



• In caso dobbiate sostituire anche il nipplo:

- Fate scorrere il nipplo dall'interno del cerchio fino al foro valvola (Fig. 26).
- Appoggiate la ruota su una superficie che non danneggi il cerchio e fatela rimbalzare da 2 cm/1 inch di altezza max. (Fig. 26) fino a far fuoriuscire il nipplo dal foro valvola.
- Sfilate il raggio da sostituire (Fig. 27).
- Avvitare saldamente l'inserto nipplo attria-magnete sul nuovo nipplo (Fig. 28).
- Inserite il nipplo dal foro valvola e utilizzate il magnete incluso nella confezione per accompagnare il nipplo fino al foro raggio (Fig. 29).
- Fate fuoriuscire il nipplo dal foro (Fig. 29) e rimuovete l'inserto nipplo attria-magnete.
- Avvitare di un paio di giri il nipplo sul nuovo raggio.
- Inflatie il raggio nel mozzo (Fig. 30), prestando attenzione che la testa del raggio sia correttamente posizionata.
- Inserite un nuovo inserto in gomma (D - Fig. 31) sede testa raggio eseguendo le seguenti operazioni:
 - a) tenendolo con una pinzetta, inflatelo l'inserto nella sede testa raggio (1 - Fig. 31).
 - b) spingete delicatamente l'inserto con la pinzetta fino a farlo entrare completamente nella sua sede (2 e 3 - Fig. 31).

- Nota**
Prestate attenzione a non graffiare il mozzo.
- Avvitare a fondo il nipplo utilizzando una chiave tiraraggi (Fig. 32).
- Nota**
Per prevenire la rotazione e il danneggiamento del raggio, posizionate l'apposito anello antirrotazione (C - Fig. 32) il più vicino possibile al nipplo. L'anello è provvisto di 3 scanalature per poter essere utilizzato con 3 tipi di raggio diversi; per i raggi della ruota Zonda™ la scanalatura da utilizzare è quella contrassegnata dalla lettera B (Fig. 33).

- Seguendo le operazioni descritte nel capitolo 10:
 - Effettuate il tensionamento e l'assstamento dei raggi;
 - Controllate il centraggio e la campanatura della ruota.
- Dopo aver sostituito il raggio e tensionato e centrato la ruota, è necessario effettuare la registrazione del mozzo (vedi capitolo 7).

8.2 - RUOTA POSTERIORE LATO RUOTA LIBERA

- Prima di sostituire un raggio, fate riferimento alle specifiche tecniche per verificare 1) il tipo e la lunghezza del raggio da sostituire, 2) la tensione consigliata e la tensione massima da non superare.
- Verificate che non vi siano residui di sabbia o altre impurità all'interno del cerchio; eventualmente ricorrete ad un getto d'aria compressa per eliminarle.
- Procuratevi il raggio di ricambio originale.

- Nota**
Non graffiare il cerchio con i raggi.
- Svitate il nipplo corrispondente al raggio da sostituire utilizzando una chiave tiraraggi (Fig. 32).
- Nota**
Per prevenire la rotazione e il danneggiamento del raggio, posizionate l'apposito anello antirrotazione (C - Fig. 32) il più vicino possibile al nipplo. L'anello è provvisto di 3 scanalature per poter essere utilizzato con 3 tipi di raggio diversi; per i raggi della ruota Zonda™ la scanalatura da utilizzare è quella contrassegnata dalla lettera B (Fig. 33).

- Se il nipplo non è danneggiato e può essere riutilizzato:
 - Tenete fermo il nipplo in modo da non farlo scivolare all'interno del cerchio.
 - Sfilate il raggio da sostituire (Fig. 34).
- Nota**
Se necessario, sfilate prima il raggio che sovrasta quello da sostituire e, dopo il montaggio del nuovo raggio, riposizionatelo nella stessa posizione.
- Avvitare di un paio di giri il nipplo sul nuovo raggio.
 - Inflatie il raggio nel mozzo (Fig. 35), prestando attenzione che la testa del raggio sia correttamente posizionata.
 - Avvitare a fondo il nipplo utilizzando una chiave tiraraggi (Fig. 32).

