S8, S3 ,S1 Headsets

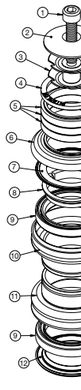


Fig. A - Exploded Assy

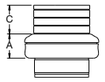


Fig. B1

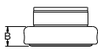


Fig. B2

Exploded View

1. Preload Bolt
2. Top Cap
3. Star Nut
4. Interlok Spacer (top) 3mm
5. Interlok Spacer 5mm
6. Upper Cover
7. Shim Washer Seal
8. Compression Ring
9. Cartridge Bearing
10. Upper Cup
11. Lower Cup with Bearing
12. Lower Cup
13. Bearing - 15 x 1/4" Balls
14. Crown Race Seal
15. Crown Race

Diagrama de despiece

1. Perno de precarga
2. Tapa superior
3. Tuerca de estrella
4. Espaciador Interlok (superior) de 3 mm
5. Espaciador Interlok (5 mm)
6. Cubierta superior
7. Arandela de acoplo
8. Anillo de compresión
9. Rodamiento de cartucho
10. Casquillo superior
11. Casquillo inferior
12. Anillo de rodadura de la corona

Vue éclatée

1. Boulon de précontrainte
2. Capot de pression
3. Insert en étoile
4. Bague de hauteur Interlok (3 mm au sommet)
5. Bague de hauteur Interlok (5mm)
6. Cache supérieur
7. Bague de calage
8. Bague de pression
9. Roulement cartouche
10. Cuvette supérieure
11. Cuvette inférieure
12. Bague de couronne

Explosionszeich-nung

1. Vorspannschraube
2. Abdeckkappe
3. Stahlkralle
4. Interlok-Distanzring 3 mm (oben)
5. Interlok-Distanzring 5 mm
6. Obere Abdeckung
7. Distanzscheibe
8. Kompressionsring
9. Patronenlager
10. Obere Lagerschale
11. Untere Lagerschale
12. Gabelkopflager

TANK JUMP, TANK HIT, TANK 2 HEADSETS

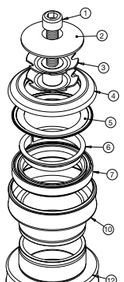


Fig. A - TANK JUMP

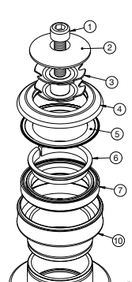


Fig. C - TANK HIT

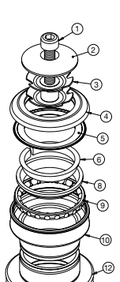


Fig. D - TANK II

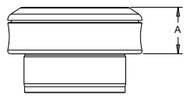


Fig. B1

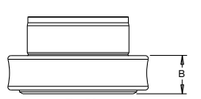


Fig. B2

Exploded View

1. Preload Bolt
2. Top Cap
3. Star Nut
4. Upper Cover
5. Shim Washer Seal
6. Compression Ring
7. Cartridge Bearing
8. Upper Bearing Race
9. Bearing - 22 x 5/32" Balls
10. Upper Cup
11. Lower Cup with Bearing
12. Lower Cup
13. Bearing - 15 x 1/4" Balls
14. Crown Race Seal
15. Crown Race

Diagrama de despiece

1. Perno de precarga
2. Tapa superior
3. Tuerca de estrella
4. Cubierta superior
5. Arandela de acoplo
6. Anillo de compresión
7. Rodamiento de cartucho
8. Casquillo del rodamiento superior
9. Rodamiento - 22 x 5/32" bolas
10. Casquillo superior
11. Casquillo inferior con rodamiento
12. Casquillo inferior
13. Rodamiento - 15 x 1/4" bolas
14. Junta del anillo de rodadura de la corona
15. Anillo de rodadura de la corona

Vue éclatée

1. Boulon de précontrainte
2. Capot de pression
3. Insert en étoile
4. Cache supérieur
5. Joint de la rondelle de réglage
6. Bague de pression
7. Roulement cartouche
8. Cuvette du roulement supérieur
9. Roulement – billes 22 x 5/32 po
10. Cuvette supérieure
11. Cuvette du roulement inférieur
12. Cuvette inférieure
13. Roulement – billes 15 x 1/4 po
14. Joint de la bague de couronne
15. Bague de couronne

Explosionszeich-nung

1. Vorspannschraube
2. Abdeckkappe
3. Stahlkralle
4. Obere Abdeckung
5. Distanzscheibendichtung
6. Kompressionsring
7. Patronenlager
8. Oberer Laufring
9. Lager - 22 x 5/32"-Kugeln
10. Obere Lagerschale
11. Untere Lagerschale mit Lager
12. Untere Lagerschale
13. Lager - 15 x 1/4"-Kugeln
14. Gabelkopflager-Dichtung
15. Gabelkopflager

Cane Creek
S-8, S-3, S-1, Tank Jump, Tank Hit, Tank 2 Headset Instructions

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 the 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 might not turn smoothly 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 the Required Fork Steerer Tube Length:

There are 2 possible methods for determining the required fork steerer tube length:

1. Calculation Method:

Determine the headset stack height by adding the following measurements (Fig. B1 and B2).

a) Measure the distance from the bottom of the large diameter portion of the upper cup to the outer top of the upper bearing cover (dimension A).
b) Measure the distance from the bottom surface of the crown race to the top of the large diameter portion of the lower cup (dimension B).
c) Measure the total height of headset spacers desired (dimension C, if applicable).
d) Measure the length of the bicycle's head tube.
e) Measure the height of the clamp portion of the handlebar stem.
Add the above dimensions and subtract 3 mm for adjustment clearance.

2. Assembly Method (preferred):

a) Install the bearing cups as instructed in procedure D.
b) Install the crown race as instructed in procedure E.
c) Assemble the headset as instructed in procedure G.

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

d) Tighten 1 stem clamp bolt enough to hold the assembly in place.
e) Mark the steerer tube at the top of the stem (use a pencil or permanent marker).
f) Disassemble the stem, headset spacers, upper bearing cover and bearings.
The **required fork steerer tube length** will be 3 mm below the marking on the steerer tube.

C) Cutting the Fork Steerer Tube:

1. Carefully cut the fork steerer tube in the correct location, as determined from procedure 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 the Upper and Lower Bearing Cups:

Press the upper and lower bearing cups into the head tube using a good quality headset press.

- For bearing cups that use cartridge-style and retainer-style ball bearings, it is important to press on the flat inside surface only, to prevent damage to the bearing cups. If necessary, use correctly sized inserts for the headset press tool.
- For bearing cups that have press-fit cartridge bearings already installed, be sure to press on the bottom surface of the bearing cup itself. **Installing the cups while pressing on the pre-assembled cartridge bearing may permanently damage the bearing and void the product warranty.**

E) Installing the Crown Race:

1. If applicable, install the crown race seal onto the fork crown race.

NOTE: *On Tank II models, the molded plastic seal will snap into place with the "Cane Creek" logo facing the flat surface that mates against the fork's crown race seat.*

2. Press the fork crown race onto the fork with an appropriate crown race installation tool until the flat surface is flush against the fork crown. Do not press against the tapered portion of the crown race.

