radios del lado opuesto en la medida aproximada de 1/4 de vuelta. Es necesario considerar que la diferencia de inclinación entre los radios de la derecha (menos inclinados) y aquéllos de la izquierda (más inclinados) influye notablemente en la inclinación lateral de la rueda. Por lo tanto, los niples de los radios de la izquierda nunca deberán aumentarse en media superior o aproximadamente 1/4 de vuelta, a fin de que no se presenten dificultades para restablecer la inclinación lateral. En caso de ser necesario, repetir la operación prestando atención a fin de no tensar excesivamente los radios.

¡ADVERTENCIA!

Los valores arriba indicados (más o menos 1/2 y 1/4 de vuelta) tienen un valor aproximado; de todas formas, se debe recordar que al modificar la tensión de los radios derechos en un sentido, es necesario modificar también la tensión de los radios izquierdos, en la medida de casi el doble en el sentido opuesto.

- Nota
 - Una vez efectuados el tensado y el centraje de la rueda, usar siempre adhesivo fijador de rosca en la superficie de contacto radio-niple.

11. FRENS

11.1 - FRENS CAMPAGNOLO®

¡ATENCIÓN!

- Antes de su utilización controlar que los cables y las zapatas de freno estén en buenas condiciones y verificar que los frenos funcionen correctamente.
- Verificar que las zapatas de los frenos estén perfectamente alineadas con la superficie de frenado de la rueda, que estén centradas en altura respecto a la superficie de freno de la llanta, que estén posicionadas en paralelo horizontalmente y verticalmente respecto a la llanta y que estén a 1 mm aproximadamente de la superficie de la llanta (Fig. 47).
- Verifique periódicamente el estado de desgaste de las zapatas y sustitúyalas cuando la superficie de freno llegue al límite señalado con la escritura "WEAR LIMIT" o en el caso de que su potencia resulte insuficiente (para ello consultar la hoja de instrucciones de los frenos).
- Verificar la tensión de los cables de los frenos a intervalos regulares.
- Evitar que la superficie de frenado de la rueda y los zapatos de los frenos entren en contacto con aceites o grasas.
- Eliminar periódicamente, con el auxilio de una lima perfectamente limpia, las trazas de impurezas o de arena de las zapatas de los frenos, porque podrían rayar en profundidad los lados de las llantas, perjudicando así el efecto de frenado y las buenas condiciones de la misma llanta.
- Comprobar las condiciones de desgaste de los cables de los frenos (y de ser necesario, sustituirlos); comprobar además que el tornillo de bloqueo del cable en el freno esté apretado correctamente (para ello consultar la hoja de instrucciones de los frenos).
- Verifique periódicamente los pares de apriete de los tornillos de bloqueo del freno, de bloqueo de las zapatas y del cable.
- En el caso de que se utilice la bicicleta sobre suelo mojado, recordar que tanto la potencia de los frenos como la adherencia de los neumáticos sobre el terreno se reducen de mucho y por consiguiente resulta más difícil controlar el medio. Además, a causa del progresivo secado de la superficie de frenado durante la frenada, la potencia de frenado podría variar bruscamente. Por esta razón tener mucho más cuidado al conducir el citado medio sobre suelo mojado, a fin de evitar posibles accidentes.
- Para más información consultar la hoja de instrucciones suministrada con los frenos.

11.2 - FRENS DE OTROS PRODUCTORES

Hacer referencia a la hoja de instrucciones entregada por el productor de los frenos.

12. MANTENIMIENTO PERIÓDICO DE LAS RUEDAS

Después de haber usado la rueda por primera vez, controlar su centraje.

¡ATENCIÓN!

El uso de ruedas no centradas, tensadas incorrectamente o con radios rotos y/o dañados o no tensados correctamente, puede provocar accidentes, lesiones físicas o incluso la muerte.