- Nota**
Per prevenire la rotazione e il danneggiamento del raggio, posizionate l'apposito anello antirrotazione (C - Fig. 32) il più vicino possibile al nipplo. L'anello è provvisto di 3 scanalature per poter essere utilizzato con 3 tipi di raggio diversi; per i raggi della ruota Zonda™ la scanalatura da utilizzare è quella contrassegnata dalla lettera B (Fig. 33).

- In caso dobbiate sostituire anche il nipplo:
 - Fate scorrere il nipplo all'interno del cerchio fino al foro valvola (Fig. 26).
 - Appoggiate la ruota su una superficie che non danneggi il cerchio e fatela rimbalzare da 2 cm/1 inch di altezza max. (Fig. 26) fino a far fuoriuscire il nipplo dal foro valvola.
 - Sfilate il raggio da sostituire (Fig. 34).
- Nota**
Se necessario, sfilate prima il raggio che sovrasta quello da sostituire e, dopo il montaggio del nuovo raggio, riposizionatelo nella stessa posizione.
- Avvitare saldamente l'inserto nipplo attria-magnete sul nuovo nipplo (Fig. 28).
 - Inserite il nipplo dal foro valvola e utilizzate il magnete incluso nella confezione per accompagnare il nipplo fino al foro raggio (Fig. 29).
 - Fate fuoriuscire il nipplo dal foro (Fig. 29) e rimuovete l'inserto nipplo attria-magnete.
 - Avvitare di un paio di giri il nipplo sul nuovo raggio.
 - Inflatie il raggio nel mozzo (Fig. 35), prestando attenzione che la testa del raggio sia correttamente posizionata.
 - Avvitare a fondo il nipplo utilizzando una chiave tiraraggi (Fig. 32).

- Nota**
Per prevenire la rotazione e il danneggiamento del raggio, posizionate l'apposito anello antirrotazione (C - Fig. 32) il più vicino possibile al nipplo. L'anello è provvisto di 3 scanalature per poter essere utilizzato con 3 tipi di raggio diversi; per i raggi della ruota

- Zonda™ la scanalatura da utilizzare è quella contrassegnata dalla lettera B (Fig. 33).
- Riposizionate il raggio sovrastante, nel caso fosse stato necessario sfilarlo dal mozzo.
 - Seguendo le operazioni descritte nel capitolo 10:
 - Effettuate il tensionamento e l'assstamento dei raggi;
 - Controllate il centraggio e la campanatura della ruota.
 - Dopo aver sostituito il raggio e tensionato e centrato la ruota, è necessario effettuare la registrazione del mozzo (vedi capitolo 7).

9. SOSTITUZIONE DEL CERCHIO

- ATTENZIONE!**
Sostituire il cerchio quando la distanza fra le alette supera i 15,5 mm (Fig. 36). Un cerchio deformato può causare l'uscita improvvisa del copertoncino dalla sua sede e causare incidenti, lesioni fisiche o morte.
- Prima di procedere allo smontaggio della ruota, annotate su un foglio l'orientamento originale del cerchio e la disposizione dei raggi per essere sicuri di poter rimontare la ruota in modo corretto.
 - Procuratevi il cerchio di ricambio originale.

- ATTENZIONE!**
Indossate sempre guanti e occhiali protettivi mentre operate con i raggi.

- Nota**
Non graffiare il cerchio con i raggi.
- 9.1 - CERCHIO ANTERIORE**
- Per ogni raggio, estraete l'inserto in gomma sede testa raggio (D - Fig. 37) eseguendo le seguenti operazioni:
 - defenzionate il raggio utilizzando una chiave tiraraggi (C - Fig. 32)
- Nota**
Per prevenire la rotazione e il danneggiamento del raggio, posizionate l'apposito anello antirrotazione (C - Fig. 32) il più vicino possibile al nipplo. L'anello è provvisto di 3 scanalature per poter essere utilizzato con 3 tipi di raggio diversi; per i raggi della ruota Zonda™ la scanalatura da utilizzare è quella contrassegnata dalla lettera B (Fig. 33).
- fate fuoriuscire leggermente l'inserto (D - Fig. 37) dalla sua sede aiutandovi con dei piccoli movimenti in direzione assiale del raggio (Fig. 37)

- Nota**
Prestate attenzione a non danneggiare il raggio.
- con l'aiuto di una pinzetta, estraete completamente l'inserto (D - Fig. 38).
- Nota**
Prestate attenzione a non graffiare il mozzo.
- Per ogni raggio:
 - Svitate completamente il nipplo utilizzando una chiave tiraraggi (Fig. 32).
 - Sfilate il raggio dal mozzo (Fig. 27).
 - Fate scorrere il nipplo dall'interno del cerchio fino al foro valvola (Fig. 26).
 - Appoggiate la ruota su una superficie che non danneggi il cerchio e fatela rimbalzare da 2 cm/1 inch di altezza max. (Fig. 26) fino a far fuoriuscire il nipplo dal foro valvola.

