INSTRUCTIONS FOR CANE CREEK THREADLESS HEADSETS

WARNING: Cane Creek threadless headsets are designed for use with unthreaded, full-thickness bicycle fork steerer tubes. Use of this headset with a threaded steerer tube or a steerer tube with a reduced wall thickness can result in cracking or breaking of the steerer tube, causing damage to the bicycle and possible injury or death to the rider.

A. PREPARING FRAME AND FORK FOR HEADSET INSTALLATION:

1. Use a head tube reaming and facing tool to prepare the top and bottom of the frame's head tube. (Be sure to use the correct reamer diameter corresponding to the headset being installed.)
2. Use a crown race cutting tool to turn and face the crown race seat of the fork. (Be sure to use the correct cutter diameter corresponding to the headset being installed.)

Note: It is imperative to complete these steps to ensure a smooth operating headset. If these steps are not completed or done improperly, the headset may be more rough in turning or may tend to "stick" to one side or the other. This applies to ALL frames and forks, new or used, painted or unpainted.

B. DETERMINING REQUIRED FORK STEERER TUBE LENGTH:

There are 2 possible methods for determining the required fork steerer tube length. Each is explained below:

i) Calculation Method:

1. Determine the headset stack height by adding the following measurements (see illustration above):
   A) Bottom of the large diameter portion of the upper cup to the top of the upper bearing cover.
   B) Crown race bottom to the top of the large diameter portion of the lower cup.
2. Measure the head tube length.
3. Measure the total height of any stem spacers used.
4. Measure the height of the clamp portion of the handlebar stem.
5. Add the above dimensions and subtract 3 mm for adjustment clearance

Required fork steerer tube length = headset stack height + head tube length + total height of spacers + stem clamp height – 3 mm

ii) Assembly Method (preferred):

1. Install the bearing cups as instructed in D below.
2. Install the crown race as instructed in E below.
3. Assemble the headset as instructed in G below.
4. Tighten 1 stem clamp bolt enough to hold the assembly in place.
5. Mark the steerer tube at the top of the stem.
6. Disassemble the stem, spacers, upper bearing cover and bearings.
7. The required fork steerer tube length will be 3 mm below the marking from step 5.

C. CUTTING FORK STEERER TUBE:

1. Carefully cut the fork steerer tube in the correct location, as determined from step B, using a tubing cutter, hacksaw or other appropriate cutting tool.
2. Use a file to remove any burrs from the area of the cut to prevent damage to the upper bearing cover o-ring.

D. INSTALLING UPPER AND LOWER BEARING CUPS:

Press the upper and lower bearing cups into the head tube using a good quality headset press. It is important to press on the flat inside surface only, to prevent damage to the bearing cups. Use headset press tool inserts if necessary.

E. INSTALLING CROWN RACE:

Press the fork crown race onto the fork with an appropriate crown race installation tool until the flat back face is flush against the fork crown. Be sure to contact only the flat portion of the crown race when installing to prevent damage to the conical interface surface. Note: The crown race may have a split to enable easier installation and removal.

F. INSTALLING STAR NUT INTO FORK STEERER TUBE:

1. Position the star nut with the concave end facing upward over the top of the steerer tube.
2. Press the star nut into the steerer tube to a point 15 mm below the top. This should preferably be done using a star nut installation tool. If this tool is unavailable, thread the compression bolt into the star nut and lightly tap the assembly into position with a dead-weight mallet or similar tool. Ensure that the threads of the star nut are aligned with the steerer tube.

Note: When replacing a fork, it is necessary to use a new star nut.

G. ASSEMBLING HEADSET:

1. Place the lower seal, flat side up, over the steerer tube and onto the crown race (if applicable).
2. Slide one bearing cartridge over the fork steerer tube while ensuring the angled surface at the inside diameter of the cartridge is downward and mates with the crown race angle.
3. Insert the fork steerer tube into the head tube, holding it while completing the steps below.
4. Ensure that the lower seal (if applicable) is correctly seated in the inside of the lower cup, above the crown race.
5. Install the upper bearing cartridge over the steerer tube while ensuring the angled surface at the outside of the bearing cartridge is downward and mates with the angle at the inside of the upper bearing cup.
6. Slide the compression ring over the steerer tube with the angled surface downward.
7. Install the upper bearing cover (It may be necessary to apply a small amount of grease to the o-ring to allow easy installation).
8. Install stem height adjustment spacers (if used) and then the stem onto the steerer tube.
9. Seat the steerer tube firmly upward in the head tube and the stem firmly downward against the spacer (or upper bearing cover), leaving the clamp bolts loose.

CAUTION: The top of the steerer tube must be 3 mm below the top of the stem before the compression bolt is tightened. If the steerer tube is too long, sufficient compression may not be possible and the headset will remain loose, risking rapid headset wear and possible damage to the frame. If the steerer tube is too short, the stem may not have sufficient clamping surface against the steerer tube to be used safely.

H. TIGHTENING/PRELOADING HEADSET ASSEMBLY:

1. Lubricate the compression bolt.
2. Insert the compression bolt through the recess in the top cap and begin threading the bolt into the star nut, while seating the top cap into the top of the stem.
3. Tighten the compression bolt with a 5 mm hex wrench to preload the bearings. Apply only enough torque to remove all play from the headset while ensuring it still rotates freely. CAUTION: Insufficient preload will result in a loose headset. Excessive preload will result in the headset binding. Either condition will cause rapid headset wear and could adversely affect the steering characteristics of the bicycle.
4. With the stem aligned with the fork, secure the stem to the steerer tube and lock in the bearing pre-load by tightening the stem clamp bolt/s. These should be tightened to the torque recommended by the stem manufacturer. WARNING: Make sure the stem clamp bolts are sufficiently tight to prevent the stem and handlebars from turning relative to the steerer tube. A loose stem can result in damage to the bike, loss of control, and severe injury or death to the rider.
5. If the headset needs re-adjusting after the initial break-in period: Loosen the stem clamp bolt/s, re-set the pre-load with the compression bolt (step 3) and re-tighten the stem clamp bolts (step 4). Note: It is essential that the stem is securely tightened to the steerer tube.

WARRANTY:

Cane Creek threadless headsets are warranted for one year from date of purchase against defects in materials and workmanship. Cane Creek Cycling Components will repair or replace, at our option, the defective part at no charge. This warranty does not cover damage occurring during shipment, storage, failure to follow instructions, misuse, accidents or crashes, neglect or poor maintenance, improper assembly, installation or assembly with incompatible products, normal wear, or modification. Warranty claims should be made through the original dealer, when possible. A dated proof of purchase is required.

U.S. Patent #5095770 applies

CANE CREEK

CANE CREEK COMPONENTS
355 Cane Creek Road
Fletcher, NC 28732
Tel: 800-234-2725
828-684-3551
Fax: 828-684-1057
www.canecreek.com

EINBAUANLEITUNG FÜR CANE CREEK STEUERSÄTZE OHNE GEWINDE

WARNUNG:Cane Creek Steuersätze ohne Gewinde sind nur zur Verwendung mit Fahrrad-Gabelschaftrohren vorgesehen, die die volle Wandstärke und keine Gewinde aufweisen. Wenn dieser Steuersatz mit einem Gabelschaftrohr mit Gewinde oder mit verringerter Wandstärke verwendet wird, kann dies dazu führen, daß das Gabelschaftrohr Risse bekommt oder bricht, was das Fahrrad beschädigen und zu schweren oder lebensgefährlichen Verletzungen führen kann.

A. VORBEREITUNG VON RAHMEN UND GABEL ZUM EINBAU DES STEUERSATZES:

1. Verwenden Sie ein Fräswerkzeug für Steuerrohre, um das Steuerrohr des Rahmens oben und unten vorzubereiten. (Achten Sie darauf, das Steuerrohr auf den richtigen Durchmesser für den Steuersatz zu fräsen.)
2. Verwenden Sie eine Fräse, um den Sitz des Gabelkonus nachzufräsen. (Achten Sie darauf, den Gabelkopf auf den richtigen Durchmesser für den Steuersatz zu fräsen.)

Hinweis: Es ist absolut wesentlich, diese Schritte durchzuführen, um eine sanften Lauf des Steuersatzes zu gewährleisten. Wenn diese Schritte nicht oder nicht richtig durchgeführt werden, kann der Steuersatz rauh laufen oder auf einer Seite klemmen. Dies trifft auf ALLE Rahmen zu, ob neu oder gebraucht, lackiert oder unlackiert.

B. BESTIMMUNG DER LÄNGE DES GABELSCHAFTROHRS:

Es gibt zwei Methoden, um die Länge des Gabelschaftrohrs zu bestimmen. Beide werden nachfolgend erklärt:

i) Berechnung:

1. Bestimmen Sie die Bauhöhe des Steuersatzes, indem Sie die folgenden Maße addieren (siehe Abb. unten):
   A) Unterkante des dicken Teils der oberen Lagerschale bis Oberkante der oberen Lagerabdeckung.
   B) Unterkante Gabelkonus bis Oberkante des dicken Teils der unteren Lagerschale.
2. Messen Sie die Länge des Steuerrohrs.
3. Messen Sie die gesamte Höhe aller verwendeten Distanzringe.
4. Messen Sie die Höhe der Klemmung des Vorbaus.
5. Addieren Sie die obigen Maße und ziehen Sie 3 mm für die Vorspannung ab.