F) Installing the Star Nut Into the 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 an installation tool such as Cane Creek's Star Nut Installation Tool Set (p/n TL0200). If this tool is unavailable, thread the compression bolt into the star nut and lightly tap the assembly into position with a deadweight mallet or similar tool. Ensure that the threads of the star nut are aligned with the steerer tube.
Notes:
a) When replacing a fork, it is necessary to use a new star nut.
b) Certain fork models, especially those with carbon steerer tubes, use a special preload mechanism supplied with the fork. When supplied, these should be installed per the instructions of the manufacturer of the fork or preload mechanism.

G) Assembling the Headset:

1. If applicable, slide the lower bearing over the fork steerer tube until it mates with the fork crown race. For assemblies that use cartridge-style bearings, be sure that the angled surface at the inside diameter of the bearing is downward and mates with the crown race angle.

NOTE: *For headsets with caged or non-cartridge ball bearings, thoroughly lubricate the ball retainers and races (including bearing cups) with a good quality bicycle grease.*

2. Insert the fork steerer tube into the head tube, holding it while completing the steps below.
3. Install the upper bearing (and upper bearing race – if applicable) over the steerer tube until it mates with the upper bearing cup. For assemblies that use cartridge-style bearings, be sure that the angled surface at the outside of the cartridge bearing is downward and mates with the angle at the inside of the upper bearing cup.
4. Slide the compression ring over the steerer tube with the angled surface downward so that it mates properly with the angled surface on the inside of the cartridge bearing.
5. Slide the 0.25mm shim washer seal over the steerer tube and onto the compression ring.

NOTE: *This seal is designed to protect the upper cartridge bearing against contamination from water and debris. Removing this seal from the assembly may cause accelerated bearing wear and failure.*

6. Install the upper bearing cover (It may be necessary to apply a small amount of grease to the o-ring to allow easy installation).
7. Install desired headset spacers to set the proper stem height.
8. Install the stem onto the steerer tube.

NOTE: *The spacers provided with the headset (1-1/8" headsets only) are interlocking and should be assembled with the protruding rib facing upward. Cane Creek's Interlok spacers minimize the undesirable relative radial motion between spacers and make the assembly more rigid. Though less desirable, it is possible to invert spacers as desired to make slight stack height adjustments or to accommodate stems with minimal interface at the top of the spacers.*

9. Seat the steerer tube firmly upward in the head tube and the stem firmly downward against the spacer stack (or upper bearing cover), leaving the stem 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 preload 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 the 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.

NOTE: *a BMX/freestyle preload assembly can be used to route the front brake cable through the fork's steerer tube (available from your local Cane Creek dealer). For freestyle rotor applications, tighten the BMX/freestyle hollow compression bolt with a 8 mm hex wrench or a 16 mm open wrench.*

3. With the stem clamp bolts still loose, 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 preload 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 readjusting after the initial break-in period: Loosen the stem clamp bolt/s, reset the preload with the compression bolt (step H-3) and retighten the stem clamp bolts to the proper torque specification (step H-4).

WARRANTY

Cane Creek Cycling Components warrants its bicycle products for a period of 2 years from the original date of purchase. Any product that is found to be defective in materials or workmanship will be repaired or replaced at the discretion of Cane Creek. This warranty applies to the original owner only. This warranty does not cover damage or failure resulting from misuse, abuse, alteration, neglect, wear and tear, crash or impact, lack of maintenance or other conditions judged by Cane Creek to be abnormal, excessive, or improper. It is mandatory that a Return Authorization Number (RA#) be obtained by calling Cane Creek before any product is returned. Additionally, a dated Proof of Purchase must accompany the product when returned.

Cane Creek
S-8, S-3, S-1, Tank Jump, Tank Hit, Tank 2 Instructions concernant le jeu de direction

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 fonctionne de façon régulière. Si ces instructions ne sont pas suivies à la lettre, le jeu de direction pourrait avoir du mal à pivoter 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.

1. Par calcul:

Déterminez la hauteur de l'ensemble du jeu de direction en additionnant les dimensions suivantes (fig. B1 et B2).

a) Mesurez la distance séparant le bas de la partie de grand diamètre de la cuvette supérieure et le haut de l'extérieur du cache du roulement supérieur (mesure A).
b) Mesurez la distance séparant la surface inférieure de la bague de couronne et le haut de la partie de grand diamètre de la cuvette inférieure (mesure B).
c) Mesurez la hauteur totale désirée des bagues du jeu de direction (mesure C, le cas échéant).
d) Mesurez la longueur du tube pivot du vélo.
e) Mesurez la hauteur du coin de serrage de la potence.
Additionnez ces mesures et soustrayez 3 mm pour permettre le réglage.

2. Par assemblage (préférable):

a) Montez les cuvettes de roulement comme indiqué à la section D.
b) Placez la bague de couronne comme indiqué à la section E.
c) Assemblez le jeu de direction comme indiqué à la section G.

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

d) Serrez suffisamment l'un des boulons de blocage pour maintenir l'assemblage en place.
e) Faites une marque sur le tube de direction, en haut de la potence (avec un crayon ou un marqueur indélébile).
f) Démontez la potence, les bagues de hauteur du jeu de direction, le cache du roulement supérieur et les roulements.
Le tube de direction de la fourche devrait être coupé à 3 mm en dessous de la marque faite sur le tube de direction.

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.

- Pour les cuvettes qui utilisent des roulements de type cartouche ou qui comportent une bague de retenue, il est important d'appuyer sur la surface intérieure plate uniquement afin de ne pas endommager celles-ci. Si nécessaire, utilisez les ajouts de la bonne taille avec l'outil de presse du jeu de direction.
- Pour les cuvettes de roulement dont le roulement cartouche est déjà installé, appuyez sur la surface inférieure de la cuvette elle-même. **N'installez pas les cuvettes en appuyant sur le roulement cartouche préassemblé au risque d'endommager le roulement de façon permanente et d'annuler la garantie du produit.**

E) Installation de la bague de couronne :

1. Le cas échéant, placez le joint de la bague de couronne sur la bague de couronne de la fourche.

REMARQUE *: sur les modèles Tank II, le joint en plastique moulé se met en place avec un claquement sec, le logo Cane Creek étant orienté vers la surface plate reposant contre l'emplacement de la bague de couronne de la fourche.*

2. Enfoncez la bague de couronne sur la fourche à l'aide de l'outil de montage approprié jusqu'à ce que la face plate soit exactement au niveau de la couronne de la fourche. N'appuyez pas contre la partie conique de la bague de couronne.

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. De préférence, ceci doit être effectué à l'aide d'un outil d'installation tel que le kit d'outils d'installation d'insert en étoile de Cane Creek (réf. TL0200). 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.
Remarques :
a) Lors du remplacement de la fourche, il importe d'utiliser un insert en étoile neuf.
b) Certains modèles de fourche, surtout ceux avec des tubes pivots en carbone, utilisent un mécanisme de précontrainte spécial, fourni avec la fourche. Lorsque de tels mécanismes sont fournis, ils doivent être installés selon les instructions du fabricant de la fourche ou du mécanisme de précontrainte.