- Eseguite le operazioni indicate al punto precedente per tutti i raggi.
 - Prendete il nuovo cerchio.
 - Per ogni raggio:
 - Avvitare saldamente l'inserto nipplo attria-magnete sul nipplo (Fig. 28).
 - Inserite il nipplo dal foro valvola e utilizzate il magnete incluso nella confezione per accompagnare il nipplo fino al foro raggio (Fig. 29).
 - Fate fuoriuscire il nipplo dal foro e rimuovete l'inserto nipplo attria-magnete (Fig. 29).
 - Avvitare di un paio di giri il nipplo sul raggio.
 - Eseguite le operazioni indicate al punto precedente per tutti i raggi.
 - Inflatie i raggi ad uno ad uno nel mozzo (Fig. 30), prestando attenzione che la testa sia correttamente posizionata.
- Nota**
Il cerchio ha i fori orientati (Fig. 39). Quando inflatie i raggi nel mozzo, seguite la naturale inclinazione dei fori.
- Per ogni raggio, inserite l'inserto in gomma (D - Fig. 31) sede testa raggio eseguendo le seguenti operazioni:
 - a) tenendolo con una pinzetta, inflatelo l'inserto nella sede testa raggio (1 - Fig. 31).
 - b) spingete delicatamente l'inserto con la pinzetta fino a farlo entrare completamente nella sua sede (2 e 3 - Fig. 31).

- Nota**
Prestate attenzione a non graffiare il mozzo.
- Avvitare a fondo tutti i nippili utilizzando una chiave tiraraggi (Fig. 32), tenendo fermi i raggi, il più vicino possibile ai nippili, con l'anello antirrotazione raggi (C - Fig. 32) per prevenirne la rotazione e il conseguente danneggiamento.

- ATTENZIONE!**
Verificate che il fianco del cerchio non presenti segni di usura, danneggiamenti o deformazioni sulla pista frenante. Un cerchio danneggiato può rompersi improvvisamente e causare incidenti, lesioni fisiche o morte.
- Seguendo le operazioni descritte nel capitolo 10:
 - Effettuate il tensionamento e l'assstamento dei raggi;
 - Controllate il centraggio e la campanatura della ruota.

9.2 - CERCHIO POSTERIORE

- ATTENZIONE!**
Nella sostituzione del cerchio posteriore è necessario tenere presente alcune cose:
- I raggi sono a gruppi di 3. I due esterni sono sempre dx, mentre quello centrale è sempre sx (Fig. 40).
 - Per stabilire qual'è il lato destro (ruota libera) prendete in mano il cerchio come in Fig. 40 e verificate che il foro valvola (B - Fig. 40) sia sulla destra del gruppo di 3 raggi.
- Per ogni raggio del lato opposto alla ruota libera, estraete l'inserto in gomma sede testa raggio (D - Fig. 37) eseguendo le seguenti operazioni:
 - defenzionate il raggio utilizzando una chiave tiraraggi (C - Fig. 32)

- Nota**
Per prevenire la rotazione e il danneggiamento del raggio, posizionate l'apposito anello antirrotazione (C - Fig. 32) il più vicino possibile al nipplo. L'anello è provvisto di 3 scanalature per poter essere utilizzato con 3 tipi di raggio diversi; per i raggi della ruota Zonda™ la scanalatura da utilizzare è quella contrassegnata dalla lettera B (Fig. 33).
- fate fuoriuscire leggermente l'inserto (D - Fig. 37) dalla sua sede aiutandovi con dei piccoli movimenti in direzione assiale del raggio (Fig. 37)
- Nota**
Prestate attenzione a non danneggiare il raggio.
- con l'aiuto di una pinzetta, estraete completamente l'inserto (D - Fig. 38).
- Nota**
Prestate attenzione a non graffiare il mozzo.
- Per ogni raggio:
 - Svitate completamente il nipplo utilizzando una chiave tiraraggi (Fig. 32).
 - Sfilate il raggio dal mozzo (Fig. 34).
 - Fate scorrere il nipplo dall'interno del cerchio fino al foro valvola (Fig. 26).
 - Appoggiate la ruota su una superficie che non danneggi il cerchio e fatela rimbalzare da 2 cm/1 inch di altezza max. (Fig. 26) fino a far fuoriuscire il nipplo dal foro valvola.
 - Eseguite le operazioni indicate al punto precedente per tutti i raggi.