Benötigte Länge des Gabelschaftrohrs = Bauhöhe Vorbau + Länge Steuerrohr + Gesamthöhe Distanzringe + Höhe Vorbauklemmung - 3 mm

ii) Montage (vorzugsweise):

1. Montieren Sie die Lagerschalen, wie nachfolgend unter D beschrieben.
2. Montieren Sie den Gabelkonus, wie nachfolgend unter E beschrieben.
3. Montieren Sie den Steuersatz, wie nachfolgend unter G beschrieben.
4. Ziehen Sie eine der Befestigungsschrauben des Vorbaus so an, daß der Vorbau festgehalten wird.
5. Markieren Sie die Oberkante des Vorbaus auf dem Gabelschaftrohr.
6. Demontieren Sie Vorbau, Distanzhülsen, obere Lagerabdeckung und Lager.
7. Die notwendige Länge des Gabelschaftrohrs ist 3 mm unterhalb der in Schritt 5 angebrachten Markierung.

C. ABLÄNGEN DES GABELSCHAFTROHRS:

1. Längen Sie das Gabelschaftrohr vorsichtig an der richtigen Stelle ab, wie in Schritt B bestimmt. Verwenden Sie dazu einen Rohrschneider, eine Metallsäge oder ein anderes geeignetes Schneidewerkzeug.
2. Entfernen Sie alle Grate im Kantenbereich mit einer Feile, um zu verhindern, daß der O-Ring der oberen Lagerabdeckung beschädigt wird.

D. MONTAGE DER OBEREN UND UNTEREN LAGERSCHALEN:

Verwenden Sie eine hochwertige Presse für Vorbau-Lagerschalen und pressen Sie die obere und untere Lagerschale in das Steuerrohr. Es ist wichtig, daß dabei nur auf die flache Innenseite der Lagerschalen Druck ausgeübt wird, um Schäden an den Lagerschalen zu vermeiden. Verwenden Sie Einsätze für das Preßwerkzeug, falls nötig.

E. MONTAGE DES GABELKONUS:

Pressen Sie den Gabelkonus auf die Gabel, wobei Sie ein passendes Werkzeug verwenden. Achten Sie darauf, daß die flache Unterseite des Gabelkonus satt am Gabelkopf anliegt. Achten Sie darauf, beim Einbau nur auf den flachen Teil des Gabelkonus Kraft auswirken zu lassen, um Schäden am inneren, konischen Teil des Lagerkonus zu vermeiden. Hinweis: Der Gabelkonus kann einen Spalt aufweisen, was Ein- und Ausbau erleichtert.

F. EINBAU DER GEZAHNTEN MUTTER (STAHLKRALLE) IM GABELSCHAFTROHR:

1. Plazieren Sie die gezahnte Mutter mit dem konkaven Ende nach oben auf dem oberen Ende des Gabelschaftrohrs.
2. Pressen Sie die gezahnte Mutter in das Gabelschaftrohr, bis sie 15 mm unter der Oberkante sitzt. Wenn möglich, sollte dazu ein spezielles Einbauwerkzeug verwendet werden. Falls dieses Werkzeug nicht verfügbar ist, schrauben Sie die Spannschraube in die gezahnte Mutter und klopfen Sie die Baugruppe vorsichtig mit einem Stößel oder ähnlichem Werkzeug in die richtige Lage. Achten Sie darauf, daß das Gewinde der gezahnten Mutter parallel zum Gabelschaftrohr liegt. Hinweis: Beim Austausch der Gabel muß eine neue gezahnte Mutter verwendet werden.

G. ZUSAMMENBAU DES STEUERSATZES:

1. Plazieren Sie die untere Dichtung auf dem Gabelschaftrohr und auf dem Gabelkonus (nur bei S-6).
2. Schieben Sie eine Lagerpatrone auf das Gabelschaftrohr. Achten Sie dabei darauf, daß die abgeschrägte Oberfläche auf der Innenseite der Patrone nach unten weist und auf die Abschrägung am Gabelkonus paßt.
3. Schieben Sie das Gabelschaftrohr in das Steuerrohr und halten Sie es fest, während Sie die folgenden Schritte durchführen.
4. Achten Sie darauf, daß die untere Dichtung (nur bei S-6) richtig im Innern der unteren Lagerschale über dem Gabelkonus sitzt.
5. Montieren Sie die obere Lagerpatrone auf dem Gabelschaftrohr. Achten Sie dabei darauf, daß die abgeschrägte Oberfläche außen am Lager nach unten weist und auf die Abschrägung innen an der oberen Lagerschale paßt.
6. Schieben Sie den Kompressionsring über das Gabelschaftrohr, wobei die abgeschrägte Seite nach unten weist.
7. Montieren Sie die obere Lagerabdeckung. (Es ist unter Umständen nötig, ein wenig Fett auf den O-Ring aufzutragen, um einen einfachen Einbau zu gewährleisten.)
8. Montieren Sie die Distanzringe zur Anpassung der Vorbauhöhe (falls gewünscht) und dann den Vorbau auf dem Gabelschaftrohr.
9. Schieben Sie das Gabelschaftrohr fest nach oben im Steuerrohr und den Vorbau fest nach unten auf den Distanzring (oder die obere Lagerabdeckung), wobei die Klemmschrauben locker bleiben.

WARNUNG: Die Oberkante des Gabelschaftrohrs muß 3 mm unterhalb der Oberkante des Vorbaus liegen, bevor die Kompressionsschraube angezogen wird. Falls das Gabelschaftrohr zu lang ist, ist es nicht möglich, den Vorbau genug vorzuspannen. Der Vorbau bleibt locker, was zu schnellem Verschleiß des Vorbaus und Schäden am Rahmen führen kann. Falls das Gabelschaftrohr zu kurz ist, hat der Vorbau nicht genug Oberfläche, um eine sichere Klemmung am Gabelschaftrohr zu gewährleisten.

H. ANZIEHEN/VORSPANNEN DES STEUERSATZES

1. Schmieren Sie die Kompressionsschraube.
2. Schieben Sie die Kompressionsschraube durch die Aussparung in der oberen Abdeckkappe und drehen Sie die Schraube ein wenig in die gezahnte Mutter hinein, wobei Sie die obere Abdeckkappe oben in den Vorbau einführen.
3. Ziehen Sie die Kompressionsschraube mit einem 5 mm Inbus-Schlüssel an, um die Lager vorzuspannen. Drehen Sie die Schraube nur so weit hinein, wie nötig ist, um jegliches Spiel im Steuersatz zu eliminieren. Achten Sie dabei darauf, daß der Steuersatz sich noch frei drehen kann. WARNUNG: Eine zu geringe Vorspannung führt zu einem lockeren Steuersatz. Eine zu hohe Vorspannung führt dazu, daß der Steuersatz fest geht. In beiden Fällen verschleißt der Steuersatz vorzeitig. Weiterhin werden die Lenkeigenschaften des Fahrrads negativ beeinflußt.
4. Richten Sie den Vorbau in der Gabel aus und befestigen Sie den Vorbau am Gabelschaftrohr. Dabei wird die Vorspannung des Steuersatzes fixiert, indem die Klemmschraube/n des Vorbaus angezogen werden. Die Klemmschraube/n sollte/n entsprechend der Angaben des Herstellers des Vorbaus angezogen werden. WARNUNG: Überprüfen Sie, daß die Klemmschrauben des Vorbaus fest genug angezogen sind, um zu verhindern, daß sich Vorbau und Lenker in bezug auf das Gabelschaftrohr verdrehen können. Ein lockerer Vorbau kann dazu führen, daß das Fahrrad beschädigt wird, daß der Fahrer die Kontrolle verliert und schwere oder lebensgefährliche Verletzungen erleidet.
5. Falls der Steuersatz nach dem Einfahren nachgezogen werden muß: Lockern Sie die Klemmschraube/n, stellen Sie die Vorspannung mit der Kompressionsschraube ein (Schritt 3) und ziehen Sie die Klemmschraube/n des Vorbaus wieder an (Schritt 4). HINWEIS: Es ist absolut wesentlich, daß der Vorbau sicher am Gabelschaftrohr befestigt ist.

GARANTIE:

Cane Creek Steuersätze ohne Gewinde haben ein Jahr Garantie ab dem Kaufdatum auf Defekte in Material und Verarbeitung. Cane Creek Cycling Components wird nach eigenem Ermessen defekte Teile kostenlos reparieren oder ersetzen. Diese Garantie deckt jedoch keine Schäden bei Transport, Lagerung, Nichtbefolgen der Anleitungen, unsachgemäßer Benutzung, Unfällen oder Stürzen, Vernachlässigung und mangelhafter Wartung, unsachgemäßem Einbau oder Montage mit nicht kompatiblen Produkten, normaler Abnutzung oder Modifikationen ab. Garantieansprüche sollten nach Möglichkeit über den Fachhändler geltend gemacht werden, bei dem das Produkt gekauft wurde. Ein Kaufbeleg mit Datum muß vorgelegt werden. U.S. Patent #5095770

INSTRUCCIONES PARA LA UTILIZACIÓN DE LOS JUEGOS DE DIRECCIÓN SIN ROSCAS CANE CREEK

ATENCIÓN: los juegos de dirección sin roscas Cane Creek han sido diseñados para ser utilizados con tubos de dirección para horquillas de bicicleta sin roscas y de grosor normal. Si se utiliza este juego de dirección con un tubo de dirección con roscas o con un tubo de dirección cuya pared sea de menor grosor, el tubo puede romperse o partirse y estropear la bicicleta, a resultas de lo cual el ciclista podría sufrir lesiones o resultar muerto.