- Después de cada carrera controlar los neumáticos y su presión.
- Encargar periódicamente a un mecánico especializado la lubricación de los bujes de la bicicleta. La frecuencia de control más adecuada debe ser establecida de común acuerdo con el mecánico mismo (aproximadamente cada 2.000/5.000 km).
- Aconsejamos encargar cada 10.000/20.000 km a un mecánico especializado la lubricación, desmontaje, verificación y eventual sustitución de los bujes.
- Consultar periódicamente al mecánico a fin de que controle todos los componentes que están sujetos a desgaste (llantas, cojinetes de bolas, palines de los frenos) y, si es necesario, disponer su sustitución.
- Aconsejamos encargar al menos mensualmente a un mecánico especializado el control y rectificación de tensado de los radios, así como el centraje y la inclinación lateral de las ruedas.
- Las indicaciones temporales y espaciales aquí expuestas tienen sólo un valor de carácter general, que puede cambiar significativamente en función de las condiciones e intensidad de uso de la bicicleta (factores significativos son, por ejemplo: participación en competiciones, lluvia, presencia de sal en las carreteras durante el invierno, peso del ciclista, etc.). Consúltense al propio mecánico de confianza a fin de establecer las frecuencias más adecuadas de control según las propias características.

12.1 - LIMPIEZA DE LAS RUEDAS

Al efectuar la limpieza de las ruedas, se recomienda utilizar únicamente productos no agresivos -tales como agua y jabón neutro o productos específicos para la limpieza de bicicletas- y secar con un paño suave. Evítese absolutamente el uso de esponjas metálicas o abrasivas.

NOTA

No lavar nunca la bicicleta con agua a presión. El agua a presión, incluso aquella que sale de la boquilla de una manguera de jardín, puede filtrarse a través de las guarniciones y entrar en los componentes de su bicicleta, dañándolos de modo irreparable. La bicicleta y las ruedas Campagnolo® deben ser lavadas procediendo delicadamente con agua y jabón neutro.

12.2 - TRANSPORTE Y CUSTODIA

Al transportar la rueda separada de la bicicleta o en caso de prever un período de inactividad, se recomienda guardarla en una bolsa para ruedas, a fin de protegerla contra golpes y suciedad.

This product is protected by one or more of the following:

- Patents: DE 20121866.6 - DE 20221235.1 - EP 1201458 - FR 9810117 - IT 1296196 - IT 1320727 - MX 2303355 - TW 240364 - US 5997104 - US 6491350
- Patent applications: AU 2004202807 - AU 79331/01 - CN 01123351.6 - CN 0410062041.X - CN 0510074749.1 - CN 0510096673.2 - CN 2003101148987 - CZ PV2001-2243 - DE 19828009.2 - EP 02425686.9 - EP 03009131.8 - EP 03425419.3 - EP 04425402.7 - EP 04425453.5 - EP 05425235.8 - IT 02425686.9 - IT 02001A000210 - JP 10-217047 - JP 2001-204664 - JP 2003-378755 - JP 2004-189995 - JP 2005-155510 - JP 2005-251583 - TW 92130587 - TW 93118094 - TW 94113301 - TW 94129965 - US 10/704467 - US 10/877024 - US 11/136237 - US 11/216611
- Designs: CZ 30719 - IT 80805 - JP 1162273 - JP 1162274 - PT 30294 - TW 086727 - TW 086729 - US D458202 - US D472507 S
- Design applications: EM 000047683 - IL DM/056139

SERVICE CENTERS

ITALY

CAMPAGNOLO SRL HEADQUARTERS
Via della Chimica, 4 - 36100 VICENZA
Phone: +39-0-444-225606
Fax: +39-0-444-225605

AUSTRALIA

CYCLING PROJECTS
Shop 1 - 86 King Street - NSW 2193 Ashbury
Phone: +61-2-97992407
Fax: +61-2-97992107

AUSTRIA - GERMANY

CAMPAGNOLO DEUTSCHLAND GMBH
Alte Garten 40-62 - 51371 Leverkusen
Phone: +49-214-206953-20
Fax: +49-214-206953-15

BENELUX

INTERNATIONAL CYCLE CONNECTION - I.C.C.
Weststraat 42
P.O. Box 73 - 4527 ZH AARDENBURG
Netherlands
Phone: +31-117-49