- Prendete il nuovo cerchio.
 - Per ogni raggio:
 - Avvitare saldamente l'inserto nipplo attria-magnete sul nipplo (Fig. 28).
 - Inserite il nipplo dal foro valvola e utilizzate il magnete incluso nella confezione per accompagnare il nipplo fino al foro raggio (Fig. 29).
 - Fate fuoriuscire il nipplo dal foro (Fig. 29) e rimuovete l'inserto nipplo attria-magnete.
 - Avvitare di un paio di giri il nipplo sul raggio.
- Nota**
• **Lato ruota libera (dx): raggi L. 280.**
• **Lato opposto ruota libera (sx): raggi L. 275.**
- Eseguite le operazioni indicate al punto precedente per tutti i raggi.
 - Cominciando dal lato ruota libera, inflatie i raggi nel mozzo (Fig. 35), prestando attenzione che la testa sia correttamente posizionata.
- Nota**
Sul lato ruota libera il mozzo presenta scanalature di due profondità diverse. Inserite per primi i raggi che vanno alloggiati nelle scanalature più profonde (Fig. 41).

- Proseguite poi con l'inserimento dei raggi sul lato opposto alla ruota libera.
 - Inserite l'inserto in gomma (D - Fig. 31) sede testa raggio per ogni raggio del lato opposto alla ruota libera eseguendo le seguenti operazioni:
 - a) tenendolo con una pinzetta, inflatelo l'inserto nella sede testa raggio (1 - Fig. 31).
 - b) spingete delicatamente l'inserto con la pinzetta fino a farlo entrare completamente nella sua sede (2 e 3 - Fig. 31).
- Nota**
Prestate attenzione a non graffiare il mozzo.
- Avvitare a fondo tutti i nippili utilizzando una chiave tiraraggi (Fig. 32), tenendo fermi i raggi, il più vicino possibile ai nippili, con l'anello antirrotazione raggi (C - Fig. 32) per prevenirne la rotazione e il conseguente danneggiamento.

- ATTENZIONE!**
Verificate che il fianco del cerchio non presenti segni di usura, danneggiamenti o deformazioni sulla pista frenante. Un cerchio danneggiato può rompersi improvvisamente e causare incidenti, lesioni fisiche o morte.
- Eseguite le operazioni indicate al punto precedente per tutti i raggi.
 - Seguendo le operazioni descritte nel capitolo 10:
 - Effettuate il tensionamento e l'assstamento dei raggi;
 - Controllate il centraggio e la campanatura della ruota.

10. REGOLAZIONE DELLA TENSIONE DEI RAGGI E CENTRAGGIO DELLE RUOTE

- Il centraggio della ruota consiste nel controllo e nella corezione del suo sbandamento assiale (centratuta) e radiale (salto) (Fig. 42).

- ATTENZIONE!**
Questa è una delle fasi più importanti del montaggio di una ruota. L'utilizzo di ruote non centrate o tensionate correttamente o con raggi rotti e/o danneggiati può provocare incidenti, lesioni fisiche o morte.
- Per effettuare il centraggio posizionate la ruota su un supporto centraruote rigido (A - Fig. 43), bloccatela con il bloccaggio rapido e controllate lo sbandamento assiale e radiale per mezzo di un comparatore (Fig. 43).
 - Per correggere l'eccessivo sbandamento assiale verso sinistra della ruota, si deve agire sul raggio presente nell'area interessata, o aumentando la tensione di quello sul lato destro o diminuendo la tensione di quello sinistro.
 - Effettuate questa operazione su tutta la superficie della ruota, tenendo presente che la scelta di aumentare o diminuire la tensione dei raggi influenza direttamente anche la campanatura della ruota.
 - Per correggere l'eccessivo sbandamento radiale verso l'esterno, si deve agire sulla coppia di raggi presenti nella zona interessata aumentandone la tensione; per correggere l'eccessivo sbandamento radiale verso l'interno si deve agire sulla coppia di raggi presenti nella zona interessata diminuendone la tensione.
 - Effettuate il controllo dello sbandamento assiale e radiale fino ad ottenere un errore massimo di 0,4 mm.
 - Ripetete l'assstamento della ruota come descritto nel paragrafo 10.1.
 - **Alternare tensionamento dei nipples e controllo di centratuta e salto fino ad ottenere la corretta tensione dei raggi e un errore massimo di sbandamento contenuto entro i seguenti limiti:**
 - centratuta (sbandamento assiale): 0,3 mm
 - salto (sbandamento radiale): 0,4 mm
 - Ripetete l'assstamento e correggete nuovamente, se necessario, finché la ruota non è perfettamente centrata (Fig. 44).