G) Assemblage du jeu de direction :

1. Le cas échéant, faites glisser le roulement inférieur par-dessus le tube de direction de la fourche jusqu'à ce qu'il s'encastre dans la bague de couronne de la fourche. Pour les assemblages qui utilisent des roulements de type cartouche, vérifiez que la surface oblique du diamètre intérieur du roulement est tournée vers le bas et qu'elle correspond à l'angle de la bague de couronne.

REMARQUE *: Pour les jeux de directions équipés de roulements cage ou de roulements sans cartouche, prenez soin de lubrifier généreusement les bagues de retenue (y compris les cuvettes de roulement) avec un lubrifiant pour vélo de bonne qualité.*

2. 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.
3. Placez le roulement supérieur (et la bague du roulement, le cas échéant) par-dessus le tube de direction jusqu'à ce qu'il repose contre la cuvette de roulement supérieure. Pour les assemblages qui utilisent des roulements de type cartouche, veillez 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 du tube pivot.
4. Faites glisser la bague de pression par dessus le tube pivot, tout en veillant à ce que la surface oblique soit tournée vers le bas et qu'elle corresponde à l'angle de l'intérieur du roulement à cartouche.
5. Faites glisser le joint de la rondelle de réglage de 0,25 mm par-dessus le tube de direction et sur la bague de compression.

REMARQUE *: ce joint est conçu pour protéger le roulement cartouche supérieur contre l'eau et les saletés. Ne retirez pas ce joint de l'assemblage au risque d'accélérer le processus d'usure et de défaillance.*

6. 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).
7. Installez les bagues de hauteur nécessaires pour régler la potence à la hauteur désirée.
8. Installez la potence sur le tube pivot.

REMARQUE *: les bagues de hauteur fournies avec le jeu de direction (jeux de direction 1-1/8 po seulement) peuvent s'emboîter et devraient être assemblées en plaçant le diamètre saillant vers le haut. Les bagues de hauteur Interlok de Cane Creek réduisent le mouvement radial relatif indésirable entre les bagues et rigidifient l'assemblage. Bien que cela soit moins souhaitable, il est possible d'inverser les bagues de la manière désirée pour ajuster légèrement la hauteur de l'ensemble ou pour que la zone de contact entre la potence et le sommet des bagues soit minime.*

9. Poussez fermement le tube de direction dans le tube pivot, vers le haut, et poussez la potence contre la bague de hauteur de la potence (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 précontrainte 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.

REMARQUE *: il est possible d'utiliser un assemblage de précontrainte pour BMX ou freestyle pour guider le câble de frein à travers le tube de direction (renseignez-vous auprès de votre détaillant Cane Creek). Dans le cas d'une installation avec un rotor freestyle, serrez le boulon de pression creux BMX ou freestyle avec une clé hexagonale de 8 mm ou une clé ouverte de 16 mm.*

3. Avec les boulons de blocage de la potence non serrés, 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 pourrait avoir un effet négatif sur la conduite du vélo.*

4. La potence étant alignée sur la fourche, fixez solidement la potence au tube de direction et 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 H-3) et resserrez les boulons de blocage de la potence (point H-4).

GARANTIE

Cane Creek Cycling Components garantit ses pièces de vélo pour une période de deux ans à partir de la date d'achat d'origine. Toute pièce qui comporterait un défaut de matériel ou de fabrication sera réparée ou remplacée à la discrétion de Cane Creek. Cette garantie s'applique uniquement au propriétaire d'origine. Cette garantie ne couvre pas les dommages ou défauts résultant d'un mauvais usage, abus, transformation, négligence, usure, accident ou choc, manque d'entretien ou autres conditions que Cane Creek jugerait anormaux, excessifs ou abusifs. Il est impératif d'obtenir un numéro d'autorisation de retour (no RA) en appelant Cane Creek avant de renvoyer le produit. En outre, le produit doit être renvoyé accompagné d'une preuve d'achat datée.

Cane Creek
S-8, S-3, S-1, Tank Jump, Tank Hit, Tank 2 Instrucciones para juegos de dirección

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 podría romperse o partirse, lo que provocaría daños en la bicicleta y podría ocasionar lesiones graves o incluso mortales para el ciclista.

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 de dirección: **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 de corte de anillos de rodadura de la corona; **Asegúrese de utilizar una herramienta de corte del diámetro adecuado para el 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 los omitiese o realizara incorrectamente, podría ocurrir que el juego de dirección no girase con suavidad o tendiera a "atascarse" por un lado u otro. Esto se aplica a TODOS los cuadros y horquillas, ya sean nuevos o usados, 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,

1. Método de cálculo:

Determine la altura del conjunto del juego de dirección sumando las medidas que se indican a continuación (ver figuras B1 y B2):

a) Mida la distancia desde la parte inferior de la sección de mayor diámetro del casquillo superior hasta la parte superior externa de la cubierta del rodamiento superior (dimensión A).
b) Mida la distancia desde la superficie inferior del anillo de rodadura de la corona hasta el extremo superior de la parte de mayor diámetro del casquillo inferior (dimensión B).
c) Mida la altura total deseada de los espaciadores del juego de dirección (dimensión C, si procede).
d) Mida la longitud de la barra de dirección de la bicicleta.
e) Mida la altura de la parte que sujeta la potencia del manillar. Sume las dimensiones que figuran arriba y reste 3 mm para dejar una cierta holgura de ajuste.

2. Método de montaje (preferible):

a) Instale los casquillos del rodamiento según se indica en el punto D.
b) Instale el anillo de rodadura de la corona siguiendo las instrucciones del punto E.
c) Monte el juego de dirección siguiendo las instrucciones del procedimiento G.

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

d) Apriete un perno de unión de la potencia lo suficiente como para mantener el conjunto en su lugar.
e) Con un lápiz o un rotulador, haga una marca en el tubo de dirección en el extremo superior de la potencia.
f) Desmonte la potencia, los espaciadores del juego de dirección, la cubierta del rodamiento superior y los rodamientos.
La longitud necesaria del tubo de dirección de la horquilla será de 3 mm por debajo de la marca practicada en el tubo de dirección.

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 en el punto B.
2. Con una lima elimine las rebabas que queden en la zona donde se ha realizado el corte, para evitar posibles 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.

- En los casquillos de rodamientos de cartucho o de bolas con fiador, para evitar dañar los casquillos de los rodamientos, es importante hacer presión solamente en la superficie interior plana. Si es necesario, utilice accesorios del tamaño adecuado para la herramienta de presión del juego de dirección.
- En los casquillos de rodamientos que ya tengan instalados rodamientos de casquillo a presión, asegúrese de presionar sobre la superficie inferior del propio casquillo del rodamiento. **Si instala los casquillos mientras ejerce presión sobre el rodamiento de cartucho preensamblado, podría dañar irreversiblemente el rodamiento y anular la garantía del producto.**

E) Cómo instalar el anillo de rodadura de la corona:

1. Si procede, instale la junta para anillos de rodadura de corona en el anillo de rodadura de la corona de la horquilla.