A. CÓMO PREPARAR LA HORQUILLA Y EL CUADRO PARA INSTALAR EL JUEGO DE DIRECCIÓN:

1. Para preparar la parte superior y la inferior de la barra de dirección del cuadro necesitará una herramienta revestidora y escariadora para barras superiores; asegúrese de poner en la escariadora el diámetro correcto que corresponda al juego de dirección que vaya a instalar.
2. Para girar y revestir el alojamiento del anillo de rodadura de la horquilla utilice una herramienta cortante para el anillo de rodadura de la corona; asegúrese de poner en la herramienta el diámetro correcto que corresponda al juego de dirección que vaya a instalar.

Nota: es imprescindible terminar de realizar estos pasos para garantizar que el juego de dirección funcione con soltura. Si realiza mal alguno de estos pasos o no los termina, el juego de dirección puede estar más duro al girar o tener tendencia a "atascarse" de un lado a otro. Esto se aplica a TODOS los cuadros y horquillas, nuevos y usados y con pintura o sin ella.

B. CÓMO DETERMINAR LA LONGITUD NECESARIA DEL TUBO DE DIRECCIÓN DE LA HORQUILLA:

Hay dos métodos para determinar la longitud necesaria del tubo de dirección de la horquilla, a saber:

i) Método del cálculo:

1. Establezca la altura del conjunto del juego de dirección sumando las medidas que se indican a continuación (ver ilustración superior):
   A) desde la parte inferior de la sección del diámetro grande del casquillo superior hasta la parte superior de la cubierta del rodamiento superior.
   B) desde la parte inferior del anillo de rodadura de la corona hasta la parte superior de la sección del diámetro grande del casquillo inferior.
2. Mida la longitud de la barra de dirección.
3. Mida la altura total de los espaciadores de la potencia que se hayan utilizado.
4. Mida la altura de la parte que sujeta la potencia del manillar.
5. Sume las dimensiones que figuran arriba y reste 3 mm para dejar un espacio libre de ajuste.

Longitud necesaria del tubo de dirección de la horquilla = altura del conjunto del juego de dirección + longitud de la barra de dirección + altura total de los espaciadores + altura de sujeción de la potencia - 3 mm

ii) Método de montaje (preferible):

1. Instale los casquillos del rodamiento según las instrucciones del punto D, que figura más adelante.
2. Instale el anillo de rodadura de la corona según las instrucciones del punto E, que figura más adelante.
3. Monte el juego de dirección siguiendo las instrucciones que aparecen más abajo, en el punto G.
4. Apriete un perno de unión de la potencia lo suficiente como para mantener el conjunto en su lugar.
5. Haga una marca en el tubo de dirección, en la parte superior de la potencia.
6. Desmonte la potencia, los espaciadores, la cubierta del rodamiento superior y los cojinetes.
7. La longitud necesaria del tubo de dirección de la horquilla será de 3 mm por debajo de la marca que se ha hecho en el paso 5.

C. CÓMO CORTAR EL TUBO DE DIRECCIÓN DE LA HORQUILLA:

1. Con una herramienta para cortar tubos, una sierra para metales u otra herramienta de corte adecuada, corte con cuidado el tubo de dirección de la horquilla por el lugar marcado, tal como se ha determinado en el punto B.
2. Con una lima elimine las rebabas que queden en la zona donde se ha realizado el corte, a fin de evitar que se produzcan daños en la junta tórica de la cubierta del rodamiento superior.

D. CÓMO INSTALAR LOS CASQUILLOS DE LOS RODAMIENTOS SUPERIOR E INFERIOR:

Con ayuda de una prensa para juegos de dirección de buena calidad presione los casquillos de los rodamientos superior e inferior para introducirlos en la barra de dirección. Es importante hacer presión solamente en la superficie interior plana a fin de evitar que se dañen los casquillos de los rodamientos. Si es necesario, utilice piezas de adaptación para la prensa del juego de dirección.

E. CÓMO INSTALAR EL ANILLO DE RODADURA DE LA CORONA:

Con una herramienta adecuada para tal fin, empuje el anillo de rodadura en la horquilla hasta que la superficie trasera plana quede nivelada contra la corona de la horquilla, tocando solamente la parte plana del anillo de rodadura cuando lo instale, a fin de evitar que se produzcan daños en la superficie cónica del punto de contacto. Nota: puede que el anillo tenga una muesca para facilitar la instalación y la extracción.

F. CÓMO INSTALAR LA TUERCA DE ESTRELLA EN EL TUBO DE DIRECCIÓN DE LA HORQUILLA:

1. Coloque la tuerca de estrella con el extremo cóncavo mirando hacia arriba, por encima de la parte superior del tubo de dirección.
2. Introduzca la tuerca de estrella en el tubo de dirección hasta un punto 15 mm por debajo de la parte superior. Es preferible realizar esta operación con una herramienta para instalar tuercas de estrella, pero si no dispone de esta herramienta, enrosque el perno de compresión en la tuerca de estrella y dé un ligero golpecito con un mazo de peso muerto o herramienta similar para poner el conjunto en su lugar. Asegúrese de que las roscas de la tuerca de estrella están alineadas con el tubo de dirección.

Nota: cuando cambie una horquilla es necesario utilizar una nueva tuerca de estrella.

G. CÓMO MONTAR EL JUEGO DE DIRECCIÓN:

1. Coloque el sello inferior con el lado plano hacia arriba sobre el tubo de dirección y en el anillo de rodadura de la corona (si corresponde).
2. Deslice un cartucho del rodamiento sobre el tubo de dirección de la horquilla, y al mismo tiempo asegúrese de que la superficie angulosa del diámetro interior del cartucho está hacia abajo y queda acoplada con la arista del anillo de rodadura de la corona.
3. Introduzca el tubo de dirección de la horquilla en la barra de dirección, sujetándolo mientras termina de realizar los pasos que se indican a continuación.
4. Asegúrese de que el sello inferior (si corresponde) está bien asentado en la parte interior del casquillo inferior, por encima del anillo de rodadura de la corona.
5. Instale el cartucho del rodamiento superior sobre el tubo de dirección y al mismo tiempo asegúrese de que la superficie angulosa de la parte exterior del cartucho del rodamiento está hacia abajo y queda acoplada con la arista en el interior de la barra de dirección.
6. Deslice el anillo de compresión sobre el tubo de dirección con la superficie angulosa hacia abajo.
7. Coloque la cubierta del rodamiento superior (puede ser necesario echar un poco de grasa en la junta tórica para facilitar la instalación de la cubierta).
8. Coloque los espaciadores de ajuste de la altura de la potencia (si se utilizan) y a continuación introduzca la potencia en el tubo de dirección.
9. Asiente el tubo de dirección firmemente hacia arriba en la barra de dirección y la potencia hacia abajo contra el espaciador (o la cubierta del rodamiento superior), dejando flojos los pernos de unión.

ATENCIÓN: la parte superior del tubo de dirección debe estar 3 mm por debajo de la parte superior de la potencia antes de apretar el perno de compresión. Si el tubo de dirección es demasiado largo, puede que no haya suficiente compresión y el juego de dirección quedará flojo; esto expondrá el juego de dirección a un desgaste rápido y posiblemente producirá daños en el cuadro. Si, por el contrario, el tubo de dirección es demasiado corto, puede que la potencia no tenga la suficiente superficie de sujeción contra el tubo de dirección y represente un riesgo.

H. CÓMO APRETAR Y PRECARGAR EL CONJUNTO DEL JUEGO DE DIRECCIÓN:

1. Lubrique el perno de compresión.
2. Introduzca este perno a través del hueco de la tapa superior y empiece a enroscarlo en la tuerca de estrella mientras asienta la tapa superior en la parte superior de la potencia.
3. Con una llave hexagonal de 5 mm apriete el perno de compresión para precargar los rodamientos. Apriete sólo lo suficiente para que el juego de dirección no quede flojo mientras se asegura de que sigue girando libremente. ATENCIÓN: una precarga insuficiente provocará que se afloje el juego de dirección, mientras que una precarga excesiva ocasionará que el juego de dirección quede trabado. Cualquiera de estas dos situaciones producirá un rápido desgaste del juego de dirección y podría afectar negativamente a las características de dirección de la bicicleta.
4. Cuando la potencia esté alineada con la horquilla, sujete la potencia al tubo de dirección y bloquee la precarga del rodamiento apretando el perno o pernos de unión de la potencia con el apriete recomendado por el fabricante de la potencia. ATENCIÓN: asegúrese de que los pernos de unión están lo suficientemente apretados como para evitar que la potencia y el manillar giren con relación al tubo de dirección. Si la potencia está floja puede ocasionar daños a la bicicleta y hacer que el ciclista pierda el control de la misma y sufra heridas graves o resulte muerto.
5. Si hay que reajustar el juego de dirección después del periodo inicial de reacondicionamiento: afloje el perno o pernos de unión de la potencia, vuelva a fijar la precarga con el perno de compresión (paso 3) y vuelva a apretar los pernos de unión de la potencia (paso 4). Nota: es fundamental que la potencia esté bien apretada al tubo de dirección.