10.1 - ASSESTAMENTO DELLE RUOTE

- ATTENZIONE!**
Questa è una delle fasi più importanti del montaggio di una ruota. Un assestamento non corretto può danneggiare la ruota stessa o provocarne un cedimento improvviso ed essere causa di incidenti, lesioni fisiche o morte.
- Per effettuare questa operazione, la ruota deve essere montata su un supporto centraruote molto rigido (A - Fig. 44).
 - **Raggio dopo raggio**, tirate energicamente il cerchio con le due mani dal lato opposto al raggio (B - Fig. 45) sul quale si effettua l'assstamento.
 - Ripetete l'operazione sul lato opposto della ruota (Fig. 45).

10.2 - CONTROLLO DELLA CAMPANATURA

- Per controllare la campanatura della ruota, procuratevi una dima (cod. Campagnolo® UT-HU010 - A - Fig. 46), appoggiatela su un lato della ruota. Avvitare o svitate la vite di misurazione fino a toccare il dado o il controcono del mozzo.
- Appoggiate la dima sul lato opposto della ruota e verificate che la vite di misurazione (B - Fig. 46) appoggi sul dado o sul controcono del mozzo. Se tra la vite e il mozzo vi è una distanza diversa, la campanatura dovrà essere corretta.
- La tolleranza massima ammessa per la campanatura è di 1 mm.
- **Nelle ruote anteriori**, se l'asse del cerchio è troppo spostato verso un lato, allentate di circa 1/4 di giro tutti i nipples dei raggi dello stesso lato e, successivamente, avvitare di circa 1/4 di giro tutti i nipples dei raggi del lato opposto. Ricontrollate la campanatura e ripetete eventualmente l'operazione facendo attenzione a non tendere eccessivamente i raggi.
- **Nelle ruote posteriori**, se l'asse del cerchio è troppo spostato verso un lato, allentate di circa 1/2 giro tutti i nipples dei raggi dello stesso lato e, nel contempo, avvitare di circa 1/4 di giro tutti i nipples dei raggi del lato opposto. Ricordate che la diversità di inclinazione tra i raggi di destra (meno inclinati) e quelli di sinistra (più inclinati) influenza molto la campanatura della ruota, per cui non aumentate mai più di circa 1/4 di giro i nipples dei raggi di sinistra per non avere poi difficoltà nel ripristino della campanatura. Ripetete eventualmente l'operazione, facendo attenzione a non tendere eccessivamente i raggi.

- AVVERTENZA**
I valori precedentemente riportati (circa 1/2 giro e circa 1/4 di giro) sono indicativi, ma ricordate che ad un cambiamento di tensione dei raggi destri in un senso, deve corrispondere un cambiamento di tensione dei raggi sinistri quasi doppio in senso opposto.
- Nota**
Dopo il tensionamento e il centraggio della ruota, usate sempre dei frenafletti nell'intervallaccia raggio-nipplo.