NOTA: *En los modelos Tank II, la junta de plástico moldeada encajará en su posición con el logotipo de "Cane Creek" apuntando hacia la superficie plana que queda en contacto con el asiento del anillo de rodadura de la corona de la horquilla.*

2. Con una herramienta adecuada para tal fin, inserte a presión el anillo de rodadura sobre la horquilla hasta que la superficie trasera quede nivelada contra la corona de la horquilla. No ejerza presión contra la porción cónica del anillo de rodadura de la corona.

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. Para ello es preferible utilizar una herramienta de instalación especial, como el juego de herramientas de instalación de tuercas de estrella de Cane Creek (número de referencia TL0200), 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.
Notas:
a) Siempre que se cambie una horquilla, debe utilizarse una tuerca de estrella nueva.
b) Ciertos modelos de horquillas, especialmente las que llevan tubos de dirección de carbono, utilizan un mecanismo especial de precarga que se entrega con la horquilla. Si es así, deberá instalarse siguiendo las instrucciones del fabricante de la horquilla o del mecanismo de precarga.

G) Cómo montar el juego de dirección:

1. Si procede, deslice el rodamiento inferior sobre el tubo de dirección de la horquilla hasta que quede en contacto con el anillo de rodadura de la corona. En los conjuntos que utilizan rodamientos de cartucho, asegúrese de que la superficie angulosa del diámetro interior del rodamiento quede apuntando hacia abajo y encaje con la arista del anillo de rodadura de la corona.

NOTA: *En el caso de los juegos de dirección con rodamientos de bolas de jaula o sin cartucho, engrase cuidadosamente los fiadores de las bolas y los anillos de rodadura (incluidos los casquillos de los rodamientos) con grasa de bicicleta de buena calidad.*

2. 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.
3. Instale el rodamiento superior (y su anillo de rodadura, si procede) sobre el tubo de dirección hasta que encaje con el casquillo del rodamiento superior. En conjuntos que utilicen rodamientos de cartucho, asegúrese de que la superficie angulosa de la parte exterior del rodamiento de cartucho esté hacia abajo y acoplada con la arista del interior del casquillo del rodamiento superior.
4. Deslice el anillo de compresión sobre el tubo de la dirección, con la superficie angulosa apuntando hacia abajo, de modo que quede acoplada con la superficie angulosa del interior del rodamiento de cartucho.
5. Deslice la junta de la arandela de acoplo de 0,25 mm sobre el tubo de dirección y el anillo de compresión.

NOTA: *Esta junta está diseñada para proteger del agua y la suciedad al rodamiento del cartucho superior. Quitar esta junta del conjunto puede acelerar el desgaste del rodamiento y provocar su fallo.*

6. 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).
7. Instale los espaciadores del juego de dirección que desee para ajustar la potencia a la altura adecuada.
8. Instale la potencia sobre el tubo de dirección.

NOTA: *Los espaciadores de los que viene provisto el juego de dirección (sólo en los juegos de dirección de 1-1/8") son de enclavamiento, y deben ensamblarse con la nervadura que sobresale apuntando hacia arriba. Los espaciadores Interlok de Cane Creek reducen al mínimo el movimiento radial relativo indeseable entre espaciadores, mejorando así la rigidez del conjunto. Aunque no es lo ideal, si se desea, es posible invertir los espaciadores para realizar ligeros ajustes de altura del conjunto, o para adaptarlo a potencias que tengan un área de contacto mínima por encima de los espaciadores.*

9. Asiente el tubo de dirección presionando con fuerza hacia arriba en la barra de dirección y la potencia hacia abajo contra el conjunto de espaciadores (o la cubierta del rodamiento superior), dejando flojos los pernos de fijación de la potencia.

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 sea imposible conseguir suficiente precarga, con lo cual el juego de dirección quedará flojo, con el consiguiente riesgo de desgaste prematuro del juego de dirección, o incluso de 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.

NOTA: *puede utilizar un conjunto de precarga de bicicleta de montaña (BMX) o acrobática (freestyle) para tender el cable del freno delantero a través del tubo de dirección de la horquilla (puede obtenerlo a través de su distribuidor local de Cane Creek). En las aplicaciones para rotor acrobático, apriete el perno de compresión hueco BMX/freestyle con una llave Allen de 8 mm o una llave inglesa de 16 mm.*

3. Con los pernos de fijación de la potencia aún sin apretar, apriete el perno de compresión con una llave hexagonal de 5 mm para precargar los rodamientos. Apriete sólo lo suficiente para eliminar toda holgura del juego de dirección sin que deje de girar con libertad.

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. Con la potencia 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 par de apriete recomendado por el fabricante de la potencia. **Debe aplicar el par de 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. Una potencia demasiado floja podría ocasionar daños a la bicicleta y hacer que el ciclista pierda el control de la misma y sufra heridas graves o incluso mortales.*

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 H-3) y vuelva a apretar los pernos de unión de la potencia (paso H-4), con el par de apriete adecuado.

GARANTÍA

Cane Creek Cycling Components garantiza sus componentes de bicicleta por dos años desde la fecha de compra original. Cualquier componente que presente defectos de materiales o de fabricación será reparado o sustituido a criterio de Cane Creek. Esta garantía se aplica únicamente al propietario original. Esta garantía no cubre los daños debidos a un uso indebido o inadecuado, alteración, descuido, desgaste por el uso, accidente o impacto, falta de mantenimiento u otras condiciones que Cane Creek considere anómalas, excesivas o inadecuadas. Antes de devolver cualquier producto, es imprescindible obtener de Cane Creek un número de autorización de devolución (RA#). El producto devuelto deberá ir acompañado también de una Prueba de Compra con su correspondiente fecha.

Cane Creek
S-8, S-3, S-1, Tank Jump, Tank Hit, Tank 2 Bedienungsanleitung für Steuersätze

WARNUNG: Die gewindelosen Steuersätze von Cane Creek sind für Fahrradgabeln mit gewindelosem Schaft in Normalstärke vorgesehen. Bei Verwendung des Steuersatzes

S8, S3 ,S1 Headsets

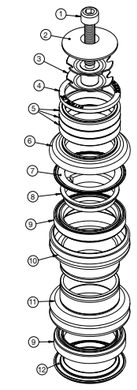


Fig. A - Exploded Assy

Onderdelen

1. Bout voorbelasting
2. Afsluiting bovenkant
3. Zeskantige moer
4. Interlok afstandsring bovenkant (3 mm)
5. Interlok afstandsring (5 mm)
6. Bovenste afdichting
7. Afdichtingsring
8. Borgring
9. Lagercassette
10. Bovenste cup
11. Onderste cup
12. Loopring kroon

Decomposição do conjunto

1. Parafuso de pré-carga
2. Protecção superior
3. Porca em estrela
4. Distanciador auto-aderente (superior) de 3 mm
5. Distanciador auto-aderente de 5mm
6. Tampa superior
7. Anilha metálica
8. Anilha de compressão
9. Cartridge de rolamentos
10. Copo superior
11. Copo inferior
12. Coroa inferior