GARANTÍA:

Los juegos de dirección sin roscas Cane Creek tienen una garantía de un año a partir de la fecha de compra contra defectos de material y mano de obra. Cane Creek Cycling Components reparará o sustituirá, a criterio propio, la pieza defectuosa sin gasto alguno para el comprador. Esta garantía no cubre los daños ocasionados durante el envío o almacenamiento, por no seguir las instrucciones, por uso incorrecto, accidentes o choques, negligencia o por realizar poco mantenimiento, montaje incorrecto, instalación o montaje con piezas incompatibles, ni el desgaste normal o las modificaciones realizadas. Las reclamaciones de la garantía deben ser realizadas a través del distribuidor original cuando sea posible. Se requiere prueba de compra fechada.Se aplica patente de EE.UU núm. 5095770

NOTICE D'INSTALLATION DES JEUX DE DIRECTION NON FILETÉS DE CANE CREEK

AVERTISSEMENT : les jeux de direction non filetés de Cane Creek sont conçus pour être utilisés avec des tubes de direction de fourches de vélo à paroi épaisse, sans filetage. Si ce jeu de direction est utilisé avec un tube de direction fileté ou à paroi d'épaisseur réduite, le tube de direction pourrait se fendre ou se casser, ce qui endommagerait le vélo et exposerait le cycliste à des risques de blessures graves, voire fatales.

A. PRÉPARATION DU CADRE ET DE LA FOURCHE EN VUE DE L'INSTALLATION DU JEU DE DIRECTION :

1. À l'aide d'un outil à dresser et aléser pour tube pivot, préparez le haut et le bas du tube pivot du cadre (assurez-vous d'utiliser l'alésoir de diamètre approprié correspondant au tube pivot à installer).
2. À l'aide d'un outil de coupe pour bagues de couronne, coupez l'emplacement destiné à recevoir la bague de couronne de la fourche. (assurez-vous d'utiliser le diamètre extérieur approprié correspondant au tube pivot à installer).

Remarque : il est impératif de respecter ces instructions pour assurer que votre jeu de direction pivote de façon régulière. Si ces instructions ne sont pas suivies à la lettre, le jeu de direction pourrait pivoter de manière irrégulière ou avoir tendance à se « coincer » d'un côté ou de l'autre. Cette remarque s'applique à TOUS les cadres et fourches, neufs ou usagés, peints ou non.

B. DÉTERMINATION DE LA LONGUEUR REQUISE POUR LE TUBE DE DIRECTION DE LA FOURCHE :

Il existe deux méthodes pour déterminer la longueur requise du tube de direction de la fourche. Elles sont expliquées ci-dessous :

i) Par calcul

1. Déterminez la hauteur de l'ensemble du jeu de direction en additionnant les dimensions suivantes (voir illustration ci-dessous) :
   A) Bas de la partie de grand diamètre de la cuvette supérieure à haut du cache du roulement supérieur.
   B) Bas de la bague de couronne à haut de la partie de grand diamètre de la cuvette inférieure.
2. Mesurez la longueur du tube pivot.
3. Mesurez la hauteur totale des bagues de hauteur de la potence.
4. Mesurez la hauteur du coin de serrage de la potence.
5. Additionnez ces dimensions et soustrayez 3 mm pour permettre le réglage.

Longueur requise du tube de direction = hauteur de l'ensemble du jeu de direction + longueur du tube pivot + hauteur totale des bagues de hauteur + hauteur du coin de serrage de la potence - 3 mm

ii) Par assemblage (préférable)

1. Montez les cuvettes de roulement comme indiqué à la section D ci-dessous.
2. Montez la bague de couronne comme indiqué à la section E ci-dessous.
3. Assemblez le jeu de direction comme indiqué à la section G ci-dessous.
4. Serrez suffisamment l'un des boulons de blocage pour maintenir l'assemblage en place.
5. Faites une marque sur le tube de direction, en haut de la potence.
6. Démontez la potence, les bagues de hauteur, le cache du roulement supérieur et les roulements.
7. Le tube de direction de la fourche devrait être coupé à 3 mm en dessous de la marque faite au point 5.

C. COUPE DU TUBE DE DIRECTION DE LA FOURCHE :

1. Coupez soigneusement le tube de direction à l'emplacement correct, tel qu'il a été déterminé sous la section B, à l'aide d'un coupe-tube, d'une scie à métaux ou d'un autre outil de coupe approprié.
2. Polissez les aspérités de l'arête de coupe à l'aide d'une lime afin de ne pas risquer d'endommager le joint torique du cache de roulement supérieur.

D. INSTALLATION DES CUVETTES DES ROULEMENTS SUPÉRIEURS ET INFÉRIEURS :

Enfoncez les cuvettes des roulements supérieurs et inférieurs dans le tube pivot à l'aide d'une presse pour jeu de direction de bonne qualité. Il est important d'appuyer sur la surface intérieure plate uniquement, afin de ne pas endommager les cuvettes des roulements. Utilisez les inserts appropriés pour la presse si nécessaire.

E. INSTALLATION DE LA BAGUE DE COURONNE :

Enfoncez la bague de couronne sur la fourche à l'aide de l'outil de montage approprié jusqu'à ce que la face arrière plate soit exactement au niveau de la couronne de la fourche. Veillez à toucher uniquement la partie plate de la bague de couronne pendant l'installation afin de ne pas endommager la surface conique. Remarque : la bague de couronne peut être fendue afin d'en faciliter l'installation et le retrait.

F. INSTALLATION DE L'INSERT EN ÉTOILE DANS LE TUBE DE DIRECTION DE LA FOURCHE :

1. Positionnez l'insert en étoile au-dessus du haut du tube de direction de façon à ce que sa surface concave soit dirigée vers le haut.
2. Enfoncez l'insert en étoile dans le tube de direction sur une distance de 15 mm à partir du haut. Il est préférable d'effectuer cette opération à l'aide de l'outil de montage approprié. Si vous n'en possédez pas, vissez le boulon de pression dans l'insert en étoile et donnez des coups légers à l'assemblage à l'aide d'une massette sans rebond ou d'un outil similaire afin de le positionner correctement. Vérifiez que les filets de l'insert en étoile sont alignés sur le tube de direction.

Remarque : lors du remplacement de la fourche, il importe d'utiliser un insert en étoile neuf.

G. ASSEMBLAGE DU JEU DE DIRECTION :

1. Placez le joint inférieur, le côté plat tourné vers le haut, par-dessus le tube de direction et sur la bague de couronne (si applicable).
2. Faites glisser le roulement à cartouche par-dessus le tube de direction de la fourche, tout en veillant à ce que la surface oblique du diamètre intérieur de la cartouche soit tournée vers le bas et qu'elle corresponde à l'angle de la bague de couronne.
3. Insérez le tube de direction de la fourche dans le tube pivot et maintenez-le en place tandis que vous procédez aux étapes indiquées ci-dessous.
4. Assurez-vous que le joint inférieur (si applicable) est correctement placé à l'intérieur du tube pivot, au-dessus de la bague de couronne.
5. Placez le roulement à cartouche supérieur par-dessus le tube de direction, tout en veillant à ce que la surface oblique de l'extérieur du roulement de cartouche soit tournée vers le bas et qu'elle corresponde à l'angle de l'intérieur de la cuvette du roulement supérieur.
6. Faites glisser la bague de pression par-dessus le tube de direction, sa surface oblique tournée vers le bas.
7. Installez le cache du roulement supérieur (il peut être nécessaire d'appliquer une petite quantité de graisse sur le joint torique afin d'en faciliter l'installation).
8. Installez les bagues de hauteur de la potence (le cas échéant), puis placez la potence sur le tube de direction.
9. Poussez fermement le tube de direction dans le tube pivot, vers le haut et poussez fermement la potence contre la bague de hauteur (ou le cache du roulement supérieur), vers le bas, en laissant les boulons de blocage desserrés.

AVERTISSEMENT : le haut du tube de direction doit se trouver à une distance de 3 mm en dessous du haut de la potence avant que le boulon de pression puisse être serré. Si le tube de direction est trop long, la pression appliquée pourrait ne pas être suffisante et le jeu de direction aura du jeu, ce qui risque de l'user rapidement et d'endommager le cadre du vélo. Si le tube de direction est trop court, il n'offrira peut-être pas une surface de serrage suffisante à la potence pour qu'elle puisse être utilisée sans risque.

H. SERRAGE/PRÉCONTRAINTE DE L'ASSEMBLAGE DU JEU DE DIRECTION :

1. Lubrifiez le boulon de pression.
2. Insérez le boulon de pression dans le renfoncement du capot de pression et commencez à visser le boulon dans l'insert en étoile, tout en plaçant le capot de pression dans le haut de la potence.
3. Serrez le boulon de pression à l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm pour mettre les roulements en précontrainte. Supprimez tout jeu dans le jeu de direction en prenant garde à ne pas serrer plus que nécessaire, tout en vous assurant qu'il peut tourner librement. AVERTISSEMENT : une précontrainte insuffisante se traduira par un jeu de direction lâche. Une précontrainte excessive se traduira par un jeu de direction trop serré. L'une comme l'autre de ces conditions amènera le jeu de direction à s'user rapidement et pourraient avoir un effet négatif sur la conduite du vélo.
4. La potence étant alignée sur la fourche, attachez solidement la potence au tube de direction et fixez la précontrainte du roulement en serrant le(s) boulon(s) de blocage de la potence. Ces derniers devraient être serrés au couple recommandé par le fabricant de la potence. AVERTISSEMENT : assurez-vous que les boulons de blocage de la potence sont suffisamment serrés pour empêcher la potence et le guidon de tourner sur le tube de direction. Une potence lâche peut endommager le vélo, occasionner une perte de contrôle et exposer le cycliste à des risques de blessures graves, voire fatales.
5. S'il est nécessaire de réajuster le jeu de direction après la période de rodage initiale : desserrez le(s) boulon(s) de blocage de la potence, réajustez la précontrainte à l'aide du boulon de pression (point 3) et resserrez les boulons de blocage de la potence. Remarque : il est indispensable que la potence soit fermement fixée au tube de direction.