11. FRENI

11.1 - FRENI CAMPAGNOLO®

- ATTENZIONE!**
• Prima di ogni utilizzo controllate che i cavi e i pattini siano in buone condizioni e verificate che i freni funzionino correttamente.
- Verificate che i pattini dei freni siano perfettamente allineati con la superficie frenante della ruota, che siano centrati in altezza rispetto alla superficie frenante del cerchio, che siano ad essa paralleli orizzontalmente e verticalmente e assicuratevi che distino circa 1 mm dalla superficie del cerchio (Fig. 47).
 - Verificate periodicamente lo stato di usura dei pattini e sostituiteli quando la superficie frenante è in prossimità della fine della scanalatura contrassegnata dalla scritta "WEAR LIMIT" o in caso la loro potenza frenante risulti insufficiente (fare riferimento al foglio istruzioni dei freni).
 - Verificate la tensione dei cavi di comando freni ad intervalli regolari.
 - Evitate che la superficie frenante della ruota e i pattini dei freni vengano a contatto con oli o grassi.
 - Rimuovete periodicamente con una lima perfettamente pulita eventuali tracce di impurità o sabbia dai pattini dei freni che potrebbero provocare profonde rigature su fianchi dei cerchi, pregiudicando l'effetto frenante e l'integrità del cerchio stesso.
 - Verificate lo stato di usura dei cavi dei freni (se necessario effettuate la sostituzione); verificate inoltre che le vite di bloccaggio cavo sul freno sia stretta correttamente (fare riferimento al foglio istruzioni dei freni).
 - Verificate periodicamente le coppie di serraggio delle viti di bloccaggio del freno, di bloccaggio dei pattini e del cavo.
 - In caso di utilizzo della bicicletta sul bagnato ricordate che la potenza dei freni e l'aderenza dei pneumatici sul terreno diminuiscono notevolmente rendendo più difficile il controllo del mezzo. Inoltre, a causa del progressivo asciugarsi della superficie frenante durante la frenata, la potenza frenante potrebbe variare bruscamente. Prestate quindi maggiore attenzione durante la guida sul bagnato per evitare possibili incidenti.
 - Per ulteriori informazioni consultare il foglio istruzioni fornito con i freni.

11.2 - FRENI DI ALTRI PRODUTTORI

Fate riferimento al foglio istruzioni fornito dal produttore dei freni.

12. MANUTENZIONE PERIODICA DELLE RUOTE

- Dopo aver usato la ruota per la prima volta, verificatene la centratuta.
- ATTENZIONE!**
L'utilizzo di ruote non centrate o assestate correttamente o con raggi rotti, danneggiati o non correttamente tensionati può provocare incidenti, lesioni fisiche o morte.
- Dopo ogni corsa verificate i pneumatici e la loro pressione.
 - Affidate periodicamente la bicicletta ad un meccanico specializzato affinché ne lubrifichi i mozzi. La frequenza dei controlli più adatta a voi va concordata con il meccanico stesso (approssimativamente ogni 2.000/5.000 km - 1.200/3.000 miglia).
 - Ad ogni 10.000/20.000 km (6.000/12.000 miglia) vi consigliamo di affidare la bicicletta ad un meccanico specializzato per la lubrificazione, sostituzione, smontaggio e verifica dei mozzi.
 - Consultate periodicamente il meccanico affinché verifichi ogni componente soggetto ad usura (cerchi, cuscinetti a sfere, pattini dei freni) e, se necessario, provvedete a farlo sostituire.
 - Almeno una volta al mese, vi consigliamo di incaricare un meccanico specializzato per la verifica e l'eventuale sistemazione del tensionamento dei raggi, la centratuta e la campanatura delle ruote.
 - Le indicazioni temporali qui riportate sono puramente indicative e potrebbero variare significativamente in relazione alle condizioni d'uso e all'intensità della vostra attività (fattori significativi, ad esempio: agonismo, pioggia, strade salate durante l'inverno, peso del ciclista ecc.). Consultate il vostro meccanico per identificare le scadenze più adatte alle vostre caratteristiche.

12.1 - PULIZIA DELLE RUOTE

Per la pulizia delle ruote usate solamente prodotti non aggressivi come acqua e sapone neutro o prodotti specifici per la pulizia delle biciclette, asciugate con un panno morbido ed evitate tassativamente spugne abrasive o metalliche.

- NOTA**
Non lavate mai la vostra bicicletta con acqua a pressione. L'acqua a pressione, perfino quella che esce dall'ugello di una canna da giardino, può oltrepassare le guarnizioni ed entrare all'interno dei componenti della vostra bicicletta, danneggiandoli irreparabilmente. Lavate la vostra bicicletta e le ruote Campagnolo® pulendo delicatamente con acqua e sapone neutro.

12.2 - TRASPORTO E CUSTODIA

Quando trasportate la ruota separatamente dalla bicicletta o in vista di un periodo di inutilizzo, riponetela in una borsa per ruote per proteggerla dagli urti e dallo sporco.