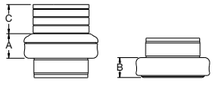


Fig. B1

Fig. B2

Vista Gruppo esteso

1. Bullone di precarico
2. Tappo superiore
3. Ancorina (dado a stella)
4. Coperchio superiore
5. Guarnizione rondella di spessore
6. Anello di compressione
7. Cuscinetto della cartuccia
8. Calotta cuscinetto superiore
9. Cuscinetto – sfere 22 x 5/32"
10. Calotta superiore
11. Calotta inferiore con cuscinetti
12. Calotta inferiore
13. Cuscinetto – sfere 15 x 1/4"
14. Guarnizione cono
15. Cono inferiore della serie sterzo

分解組立図

1. プレロード・ボルト
2. トップ・キャップ
3. スター・ナット
4. インターロック・スペーサー (トップ) 3 mm
5. インターロック・スペーサー(5 mm)
6. アッパー・カバー
7. シム・ワッシャー
8. コンプレッション・リング
9. カートリッジ・ベアリング
10. アッパーカップ
11. ローアーカップ
12. クラウン・レース

TANK JUMP, TANK HIT, TANK 2 HEADSETS



Fig. A - TANK JUMP

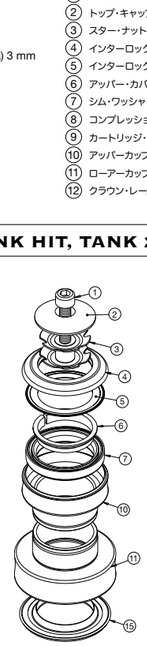


Fig. C - TANK HIT

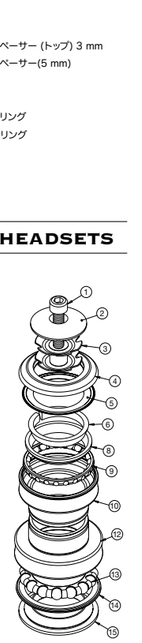


Fig. D - TANK II

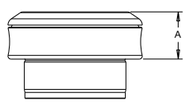


Fig. B1

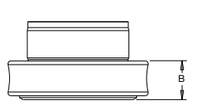


Fig. B2

Vista gruppo esteso

1. Bullone di precarico
2. Tappo superiore
3. Ancorina (dado a stella)
4. Coperchio superiore
5. Guarnizione rondella di spessore
6. Anello di compressione
7. Cuscinetto della cartuccia
8. Calotta cuscinetto superiore
9. Rolamentos – esferas de 22 x 5/32"
10. Calotta superiore
11. Calotta inferiore con cuscinetti
12. Calotta inferiore
13. Rolamentos – esferas de 15 x 1/4"
14. Junta da coroa inferior
15. Coroa inferior

Decomposição do conjunto

1. Parafuso de pré-carga
2. Protecção superior
3. Porca em estrela
4. Caixa superior
5. Anilha metálica (junta)
6. Anilha de compressão
7. Cartridge de rolamentos
8. Caixa de rolamentos superior
9. Rolamentos – esferas de 22 x 5/32"
10. Copo superior
11. Copo inferior com rolamentos
12. Copo inferior
13. Rolamentos – esferas de 15 x 1/4"
14. Junta da coroa inferior
15. Coroa inferior

分解組立図

1. プレロード・ボルト
2. トップ・キャップ
3. スター・ナット
4. アッパー・カバー
5. シム・ワッシャー・シール
6. コンプレッション・リング
7. カートリッジ・ベアリング
8. アッパー・ベアリング・レース
9. ベアリング - 22 x 5/32" ボール
10. アッパー・カップ
11. ローアー・ベアリング・カップ
12. ローアー・カップ
13. ベアリング - 15 x 1/4" ボール
14. クラウン・レース・シール
15. クラウン・レース

Cane Creek
S-8, S-3, S-1, Tank Jump, Tank Hit, Tank 2
Istruzioni per la serie sterzo

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 e 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 per sfacciare la sede per il cono della forcella. **Accertarsi di utilizzare uno strumento da taglio di diametro corretto, corrispondente alla serie sterzo da installare.**

NOTA: *È indispensabile eseguire queste operazioni al fine di assicurare il regolare funzionamento della serie sterzo. Se questa operazione non viene eseguita completamente o viene eseguita in modo improprio, la serie sterzo potrà non ruotare uniformemente o potrà tendere a incepparsi da un lato o sull'altro. Queste indicazioni 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:

1. Metodo di calcolo:

Determinare l'altezza della serie sterzo sommando le seguenti misure (vedere fig. B1).

a) Misurare la distanza dal fondo della porzione a diametro grande della calotta superiore alla sommità del coperchio del cuscinetto superiore.
b) Misurare la distanza dal fondo del cilindro alla sommità della porzione a diametro grande della calotta inferiore (dimensione B).
c) Misurare l'altezza totale desiderata dei distanziali dello sterzo (dimensione C, se appropriato).
d) Misurare la lunghezza del cilindro della testa della bicicletta.
e) Misurare l'altezza della porzione dell'attacco manubrio da bloccare. Sommare le misure di cui sopra e sottrarre 3 mm per lasciare spazio per il gioco delle regolazioni

2. Metodo di assemblaggio (preferenziale):

a) Installare le calotte dei cuscinetti secondo le istruzioni riportate di seguito in D.
b) Installare il cono secondo le istruzioni riportate nella procedura E.
c) Assemblare la serie sterzo secondo le istruzioni riportate nella procedura G.

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

C) Taglio del cannotto forcella:

1. Tagliare con attenzione il cannotto forcella nel punto corretto, secondo quanto si è determinato nella procedura B, utilizzando un cutter per tubi, un seghetto o un altro attrezzo idoneo.
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 a pressione le calotte dei cuscinetti superiore e inferiore nel tubo di sterzo usando una pressa per serie sterzo di buona qualità.

- Per le calotte per cuscinetti che utilizzano cuscinetti a sfera tipo cartucce e tipo fermi è importante fare pressione esclusivamente sulla superficie piana interna, per evitare di danneggiare le calotte. Se necessario, usare inserti di dimensioni adatte all'attrezzo per la pressione.
- Per le calotte per cuscinetti con cuscinetti a cartuccia press-fit installati, premere sulla superficie inferiore della calotta stessa. **L'installazione delle calotte con la pressione simultanea del cuscinetto della cartuccia pre-assemblato potrebbe danneggiare permanentemente il cuscinetto e invalidare la garanzia.**

E) Installazione del cono:

1. Se il caso, installare la guarnizione del cono sul cono della forcella.

NOTA: *Nei modelli Tank II la guarnizione di plastica con forma si aggancia al logotipo "Cane Creek" guardando la superficie piana che combacia con la sede del cilindro della forcella.*

2. Premere il cono inferiore sulla forcella con un attrezzo di installazione idoneo, finché la superficie piatta non sia a livello con la testa della forcella. Non premere sulla parte conica del cono inferiore.

F) Installazione dell'ancorina nel cannotto 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 va preferibilmente eseguita utilizzando un attrezzo di installazione quale ad esempio il set di attrezzi di installazione per ancorina Cane Creek (n. cat. TL0200). 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.