GARANTIE :

Les jeux de direction non filetés de Cane Creek sont garantis contre tout défaut de matériel ou de fabrication pour une période d'un an à compter de la date d'achat. Cane Creek Cycling Components réparera ou remplacera, à sa seule discrétion, la pièce défectueuse à ses frais. Cette garantie ne couvre pas les dommages encourus au cours du transport, de l'entreposage, pour cause de non-respect des présentes instructions, d'usage impropre, d'accidents ou de chocs, de négligence ou d'entretien insuffisant, d'assemblage incorrect, d'installation ou d'assemblage avec des produits incompatibles, d'usure normale ou de modification. Lorsque cela est possible, les déclarations de dommage doivent être faites auprès du revendeur d'origine. Une preuve d'achat datée sera requise. Le brevet américain no 5095770 est applicable.

ISTRUZIONI PER LE SERIE STERZO SENZA FILETTO CANE CREEK

AVVERTENZA: Le serie sterzo senza filetto Cane Creek sono studiate per essere utilizzate con cannotti forcella non filettati di spessore consistente. L'uso di questa serie sterzo con un cannotto forcella filettato o un cannotto forcella con un ridotto spessore delle pareti può produrre crepe o rompere il cannotto stesso, danneggiando la bicicletta e provocando lesioni o addirittura la morte del biker.

A. PREPARAZIONE DEL TELAIO E DELLA FORCELLA PER L'INSTALLAZIONE DELLA SERIE STERZO:

1. Per preparare la parte superiore ed inferiore del tubo di sterzo del telaio, utilizzare un attrezzo per alesare e sfacciare. (Accertarsi di utilizzare un alesatore di diametro corretto corrispondente alla serie sterzo da installare.)
2. Utilizzare un attrezzo per il taglio del cono inferiore per sfacciare la sede per il cono inferiore della forcella. (Accertarsi di utilizzare uno strumento da taglio di diametro corretto, corrispondente alla serie sterzo da installare.)

Nota. Eseguire queste operazioni è indispensabile ad assicurare il regolare funzionamento della serie sterzo. Se queste operazioni non vengono eseguite completamente o vengono eseguite in modo improprio, la serie sterzo potrà essere più "dura" nella rotazione o potrà tendere ad incepparsi su un lato o sull'altro. Queste osservazioni si riferiscono a TUTTI i telai e forcelle, nuovi o usati, verniciati o no.

B. DETERMINAZIONE DELLA LUNGHEZZA NECESSARIA PER IL CANNOTTO FORCELLA:

Per determinare la lunghezza necessaria per il cannotto forcella, vi sono due possibili metodi che vengono illustrati di seguito.

i) Metodo di calcolo:

1. Determinare l'altezza della serie sterzo sommando le seguenti misure (vedere l'illustrazione in alto):
   A) dal fondo della porzione a diametro grande della calotta superiore alla sommità del coperchio del cuscinetto superiore.
   B) dal fondo del cono inferiore alla sommità della porzione a diametro grande della calotta inferiore.
2. Misurare la lunghezza del tubo di sterzo
3. Misurare l'altezza totale di eventuali distanziali utilizzati nell'attacco manubrio.
4. Misurare l'altezza della porzione dell'attacco manubrio da bloccare.
5. Sommare le misure di cui sopra e sottrarre 3 per tener conto di un eventuale spazio per il gioco delle regolazioni

Lunghezza del cannotto forcella = altezza della serie sterzo + lunghezza del tubo di sterzo + altezza totale dei distanziali + altezza di bloccaggio dell'attacco manubrio - 3 mm

ii) Metodo di assemblaggio (preferenziale):

1. Installare le calotte dei cuscinetti secondo le istruzioni riportate di seguito in D.
2. Installare il cono inferiore secondo le istruzioni riportate di seguito in E.
3. Assemblare la serie sterzo secondo le istruzioni riportate di seguito in G.
4. Serrare a sufficienza una vite di bloccaggio dell'attacco manubrio per tenere in posizione il gruppo.
5. Marcare il cannotto forcella sulla sommità dell'attacco manubrio.
6. Smontare l'attacco manubrio, i distanziali, il coperchio del cuscinetto superiore e i cuscinetti.
7. La lunghezza necessaria per il cannotto forcella sarà di 3 mm al di sotto del segno tracciato al punto 5.

C. TAGLIO DEL CANNOTTO FORCELLA:

1. Tagliare con attenzione il cannotto forcella nel punto corretto, secondo quello che si è determinato al punto B, utilizzando un cutter per tubi, un seghetto o altro attrezzo idoneo per tagliare.
2. Utilizzare una lima per togliere eventuali bave dall'area di taglio per non danneggiare l'o-ring del coperchio del cuscinetto superiore.

D. INSTALLAZIONE DELLE CALOTTE DEI CUSCINETTI SUPERIORE ED INFERIORE:

Inserire le calotte dei cuscinetti superiore ed inferiore nel tubo di sterzo usando una pressa per serie sterzo di buona qualità. E' importante fare pressione esclusivamente sulla superficie piana interna, per evitare di danneggiare le calotte. Usare gli inserti dell'attrezzo, se necessario.

E. INSTALLAZIONE DEL CONO INFERIORE:

Premere il cono inferiore sulla forcella con un idoneo attrezzo di installazione, finché la faccia posteriore piatta non sia a livello con la testa della forcella. Accertarsi di mettere a contatto solo la parte piatta del cono inferiore, durante l'installazione, per evitare di danneggiare la superficie di interfaccia conica. Nota. Il cono inferiore può avere una spaccatura, per facilitare l'installazione e la rimozione.

F. INSTALLAZIONE DELL'ANCORINA NEL CANNOTTO STERZO DELLA FORCELLA:

1. Posizionare l'ancorina con l'estremità concava rivolta in alto sulla sommità del cannotto forcella.
2. Inserire a pressione l'ancorina nel cannotto forcella fino a 15 mm al di sotto della sommità. Questa operazione deve essere effettuata preferibilmente utilizzando un attrezzo apposito per l'installazione dell'ancorina. In mancanza di tale attrezzo, avvitare la vite di compressione nell'ancorina e spingere il gruppo in posizione picchiettando leggermente con un mazzuolo di peso morto o attrezzo simile. Assicurarsi che i filetti dell'ancorina siano allineati al cannotto forcella.

Nota. Quando si sostituisce una forcella, è necessario utilizzare una nuova ancorina. Segue sul retro

G. ASSEMBLAGGIO DELLA SERIE STERZO:

1. Posizionare la guarnizione inferiore, con il lato piatto rivolto in alto, sul cannotto forcella e sul cono inferiore della serie sterzo (solo per il modello S-6).
2. Far scorrere una cartuccia cuscinetto sul cannotto forcella, assicurando che la superficie angolata sul diametro interno della cartuccia sia rivolta in basso e corrisponda all'angolo del cono inferiore.
3. Inserire il cannotto forcella nel tubo di sterzo, tenendolo in questa posizione mentre si eseguono le operazioni descritte di seguito.
4. Accertarsi che la guarnizione inferiore (solo su S-6) sia correttamente alloggiata all'interno della calotta inferiore, sopra il cono inferiore.
5. Installare la cartuccia del cuscinetto superiore sul cannotto forcella, assicurando che la superficie angolata all'esterno della cartuccia del cuscinetto sia rivolta in basso e corrisponda all'angolo dell'interno del tubo di sterzo.
6. Far scorrere l'anello di compressione sul cannotto forcella con la superficie angolata in basso.
7. Installare il coperchio del cuscinetto superiore (può essere necessario applicare un po' di grasso all'o-ring per facilitare l'installazione).
8. Installare distanziali per la regolazione dell'altezza dell'attacco manubrio (se utilizzati) e quindi l'attacco manubrio sul cannotto forcella.
9. Inserire il cannotto forcella saldamente nel tubo di sterzo, dal basso in alto, e l'attacco manubrio saldamente contro il distanziale (o coperchio del cuscinetto superiore) dall'alto in basso, lasciando lasche le viti di fissaggio.