- This product is protected by one or more of the following:**
- **Patente:** DE 20121866-6 - DE 20221235-1 - EP 1201458 - FR 9810117 - IT 1296196 - IT 1320727 - MX 230355 - 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-B - EP 03425419-3 - EP 04425402-7 - EP 04425653-5 - EP 05425235-8 - IT 02425686-9 - IT T02001A000210 - 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 086729 - TW 086729 - US D458202 S - US D472507 S
 - **Design applications:** EM 000047683 - IL DM/036139

SERVICE CENTERS

- ITALY**
CAMPAGNOLO SRL HEADQUARTERS
Via della Chimica, 4 - 36100 VICENZA
Phone: +39-0-444-225605
Fax: +39-0-444-225606
- 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 60-62 - 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: +31-117-492820
Fax: +31-117-492835
- CANADA**
CYCLES MARINONI INC
1067, Levis - LACHENAIE - QUEBEC J6W 4L2
Phone +1-450-4717133
Fax +1-450-4719887
- GREAT WESTERN BICYCLE CO. LTD.**
233 West Broadway - VANCOUVER , BC V5Y 1P5
Phone: +1-604-8722424
Fax: +1-604-87202226
- CZECH REPUBLIC**
KOLA SIREP
P.O. Box 107 - 26601 BEROUN 1
Phone: 00420 311 611464
Fax: 00420 311 625492
- DENMARK - FINLAND - NORWAY - SWEDEN**
MARKER SCANDINAVIA
Industrivej 1D - DK-4000 ROSKILDE - DENMARK
Phone: +45 - 70228075
Fax: +45 - 46498088
- FRANCE**
CAMPAGNOLO FRANCE
ZA du Tissot - 42530 St Genest - Lerpnt - FRANCE
Tel : +33-(0)477-556305
Fax : +33-(0)477-556345
- GREECE**
CYCLES FIDUSA - GIORGIO VOYATZIS & CO.
Th. Sofuli 97 - 85100 Rhodos
Phone: +30-2241 021264
Fax: +30-2241 021519
- JAPAN**
CAMPAGNOLO JAPAN LTD
65 Yoshida-cho, Nakaku, Yokohama - 231-0041 JAPAN
Phone: +81-45-264-2780
Fax: +81-45-241-8030
- NEW ZEALAND**
WH WORRAIL CO. LTD.
43 Felix St./Penrose - P.O. Box 12481 - Auckland
Phone: +64-9-6360641
Fax: +64-9-6360631
- SOUTH AFRICA**
CYCLING J&J (PTY) LTD.
169 Meerlust Street - Willow Glen - PRETORIA
Phone: +27-012-8075570
Fax: +27-012-8074267
- SPAIN**
CAMPAGNOLO IBERICA S.L.
Avda. de Los Hueos 46 Pab. 31 - 01010 VITORIA
Phone: +34-945-217195
Fax: +34-945-217198
- SWITZERLAND**
PIERO ZURINO AG
Flowerstrasse 3a - 9500 WIL SG
Phone: +41-71-9236001
Fax: +41-71-9236353
- U.G.D. SPORT DIFFUSION S.A.**
La Taille - 2053 CERNIER
Phone: +41-32-8536363
Fax: +41-32-8536464
- UNITED KINGDOM**
ITALIAN CYCLE PRODUCTS LIMITED
Unit 3, Napoleon Business Park - Wheltery Road - DERBY - DE24 8HL
Phone: +44-01332-371176
Fax: +44-01332-371179
- UNITED STATES**
CAMPAGNOLO NORTH AMERICA INC.
2105-L Camino Vida Roble - CARLSBAD - CA 92011
Phone: +1-760-9310106
Fax: +1-760-9310991
- OCHSNER INT. INC**
246 E. Marquardt Drive - WHEELING - IL 60090-6430
Phone: +1-847-4658200
Fax: +1-847-4658282
- QUALITY BIC. PRODUCTS**
400 W. 105th Street - BLOOMINGTON - MN 55438-2554
Phone: +1-952-9419391
Fax: +1-952-9419799
- THE HAWLEY COMPANY, INC.**
1181 South Lake Drive - Lexington - SC 29073-7744
Phone: +1-803.359.3492 x 192
Fax: +1-803.359.1343