Note:

a) Quando si sostituisce una forcella, è necessario utilizzare una nuova ancorina.
b) Alcuni modelli di forcella, particolarmente quelli con cannotti forcella in carbonio, utilizzano un meccanismo di precarico speciale fornito con la forcella. Quando è fornito, questo va installati secondo le istruzioni del produttore della forcella o del meccanismo di precarico.

G) Assemblaggio della serie sterzo:

1. Se il caso, infilare il cuscinetto inferiore sopra al cannotto forcella finché non combacia con il cono della forcella. Per i cuscinetti a cartuccia, accertarsi che la superficie angolata sul diametro interno del cuscinetto sia rivolta in basso e corrisponda all'angolo del cono.

NOTA: *Per la serie sterzo con cuscinetti a sfera incapucciati o senza cartuccia, lubrificare a fondo i fermi delle sfere e i coni (comprese le calotte dei cuscinetti) con grasso per bicicletta di buona qualità.*

2. Inserire il cannotto forcella nel cannotto del tubo di sterzo, mantenendolo in posizione mentre si eseguono le operazioni descritte qui di seguito.
3. Installare il cuscinetto superiore (e il cilindro superiore, se il caso) sopra al cannotto finché non combacia con la calotta del cuscinetto superiore. Per i modelli che utilizzano cuscinetti stile cartuccia, accertarsi che la superficie angolata all'esterno della cartuccia del cuscinetto sia rivolta verso il basso e corrisponda all'angolo dell'interno della calotta del cuscinetto.
4. Far scorrere l'anello di compressione sul cannotto forcella con la superficie angolata rivolta verso il basso in modo che corrisponda correttamente alla superficie angolata all'interno del cuscinetto della cartuccia.
5. Infilare la guarnizione della rondella da 0,25mm sopra al cannotto e sull'anello di compressione.

NOTA: *Questa guarnizione è stata ideata per proteggere il cuscinetto superiore della cartuccia da contaminazione di acqua e detriti. La rimozione della guarnizione dall'assemblaggio potrebbe causare un logorio prematuro e il mancato funzionamento del cuscinetto.*

6. Installare il coperchio del cuscinetto superiore (può essere necessario applicare un po' di grasso all'o-ring per facilitare l'installazione).
7. Installare i distanziali desiderati per impostare la corretta altezza dell'attacco manubrio.
8. Installare l'attacco manubrio sul cannotto forcella.

NOTA: *I distanziali forniti con la serie sterzo (solo serie sterzo da 29 mm (1-1/8")) sono interdipendenti e devono essere assemblati con la nervatura sporgente rivolta verso l'alto. I distanziali Cane Creek Interlok, in attesa di brevetto, minimizzano l'indesiderabile moto radiale relativo tra distanziali e rendono più rigido l'insieme. Anche se poco auspicabile, è possibile invertire i distanziali come si desidera per ottenere piccoli aggiustamenti dell'altezza o per adattare attacchi manubrio con interfaccia minima alla sommità dei distanziali.*

9. Inserire il cannotto forcella saldamente nel tubo di sterzo, dal basso in alto, e l'attacco manubrio saldamente contro la pila di distanziali (o coperchio del cuscinetto superiore) dall'alto in basso, lasciando lasche le viti di fissaggio dell'attacco manubrio.

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, è possibile che non si riesca ad ottenere un sufficiente precarico e la serie sterzo resterà lasca, rischierà di usurarsi rapidamente e di provocare eventuali 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.

NOTA: *Per instradare il cavo dei freni anteriori lungo il tubo dello sterzo della forcella si può usare un gruppo di precarico BMX/freestyle (disponibile presso un rivenditore locale Cane Creek). Per le applicazioni del rotore freestyle, serrare il bullone di compressione cavo per BMX/freestyle con una chiave esagonale da 8 mm o una chiave aperta da 16 mm.*

3. Con i bulloni di fissaggio dell'attacco ancora laschi, 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. **I bulloni di fissaggio dell'attacco manubrio devono essere serrati 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 e 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 nuova 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 H-3) e serrare di nuovo i bulloni di fissaggio dell'attacco manubrio (fase H-4).

GARANZIA

Cane Creek Cycling Components garantisce i propri prodotti per bicicletta per un periodo di 2 anni a partire dalla data di acquisto. Qualsiasi prodotto dovesse risultare difettoso per via dei materiali o della lavorazione verrà riparato o sostituito a discrezione di Cane Creek. La presente garanzia si applica esclusivamente al proprietario originale. La presente garanzia non copre danni o deterioramenti derivanti da uso improprio, cattivo trattamento, modifica, negligenza, logoramento, scontro o urto, mancanza di manutenzione o altre condizioni che Cane Creek ritenga anomale, eccessive o non corrette. Prima di rinviare qualsiasi prodotto, è obbligatorio entrare in possesso di un Numero di Autorizzazione Rinvio (RA#) ottenibile contattando Cane Creek. Inoltre, il prodotto rinviato deve essere accompagnato da un certificato d'acquisto provvisto di data.

Cane Creek
S-8, S-3, S-1, Tank Jump, Tank Hit, Tank 2
Instruções sobre a caixa de direcção

AVISO: *As caixas de direcção sem rosca da Cane Creek foram concebidas para ser utilizadas com colunas de direcção de forquetas de bicicleta maciças e sem rosca. A utilização desta caixa de direcção com colunas de direcção roscadas ou de paredes finas pode provocar rachas ou a quebra da própria coluna, 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 apropriada para preparar o topo e a base da entrada do tubo da caixa no quadro. **Certifique-se de que o diâmetro da ferramenta corresponde ao da caixa de direcção que está a instalar.**
2. Modele o apoio da coroa 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 não os realizar ou se os descurar, a caixa pode emperrar a direcção e "bloquear" a bicicleta de um dos lados. Isto é válido para TODOS os quadros e forquetas -- novos ou usados, com ou sem pintura.*

B) Determinação do comprimento requerido para a coluna de direcção da forqueta:

Há dois métodos para determinar o comprimento certo da coluna de direcção.

1. Método de cálculo:

Determine a altura do conjunto da caixa de direcção, adicionando as seguintes medidas (consulte as ilustrações B1 e B2).

a) Meça a distância que vai da base da parte mais larga do copo superior até ao cimo da caixa de rolamentos superior (dimensão A).
b) Meça a distância que vai da base da coroa inferior até ao cimo da parte mais larga do copo inferior (dimensão B).
c) Meça a altura da totalidade dos distanciadores pretendidos na caixa de direcção (dimensão C, se for o caso).
d) Meça o comprimento do tubo da caixa.
e) Meça a altura da zona de aperto da haste do guiador.
Some os valores obtidos acima e subtraia 3 mm, para deixar espaço livre para a regulação.

2. Método de montagem (recomendado):

a) Instale os copos dos rolamentos, seguindo as instruções em D.
b) Instale a coroa inferior, seguindo as instruções em E.
c) Monte a caixa de direcção, seguindo as instruções em G.

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

C) Corte da coluna de direcção da forqueta:

1. Corte com cuidado a coluna de direcção no local preciso, determinado no passo B, utilizando um cortante para ferro, uma serra de metal 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 caixa superior dos rolamentos.