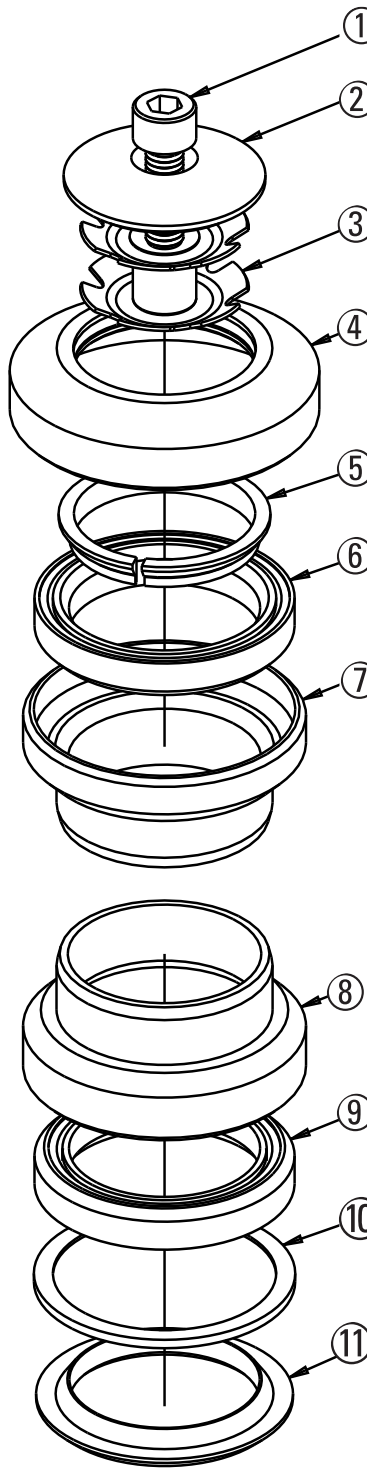
ATTENZIONE: La sommità del cannotto forcella deve trovarsi 3 mm al di sotto della sommità dell'attacco manubrio prima di serrare la vite di compressione. Se il cannotto forcella è troppo lungo, potrà non essere possibile ottenere una sufficiente compressione e la serie sterzo resterà lasca, rischierà di usurarsi rapidamente e di provocare eventualmente dei danni al telaio. Se il cannotto forcella è troppo corto, la superficie di bloccaggio può non essere sufficiente per compattare insieme l'attacco manubrio e il cannotto sterzo, in modo da garantire la sicurezza durante l'uso.

H. SERRAGGIO E PRECARICO DEL GRUPPO DELLA SERIE STERZO:

1. Lubrificare la vite di compressione.
2. Inserire la vite di compressione nel recesso del tappo superiore e iniziare ad avvitarla nell'ancorina, tenendo il tappo superiore in sede nella sommità dell'attacco manubrio.
3. Serrare la vite di compressione con una chiave esagonale da 5 mm per produrre il precarico dei cuscinetti. Applicare solo la coppia sufficiente a togliere completamente ogni gioco dalla serie sterzo, pur assicurando che essa ruoti liberamente. ATTENZIONE: Se il precarico è insufficiente, la serie sterzo resterà lenta. Un precarico eccessivo farà grippare la serie sterzo. Ambedue le condizioni provocheranno una rapida usura della serie sterzo e potrebbero ripercuotersi negativamente sulle proprietà sterzanti della bicicletta.
4. Tenendo l'attacco manubrio allineato alla forcella, assicurarlo al cannotto forcella e bloccare il precarico del cuscinetto serrando la/le vite/i di fissaggio dell'attacco manubrio. Queste viti andranno serrate con la coppia consigliata dal costruttore dell'attacco manubrio. AVVERTENZA: Accertarsi che le viti di fissaggio dell'attacco manubrio siano sufficientemente serrate per evitare che l'attacco manubrio ed il manubrio ruotino sul cannotto forcella. Un attacco manubrio lento può provocare danni alla bicicletta, far perdere il controllo del mezzo e può portare a gravi lesioni o alla morte del biker.
5. Se la serie sterzo richiede una regolazione dopo il periodo iniziale di rodaggio: allentare la/le vite/i di fissaggio dell'attacco manubrio, reimpostare il precarico con la vite di compressione (fase 3) e serrare di nuovo i bulloni di fissaggio dell'attacco manubrio (fase 4). Nota. E' essenziale che l'attacco manubrio sia saldamente serrato sul cannotto forcella.

GARANZIA:

Le serie sterzo senza filetto Cane Creek sono garantite per un anno dalla data dell'acquisto originale come esenti da vizi di materiali e lavorazione. Cane Creek Cycling Components riparerà o sostituirà, a propria discrezione, la parte difettosa senza addebitare alcun costo. Questa garanzia non copre i danni verificatisi durante il trasporto o la conservazione a magazzino, oppure dovuti a mancata osservanza delle istruzioni, ad uso improprio, incidenti o urti, manutenzione trascurata o scarsa, assemblaggio non corretto, installazione o assemblaggio con prodotti incompatibili, usura normale o modifiche arbitrarie. Le richieste di intervento in garanzia dovrebbero passare nei limiti del possibile attraverso il rivenditore originario. E' richiesto uno scontrino con data comprovante l'acquisto. Brevetto USA N. 5095770



S2 & S6 Headset (Exploded View)

1. Compression Bolt
2. Top Cap
3. Star Nut
4. Upper Bearing Cover
5. Compression Ring
6. Upper Bearing
7. Upper Bearing Cup
8. Lower Bearing Cup
9. Lower Bearing (same as Upper)
10. Lower Seal (S-6 Model Only)
11. Crown Race

Liste der Einzelteile

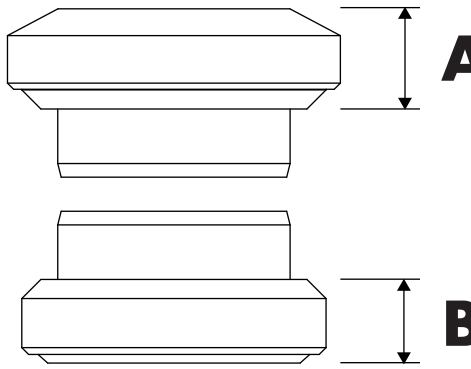
1 Kompressionsschraube (Compression Bolt)
2 Obere Abdeckkappe (Top Cap)
3 Gezahnte Mutter (Stahlkralle) (Star Nut)
4 Obere Lagerabdeckung (Upper Bearing Cover)
5 Kompressionsring (Compression Ring)
6 Oberes Lager (Upper Bearing)
7 Obere Lagerschale (Upper Bearing Cup)
8 Untere Lagerschale (Lower Bearing Cup)
9 Unteres Lager (wie oberes) (Lower Bearing)
10 Untere Dichtung (nur bei S-6) (Lower Seal)
11 Gabelkonus (Crown Race)

Juegos de dirección S-2 y S-6 (Imagen ampliada)

1. Perno de compresión
2. Tapa superior
3. Tuerca de estrella
4. Cubierta del rodamiento superior
5. Anillo de compresión
6. Rodamiento superior
7. Casquillo del rodamiento superior
8. Casquillo del rodamiento inferior
9. Rodamiento inferior (igual que el superior)
10. Sello inferior (sólo modelo S-6)
11. Anillo de rodadura de la corona

Jeux de direction S-2 et S-6 (vue éclatée)

1. Boulon de pression
2. Capot de pression
3. Insert en étoile
4. Cache du roulement supérieur
5. Bague de pression
6. Roulement supérieur
7. Cuvette du roulement supérieur
8. Cuvette du roulement inférieur
9. Roulement inférieur (identique au roulement supérieur)
10. Joint inférieur (modèle S-6 uniquement)
11. Bague de couronne



HEADSET STACK HEIGHT= A + B

Serie sterzo S-2 & S-6 (Esploso)

1. Vite di compressione
2. Tappo superiore
3. Ancorina (dado a stella)
4. Coperchio cuscinetto superiore
5. Anello di compressione
6. Cuscinetto superiore
7. Calotta cuscinetto superiore
8. Calotta cuscinetto inferiore
9. Cuscinetto inferiore (come quello superiore)
10. Guarnizione inferiore (solo modello S-6)
11. Cono inferiore della serie sterzo

S-2 & S-6 Balhoofdsets (Gefragmenteerd overzicht)

1. Klembout
2. Afsluiting bovenkant
3. Zeskantige moer
4. Omhulsel bovenlager
5. Borgring
6. Bovenlager
7. Cup bovenlager
8. Cup onderlager
9. Onderlager (zelfde als bovenlager)
10. Onderafdichtring (Alleen model S-6)
11. Loopring kroon

Caixas de direcção S-2 e S-6 (Vista ampliada)

1. Parafuso de compressão
2. Protecção superior
3. Porca em estrela
4. Tampa superior de rolamentos
5. Anilha de compressão
6. Rolamentos superiores
7. Copo superior de rolamentos
8. Copo inferior de rolamentos
9. Rolamentos inferiores (iguais aos superiores)
10. Anilha inferior (apenas no modelo S-6)
11. Tampa inferior

S2 & S6 ヘッドセット (分解組立図)

1. コンプレッション・ボルト
2. トップ・キャップ
3. スター・ナット
4. アッパー・ベアリング・カバー
5. コンプレッション・リング
6. アッパー・ベアリング
7. アッパー・ベアリング・カップ
8. ローアー・ベアリング・カップ
9. ローアー・ベアリング (アッパー・ベアリングと同じ)
10. ローアー・シール (S-6 モデルのみ)
11. クラウン・レース

GEBRUIKSAANWIJZING VOOR CANE CREEK DRAADLOZE BALHOOFDSETS

WAARSCHUWING: De Cane Creek Balhoofdset zonder schroefdraad is ontwikkeld voor gebruik met stuurbuizen met een normale wanddikte, zonder schroefdraad. Gebruik van deze balhoofdset met een stuurbuis met schroefdraad, of met een stuurbuis met een geringere wanddikte, kan barsten of breuken in de stuurbuis veroorzaken, dit kan leiden tot beschadiging van de fiets en mogelijk letstel of overlijden van de fietser.

A. HET PREPAREREN VAN HET FRAME EN DE VORK VOOR INSTALLATIE VAN DE BALHOOFDSET:

1. Gebruik boor en –schaafgereedschap voor buizen om de bovenkant en de onderkant van de hoofdbuis van het frame te prepareren. (Zorg dat u de juiste boordiameter voor de te installeren balhoofdset gebruikt.)
2. Gebruik speciaal snijdgereedschap om de houder van de loopring van de kroon in de vork te draaien en glad te maken. (Zorg dat u de juiste snijdiameter voor de te installeren balhoofdset gebruikt.)

Opmerking: Voor het soepel functioneren van de balhoofdset is het absoluut noodzakelijk dat u deze stappen doorloopt. Als deze stappen niet of niet goed worden doorlopen, kan het zijn dat de balhoofdset moeilijk draait of aan de ene of de andere kant steken. Dit geldt voor ALLE frames en vorken, nieuw of gebruikt, beschilderd of onbeschilderd.

B. VASTSTELLEN VAN DE VEREISTE LENGTE VAN DE STUURBUIS:

Er zijn 2 mogelijke methoden voor het vaststellen van de vereiste lengte van de stuurbuis. Deze worden beide hieronder beschreven:

i) Berekeningsmethode:

1. Bepaal de totale hoogte van de balhoofdset door de volgende metingen bij elkaar op te tellen (zie bovenstaande afbeelding):
   A) Bodem van het gedeelte met de grootste diameter van de bovencup tot het omhulsel van de bovenlager.
   B) Bodem van de loopring van de kroon tot bovenaan het gedeelte met de grootste diameter van de ondercup.
2. Meet de lengte van de balhoofdbuis.
3. Meet de totale hoogte van eventueel gebruikte afstandsringen op de stuurpen.
4. Meet de hoogte van het klemgedeelte van de stuurpen.
5. Tel bovenstaande metingen bij elkaar op en trek 3 mm af voor speling

Vereiste lengte stuurbuis = totale hoogte balhoofdset + lengte balhoofdbuis + totale hoogte afstandsringen + klemhoogte stuurpen – 3 mm

ii) Montage (bij voorkeur):

1. Installeer de lagercups zoals aangegeven onder D.
2. Installeer de loopring van de kroon zoals aangegeven onder E.
3. Monteer de balhoofdset zoals aangegeven onder G.
4. Draai 1 stuurpenklembout strak genoeg aan om de bevestiging op zijn plaats te houden.
5. Markeer de stuurbuis bovenaan de stuurpen.
6. Verwijder de stuurpen, de afstandsringen, het omhulsel van de bovenlagers en de lagers.
7. De vereiste lengte van de stuurbuis is 3 mm onder de markering van stap 5.

C. AFZAGEN VAN DE STUURBUIS:

1. Zaag de stuurbuis zorgvuldig op de juiste plaats af, zoals vastgesteld bij stap B, met behulp van een buizensnijder, een ijzerzaag of ander snijdgereedschap.
2. Gebruik een vijl om eventuele braampjes van het snijvlak te verwijderen, om te voorkomen dat het omhulsel van de bovenlager-o-ring beschadigd wordt.

D. INSTALLATIE VAN DE CUPS VAN DE BOVENLAGERS EN DE ONDERLAGERS:

Duw de cups van de onderlagers en de bovenlagers in de balhoofdbuis met een balhoofdpers van goede kwaliteit. Om beschadiging aan de lagercups te voorkomen, is het belangrijk dat u alleen op de vlakke binnenkant duwt. Gebruik zonodig gereedschap om balhoofdset op zijn plaats te duwen.

E. INSTALLEREN VAN DE LOOPRING VAN DE KROON:

Duw de loopring van de vorkkroon met een passend stuk gereedschap op de vork, totdat de platte achterkant zich vlak tegen de vorkkroon bevindt. Zorg ervoor dat bij de installatie alleen het vlakke gedeelte van de loopring van de kroon contact maakt, om te voorkomen dat het taps toelopende oppervlak van het tussenstuk beschadigd raakt. Opmerking: De loopring van de kroon heeft soms een spleet om installatie en verwijdering te vergemakkelijken.

F. INSTALLATIE VAN DE ZESKANTIGE MOER IN DE STUURBUIS:

1. Plaats de zeskantige moer met de ronde zijde naar boven op de bovenkant van de stuurbuis.
2. Druk de zeskantige moer in de stuurbuis, tot 15 mm onder de bovenkant. Dit dient bij voorkeur met gereedschap te worden gedaan. Als dergelijk gereedschap niet voorhanden is, draai de klembout dan in de zeskantige moer en tik het geheel op zijn plaats met een drijver of een soortgelijk stuk gereedschap. Zorg ervoor dat de schroefdraad van de zeskantige moer op één lijn ligt met de stuurbuis.

Opmerking: Bij het vervangen van een vork is het nodig om een nieuwe zeskantige moer te gebruiken.

G. MONTAGE VAN DE BALHOOFDSET:

1. Plaats de onderste afdichtingsring, met de vlakke kant naar boven, over de stuurbuis en op de loopring van de kroon (voor zover van toepassing).
2. Schuif één lagercassette over de stuurbuis, terwijl u zorgt dat het hoekige oppervlak van de binnenkant van de cassette naar beneden gericht is en op de hoek van de loopring van de kroon past.
3. Breng de stuurbuis in de balhoofdbuis, en houdt dit vast terwijl u de volgende stappen uitvoert.
4. Zorg ervoor dat de onderste afsluitring (voor zover van toepassing) correct in de binnenkant van de onderste cup, boven de loopring van de kroon, geplaatst is.
5. Installeer de bovenste lagercassette over de stuurbuis, terwijl u ervoor zorgt dat het hoekige oppervlak van de buitenkant van de cassette naar beneden gericht is met de hoek op de binnenkant van de bovenlagercup.
6. Schuif de borgring over de stuurbuis met het hoekige oppervlak naar beneden.
7. Installeer het omhulsel van de bovenlager (het kan nodig zijn om een kleine hoeveelheid vet op de o-ring aan te brengen om de installatie te vergemakkelijken).
8. Installeer de afstandsringen van de stuurpen (als die worden gebruikt) en plaats vervolgens de stuurpen op de stuurbuis.
9. Plaats de stuurbuis stevig opwaarts in de balhoofdbuis en de stuurpen stevig naar beneden tegen de afstandsring van de stuurpen (of het omhulsel van de bovenste lager), en laat de klembouten los zitten.

WAARSCHUWING: De bovenkant van de stuurbuis moet zich 3 mm onder de bovenkant van de stuurpen bevinden, voordat de klembout wordt vastgedraaid. Als de stuurbuis te lang is, kan voldoende druk onmogelijk zijn en blijft de balhoofdset los zitten, hiermee riskeert u snelle slijtage van de balhoofdset en mogelijke schade aan het frame. Als de stuurbuis te kort is, kan het zijn dat er niet genoeg oppervlak is om beide delen zodanig tegen elkaar te klemmen dat gebruik veilig is.

H. VASTZETTEN EN VOORBELASTEN VAN DE BALHOOFDSET:

1. Smeer de klembout.
2. Breng de klembout door de uitsparing in de bovenafsluiting en draai de bout in de zeskantige moer, terwijl u de bovenafsluiting in de bovenkant van de stuurpen houdt.
3. Draai de klembout aan met een 5 mm steeksleutel om de lagers voor te belasten. Draai de bout net voldoende aan om ervoor te zorgen dat er geen speling in de balhoofdset zit, terwijl deze nog wel gewoon kan draaien. WAARSCHUWING: Onvoldoende voorbelasting zal tot gevolg hebben dat de balhoofdset los zit. Te veel voorbelasting zal tot gevolg hebben dat de balhoofdset vast gaat zitten. Elk van deze situaties zal slijtage en een nadelig effect op de stureigenschappen van de fiets tot gevolg hebben.
4. Zet de stuurpen vast aan de stuurbuis en sluit de voorbelasting van de lager in door de klembout(en) van de stuurpen aan te draaien, als de stuurpen afgesteld is op de vork. WAARSCHUWING: Zorg ervoor dat de klembouten van de stuurpen zodanig vastzitten dat de stuurpen en het stuur niet kunnen draaien ten opzichte van de stuurbuis. Een losse stuurpen kan schade aan de fiets, controleverlies, en ernstig letsel of overlijden van de berijder tot gevolg hebben.
5. Als de balhoofdset na een eerste inrijperiode opnieuw afgesteld moet worden: Draai de klembouten van de stuurpen los, stel de voorbelasting opnieuw in met de klembout (stap 3) en draai de klembouten van de stuurpen opnieuw vast (stap 4). Opmerking: Het is van groot belang dat de stuurpen goed vastzit in de stuurbuis.

GARANTIE:

Cane Creek balhoofdsets zonder schroefdraad zijn gedurende één jaar na aankoopdatum gegarandeerd tegen defecten in materialen of vakmanschap. Cane Creek Cycling Components repareert of vervangt, naar eigen goeddunken, de defecte onderdelen kosteloos. Deze garantie is niet van toepassing op schade die zich voordoet tijdens verzending, als gevolg van het niet opvolgen van aanwijzingen, van misbruik, ongelukken of botsingen, verwaarlozing of slecht onderhoud, onjuiste montage, installatie of montage met niet combineerbare producten, normale slijtage of aangebrachte veranderingen. Garantieclaims moeten, voor zover mogelijk, via de oorspronkelijke verkoper worden ingediend. Een aankoopbewijs met datum wordt vereist. US Patent # 5095770 is van toepassing

INSTRUÇÕES DA CAIXA DE DIRECÇÃO SEM ROSCA DA CANE CREEK

AVISO: As caixas de direcção sem rosca da Cane Creek foram concebidas para ser utilizadas com tubos de direcção de forquetas de bicicleta maciças e sem rosca. A utilização desta caixa de direcção com tubos de direcção roscados ou de paredes finas pode provocar rachas ou a quebra do tubo de direcção, causando danos à bicicleta e lesões graves ou mesmo fatais ao ciclista.