D) Instalação dos copos de rolamentos inferior e superior:

Comprima os copos de rolamentos superior e inferior no tubo da caixa com material de boa qualidade para o efeito.

- Se tiver rolamentos com cartridge de esferas, é importante que a pressão se faça apenas na superfície plana interior, para evitar danos nos copos de rolamentos. Se for necessário, utilize adaptadores correctamente dimensionadas para a ferramenta de pressão da caixa de direcção.
- Se tiver rolamentos em cartridge já instalados, faça pressão na parte inferior do próprio copo de rolamentos. **Instalar os copos exercendo pressão sobre uma cartridge de rolamentos já instalada pode provocar danos permanentes nos rolamentos e anular o exercício da garantia do produto.**

E) Instalação da coroa inferior:

1. Se existir, instale a junta da coroa inferior dentro da própria.

NOTA: *em modelos Tank II, a junta de plástico moldado adapta-se com precisão ao seu lugar, ficando o logotipo "Cane Creek" voltado para a superfície lisa que encosta ao apoio da coroa inferior da forqueta.*

2. Comprima a coroa inferior contra a forqueta, utilizando uma ferramenta própria para instalação da coroa, até que a face lisa exterior fique colada à coroa da forqueta. Não faça força sobre a parte que estrela da coroa inferior.

F) Instalação da porca em estrela na coluna de direcção da forqueta:

1. Ponha a porca em estrela na extremidade superior da coluna de direcção, com a parte côncava para cima.
2. Empurre-a 15 mm para dentro da coluna de direcção. De preferência, faça-o utilizando uma ferramenta de instalação, nomeadamente o Star Nut Installation Tool Set (p/n TL0200) da Cane Creek. Se tal não for possível, rosque o parafuso de compressão na porca em estrela e bata suavemente 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 a coluna de direcção.

Notas:

a) Ao substituir a forqueta, é necessário utilizar uma porca em estrela nova.
b) Alguns modelos de forquetas, especialmente com colunas de direcção em carbono, utilizam um mecanismo especial de pré-carga, fornecido com a forqueta. Se for o caso, devem ser instalados de acordo com as instruções do fabricante da forqueta ou do mecanismo de pré-carga.

G) Montagem da caixa de direcção:

1. Se existir, faça deslizar a caixa de rolamentos inferior pela coluna de direcção, até que encoste na coroa inferior da forqueta. Em conjuntos que utilizam rolamentos em cartridge, certifique-se de que a superfície inclinada do diâmetro interior da caixa de rolamentos fica voltada para baixo e acompanha a inclinação da coroa inferior.

NOTA: *Para caixas de direcção com rolamentos que não de cartridges ou blindados, lubrifique abundantemente as caixas dos rolamentos e as peças móveis (incluindo os copos), com um lubrificante de boa qualidade para bicicletas.*

2. Insira a coluna de direcção da forqueta no tubo da caixa, segurando-a até completar os passos abaixo.
3. Instale a caixa superior de rolamentos na coluna de direcção até encostar ao copo de rolamentos superior. Se utilizar rolamentos em cartridge, certifique-se de que a superfície inclinada do exterior da cartridge de rolamentos fica voltada para baixo e acompanha o ângulo no interior do copo de rolamentos superior.
4. Faça deslizar a anilha de compressão pela coluna de direcção com a superfície inclinada voltada para baixo, de modo a acompanhar devidamente a inclinação do lado de dentro da cartridge de rolamentos.
5. Faça deslizar a anilha metálica de 0,25 mm pela coluna de direcção, entrando na anilha de compressão.

NOTA: *esta junta foi concebida para proteger a cartridge de rolamentos superior da contaminação por água e detritos. Remové-la pode causar desgaste acelerado e inutilização dos rolamentos.*

6. Instale a tampa superior dos rolamentos (um pouco de massa lubrificante na anilha vedante facilita a instalação).
7. Instale os distanciadores que desejar para obter a altura correcta do avanço.
8. Instale o avanço na coluna de direcção.

NOTA: *os distanciadores fornecidos com a caixa de direcção (nos modelos de 1-1/8 de polegada) são auto-aderentes e devem ser montados com o lado saliente voltado para cima. Os distanciadores auto-aderentes da Cane Creek reduzem ao mínimo a indesejável movimentação radial relativa entre distanciadores e torna o conjunto mais firme. Apesar de ser pouco recomendável, é possível inverter distanciadores, de modo a promover pequenas regulações de altura ou para ajustar avanços com uma interface mínima por cima dos distanciadores.*

9. Encaixe a coluna de direcção firmemente no tubo da caixa e o avanço firmemente para baixo, contra o distanciador (ou a caixa superior de rolamentos), deixando os parafusos de aperto do avanço soltos.

CUIDADO: *A extremidade superior da coluna de direcção tem de ficar 3 mm abaixo da extremidade superior do avanço, antes de se apertar o parafuso de compressão. Se a coluna de direcção for demasiado comprida, pode não se atingir a pré-carga suficiente e a caixa de direcção fica solta, podendo provocar um desgaste rápido da caixa e possíveis danos no quadro. Se a coluna de direcção for demasiado curta, o avanço pode não ter suficiente superfície de fixação à coluna de direcção para poder ser utilizado com segurança.*

H) Aperto e pré-carga 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.

NOTA: *pode utilizar um conjunto de pré-carga para BMX/freestyle (disponível no fornecedor local da Cane Creek) para encaminhar o cabo do travão da frente através da coluna de direcção da forqueta. Para aplicações com rotor freestyle, aperte bem o parafuso de compressão (furado ao centro) da BMX/freestyle com uma chave sextavada de 8 mm ou com uma chave-inglesa de 16 mm*

3. Com os parafusos do avanço ainda soltos, aperte o parafuso de compressão com uma chave sextavada de 5 mm, para pôr os rolamentos em pré-carga. Aperte apenas o suficiente para evitar que a caixa de direcção abane, mas certificando-se de que pode rodar livremente.

CUIDADO: *Uma pré-carga insuficiente pode deixar a caixa de direcção solta. Um excesso de pré-carga prende-a de mais. Ambas as situações provocam um desgaste rápido e podem afectar negativamente o funcionamento da direcção da bicicleta.*

4. Com o avanço alinhado com a forqueta, fixe-o à coluna de direcção e sustenha a pré-carga dos rolamentos, rodando os parafusos de aperto do avanço. **Aperte-os de acordo com as recomendações do 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 da coluna de direcção. Um avanço lasso 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 H-3) e volte a apertar os parafusos de aperto (passo H-4).

GARANTIA

A Cane Creek Cycling Components dá uma garantia de dois anos, a contar da data da compra inicial, para os seus componentes para bicicletas. Qualquer componente que seja considerado defeituoso em termos de material ou de mão-de-obra será reparado ou substituído por determinação da Cane Creek. Esta garantia aplica-se apenas ao titular da aquisição inicial. E não cobre danos ou falhas de funcionamento resultantes de uso inadequado, esforço, alterações, negligência, desgaste, queda ou pancada, falta de manutenção ou outras possibilidades ou outras situações julgadas anormais, excessivas ou impróprias. É obrigatório pedir um Return Authorization Number (número de autorização de devolução), através do telefone, antes de devolver qualquer produto. Para além desse número, o produto a devolver tem de ser acompanhado por uma prova de compra datada.

Cane Creek
S-8, S-3, S-1, Tank Jump, Tank Hit, Tank 2
Instructies balhoofdset

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 berijder.

A) Het prepareren van het frame en de vork voor installatie van de balhoofdset:

1. Gebruik boor en –schaafgereedschap voor balhoofdbuizen om de boven- en de onderkant van de balhoofdbuis van het frame te prepareren. **Zorg dat u de juiste boordiameter gebruikt voor de te installeren balhoofdset.**
2. Gebruik speciaal snijgereedschap om de lager 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 uitgevoerd, kan het zijn dat de balhoofdset moeilijk draait of aan de ene of de andere kant blijft 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:

1. Berekeningsmethode:

Bepaal de totale hoogte van de balhoofdset door de volgende metingen bij elkaar op te tellen (fig. B1 en B2):

a) Meet de afstand van de bodem van het gedeelte met de grootste diameter van de bovencup tot de bovenkant van het omhulsel van de bovenlager (afmeting A).
b) Meet de afstand van het onderste oppervlak van de loopring van de kroon tot het gedeelte met de grootste diameter van de ondercup (afmeting B).
c) Meet de totale hoogte van de gewenste afstandhouders (afmeting C, indien van toepassing).
d) Meet de lengte van de balhoofdbuis van de fiets.
e) Meet de hoogte van het klemgedeelte van de stuurpen.
Tel bovenstaande metingen bij elkaar op en trek 3 mm af voor speling.

2. Montage (bij voorkeur):

a) Installeer de lagercups zoals aangegeven bij procedure D.
b) Installeer de loopring van de kroon zoals aangegeven bij procedure E.
c) Monteer de balhoofdset zoals aangegeven bij procedure G.

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

C) Afzagen van de stuurbuis:

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

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 balhoofdopers van goede kwaliteit.

- Om beschadiging aan de lagercups te voorkomen, is het belangrijk dat u bij gebruik van lagercups met cartridge-stijl of retainer-stijl balhoofdsetlagers, alleen op de vlakke binnenkant duwt. Gebruik zo nodig inzetstukjes in de juiste maat voor de balhoofdpers.
- Zorg dat u bij lagercups die voorgeïnstalleerde indruk-lagercartridges hebben op de onderkant van de lagercup zelf drukt. **Als u de cups installeert terwijl u op de voorgemonteerde lagercartridges drukt, kunt u de lager blijvend beschadigen en de garantie teniet doen.**

E) Installeren van de loopring van de kroon:

1. Installeer, voor zover van toepassing, de afdichting op de loopring van de kroon.

OPMERKING: *Bij Tank II-modellen, valt de voorgevormde plastic afdichting op zijn plaats met het "Cane Creek" logo tegenover het platte oppervlak dat tegen de houder van loopring van de kroon past.*

2. Duw de loopring van de vorkkroon met een passend stuk gereedschap op de vork, totdat de platte achterkant zich vlak tegen de vorkkroon bevindt. Duw niet op het tapse gedeelte van de loopring van de kroon.

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. Hiervoor dient u bij voorkeur gereedschap als de Cane Creek installeerset voor zeskantige moeren (p/n TL0200) te gebruiken. 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.

Opmerkingen:

a) Bij het vervangen van een vork is het nodig om een nieuwe zeskantige moer te gebruiken.
b) Voor bepaalde vorkmodellen, met name die met een koolstof stuurbuis, wordt een speciaal voorbelastingsmechanisme gebruikt dat samen met de vork wordt geleverd. Als dit is meegeleverd, dient het te worden geïnstalleerd volgens de instructies van de fabrikant van de vork of van het voorbelastingsmechanisme.

G) Montage van de balhoofdset:

1. Schuif, voor zover van toepassing, de onderlager over de stuurbuis van de vork totdat die op de loopring van de kroon past. Zorg bij montagesystemen met lagers in cartridge-stijl dat het hoekige oppervlak van de binnendiameter van de lager naar beneden gericht is en op de hoek van de loopring van de kroon past.

OPMERKING: *Heeft u een balhoofdset met ingesloten lagers of lagers zonder cartridge, smeer de balhoofdhouders en loopringen (inclusief de lagercups) dan grondig met een speciale fietsolie.*

2. Breng de stuurbuis in de balhoofdbuis, en houdt dit vast terwijl u de volgende stappen uitvoert.
3. Installeer de bovenlager (en, voor zover van toepassing, de bovenste lager van het loopvlak) over de stuurbuis totdat hij op de bovenste lagercup past. Zorg bij montagesystemen met lagers in cartridge-stijl dat het hoekige oppervlak van de buitenkant van de lagercartridge naar beneden gericht is en op de hoek van de binnenkant van de bovenste lagercup past.
4. Schuif de borgring over de stuurbuis met het hoekige oppervlak naar beneden, zodat deze op het hoekige oppervlak van de binnenkant van de cassettelager past.
5. Schuif de 0,25 mm afdichtingsring over de stuurbuis en op de borgring.

OPMERKING: *Deze afdichting is ontworpen om de bovenste lagercartridge te beschermen tegen vervuiling door water en gruis. Het verwijderen van deze afdichting van de montage kan toegenomen slijtage en defecten veroorzaken.*

6. 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).
7. Breng de gewenste balhoofdset-afstandhouders aan om de juiste hoogte van de stuurpen te bereiken.
8. Monteer de stuurpen op de stuurbuis.

OPMERKING: *De afstandsringen die bij de balhoofdset (alleen 1-1/8 inch) worden geleverd zijn onderling gekoppeld en moeten met de naar buiten stekende rand naar boven worden bevestigd. De Interlok afstandsringen van Cane Creek minimaliseren ongewenste onderlinge radiale beweging tussen de afstandsringen en maken de bevestiging steviger. Hoewel dit minder gewenst is, is het ook mogelijk om afstandsringen aan te brengen om kleine aanpassingen in de totale hoogte te realiseren of om een stuurpen te bevestigen met een minimaal raakvlak aan de bovenkant van de afstandsringen.*

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 voorbelasting 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.

OPMERKING: *om de kabel van de voorrem door de stuurbuis van de vork te leiden, kan een BMX/freestyle voorbelastingmontage worden gebruikt (verkrijgbaar bij uw plaatselijke Cane Creek verkoper). Bij freestyle rotortoepassingen draait u de holle BMX/freestyle klembout aan met een 8 mm steeksleutel of een 16 mm sleutel.*

3. Draai de borgbout aan met een 5 mm steeksleutel om de lagers voor te belasten terwijl de klembouten van de stuurpen nog los zijn. 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 stuureigenschappen 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, terwijl de stuurpen afgestemd is op de vork. **Deze moeten worden aangedraaid tot de waarden die worden aanbevolen door de fabrikant van de stuurpen.**

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 klembout(en) van de stuurpen los, stel de voorbelasting opnieuw in met de klembout (stap H-3) en draai de klembouten van de stuurpen opnieuw vast