A. PREPARAÇÃO DO QUADRO E DA FORQUETA PARA A INSTALAÇÃO DA CAIXA DE DIRECÇÃO:

1. Utilize uma ferramenta própria para preparar o topo e a base da entrada no quadro do tubo da caixa. (Certifique-se de que o diâmetro da ferramenta corresponde ao da caixa de direcção que está a instalar.)
2. Modele o apoio da tampa inferior na forqueta com uma ferramenta adequada. (Certifique-se de que o diâmetro da ferramenta corresponde ao da caixa de direcção que está a instalar.)

Nota: Estes passos são absolutamente imprescindíveis para garantir a suavidade do funcionamento da caixa de direcção. Se passar por cima deles ou não os realizar como deve ser, a caixa de direcção pode emperrar a direcção e "bloquear" para um dos lados. Isto é válido para TODOS os quadros e forquetas, novos ou usados, pintados ou sem pintura.

B. DETERMINAÇÃO DO COMPRIMENTO REQUERIDO PARA O TUBO DE DIRECÇÃO DA FORQUETA:

Há dois métodos para determinar o comprimento certo do tubo de direcção. São eles:

i) Método de cálculo:

1. Determinar a altura do conjunto da caixa de direcção, adicionando as seguintes medidas (ver a ilustração acima):
   A) Da base da parte mais larga do copo superior até ao cimo da tampa superior de rolamentos.
   B) Da base da tampa inferior até ao cimo da parte mais larga do copo inferior.
2. Medir o comprimento do tubo da caixa.
3. Medir a altura total de todos os distanciadores que tenha utilizado no avanço.
4. Medir a altura da porção de aperto da haste do guiador.
5. Somar as dimensões obtidas acima e subtrair 3 mm, de modo a criar um espaço livre para regulação.

Comprimento requerido para o tubo de direcção = altura do conjunto da caixa de direcção + comprimento do tubo da caixa + altura total dos distanciadores + altura do aperto do avanço - 3 mm

ii) Método de conjunto (recomendado):

1. Instale os copos dos rolamentos seguindo as instruções abaixo, em D.
2. Instale a tampa inferior seguindo as instruções abaixo, em E.
3. Monte a caixa de direcção seguindo as instruções abaixo, em G.
4. Aperte um parafuso de aperto do avanço, o suficiente para segurar o conjunto.
5. Marque o tubo de direcção na extremidade superior da haste do avanço.
6. Desmonte o avanço, os distanciadores, a tampa superior de rolamentos e os rolamentos.
7. O comprimento requerido para o tubo de direcção da forqueta é de menos 3 mm do que a marca feita em 5.

C. CORTE DO TUBO DE DIRECÇÃO DA FORQUETA:

1. Corte com cuidado o tubo de direcção no local preciso, determinado no passo B, utilizando uma serra de ferro ou outra ferramenta de corte apropriada.
2. Utilize uma lima para remover quaisquer rebarbas na área de corte, a fim de evitar danos na anilha vedante da tampa superior de rolamentos.

D. INSTALAÇÃO DOS COPOS INFERIOR E SUPERIOR DE ROLAMENTOS:

Enfie os copos superior e inferior de rolamentos no tubo da caixa com um compressor adequado à caixa de direcção. É importante que a pressão se faça apenas na superfície plana interior, para evitar danos nos copos de rolamentos. Utilize calçadeiras de compressor, se necessário.

E. INSTALAÇÃO DA TAMPA INFERIOR:

Empurre a tampa inferior contra a forqueta, utilizando uma ferramenta própria para instalação da tampa, até que a face lisa exterior fique colada à coroa da forqueta. Contacte apenas com a parte plana da tampa inferior, para evitar danificar a superfície cónica de contacto. Nota: A tampa inferior pode ter uma folga para facilitar a instalação e remoção.

F. INSTALAÇÃO DA PORCA EM ESTRELA NO TUBO DE DIRECÇÃO DA FORQUETA:

1. Ponha a porca em estrela na extremidade superior do tubo de direcção, com a parte côncava para cima.
2. Empurre-a 15 mm para dentro do tubo de direcção. É preferível fazê-lo utilizando uma ferramenta própria para o efeito. Se não a tiver à mão, rosque o parafuso de compressão na porca em estrela e bata suavemente no conjunto com um macete macio ou uma ferramenta semelhante, até atingir a posição desejada. Certifique-se de que as roscas da porca em estrela ficam alinhadas com o tubo de direcção.

Nota: Ao substituir a forqueta, é necessário utilizar nova porca em estrela.

G. MONTAGEM DA CAIXA DE DIRECÇÃO:

1. Coloque a anilha inferior por cima do tubo de direcção, com a parte plana para cima, e introduza-a na tampa inferior (se aplicável).
2. Faça deslizar um cartucho de rolamentos pelo tubo de direcção da forqueta, certificando-se de que a superfície inclinada do diâmetro interior do cartucho fica voltada para baixo e acompanha a inclinação da tampa inferior.
3. Insira o tubo de direcção da forqueta no tubo da caixa, segurando-o até completar os passos abaixo.
4. Certifique-se de que a anilha inferior (se aplicável) fica correctamente instalada dentro do copo inferior de rolamentos, por cima da tampa inferior.
5. Coloque o cartucho superior de rolamentos por cima do tubo de direcção, certificando-se de que a superfície inclinada do exterior do cartucho fica voltada para baixo e acompanha a inclinação do interior do copo inferior de rolamentos.
6. Faça deslizar a anilha de compressão ao longo do tubo de direcção, mantendo a superfície inclinada voltada para baixo.
7. Instale a tampa superior de rolamentos. (Um pouco de massa lubrificante na anilha vedante facilita a instalação).
8. Instale distanciadores de regulação de altura na haste do avanço (se for o caso) e introduza-o dentro do tubo de direcção.
9. Encaixe o tubo de direcção firmemente pelo tubo da caixa acima e o avanço firmemente para baixo, contra o distanciador (ou a tampa superior de rolamentos), deixando os parafusos de aperto soltos.

CUIDADO: A extremidade superior do tubo de direcção tem de ficar 3 mm abaixo da extremidade superior do avanço, antes de apertar o parafuso de compressão. Se o tubo de direcção for demasiado comprido, pode não se atingir a compressão suficiente e a caixa de direcção fica solta, provocando um desgaste rápido e possíveis danos no quadro. Se o tubo de direcção for demasiado curto, o avanço pode não ter uma superfície suficiente de fixação ao tubo de direcção para poder ser utilizada com segurança.

H. APERTO E PRÉ-CARGA DO CONJUNTO DA CAIXA DE DIRECÇÃO:

1. Lubrifique o parafuso de compressão.
2. Insira-o no recesso da protecção superior e comece a apertar o parafuso à porca em estrela, à medida que vai ajustando a protecção superior à extremidade do avanço.
3. Aperte o parafuso de compressão com uma chave hexagonal de 5 mm, para pôr os rolamentos em pré-carga. Aperte apenas o suficiente para evitar que a caixa de direcção abane, mas de modo a que possa rodar livremente. CUIDADO: Uma pré-carga insuficiente pode deixar a caixa de direcção solta. Um excesso de pré-carga pode prendê-la. Ambas as situações provocam um desgaste rápido e podem afectar negativamente o funcionamento da direcção da bicicleta.
4. Com a haste do avanço alinhada com a forqueta, segure-o ao tubo de direcção e bloqueie a pré-carga dos rolamentos, apertando os parafusos de aperto com a regulação recomendada pelo fabricante do avanço. AVISO: Certifique-se de que os parafusos de aperto ficam suficientemente apertados para impedir que o avanço e o guiador se movam independentemente do tubo de direcção. Um avanço folgado pode provocar danos à bicicleta, perda de controlo e lesões graves ou mesmo mortais ao ciclista.
5. Se a caixa de direcção precisar de ser reajustada após as primeiras utilizações: solte os parafusos de aperto do avanço, regule novamente a pré-carga com o parafuso de compressão (passo 3) e volte a apertar os parafusos de aperto (passo 4). Nota: É fundamental que o avanço fique firmemente apertado ao tubo de direcção.

GARANTIA:

As caixas de direcção sem rosca da Cane Creek têm garantia de um ano a contar da data da compra, contra defeitos de material e de fabrico. A Cane Creek Cycling Components (serviço de componentes de bicicleta da Cane Creek) reparará ou substituirá, a seu critério, as peças defeituosas, gratuitamente. Esta garantia não cobre danos de transporte, de armazenamento, por não cumprimento das instruções, por uso indevido, por acidentes ou choques, por falta ou má manutenção, por erros de montagem, por instalação ou montagem com produtos incompatíveis, por desgaste normal ou por modificações. Reclamações dentro da garantia devem ser feitas junto do revendedor original, sempre que possível. Exige-se que seja feita prova da data de aquisição.

Respeita a patente norte-americana nº 5095770