



PRENEZ LA ROUE DES GRANDS

MANUALE UTENTE E LIMITAZIONI D'UTILIZZO

Egregio cliente,
congratulations per la scelta di equipaggiare la sua bicicletta con un prodotto CORIMA.

La invitiamo a leggere il presente manuale con grande attenzione. Contiene informazioni importanti relativamente all'installazione, all'uso e alla manutenzione della(e) sua(e) ruota(e) o dei suoi accessori.

Un utilizzo corretto e una manutenzione regolare della(e) sua(e) ruota(e) e dei suoi accessori prolungheranno la durata del(i) prodotto(i).

CORIMA

Sortie Autoroute A7 - 890 Chemin de Chabanne
F-26270 LORIOLE SUR DROME - FRANCIA
Tel: 33 (0) 4 75 63 85 37 - Fax: 33 (0) 4 75 63 93 03
corima@corima.com - www.corima.com

MAGGIO 2018

INDICE

- 1| Istruzioni di sicurezza
- 2| Montaggio delle ruote sul telaio
- 3| Utilizzo di un estensore per valvole
- 4| Pressione dell'aria nello pneumatico
- 5| Sistema frenante/pastiglie dei freni/freni a disco
- 6| Montaggio dei pignoni sul corpo della cassetta
- 7| Sostituzione del corpo della cassetta: "S1", "S" e "S+"
- 8| Incollaggio di uno pneumatico tubolare su un cerchio in carbonio e asportazione da questo
- 9| Regolazione della tensione dei raggi e centratura della ruota
- 10| Manutenzione delle ruote
- 11| Ruote da pista: da 47 mm "S", a 3, 4 e 5 razze, ruote a disco e lenticolari con pneumatici tubolari
- 12| Ruote per sedie a rotelle da competizione
- 13| Ruote per handbike
- 14| Ruote per sedie a rotelle per tennis in carrozzina
- 15| Durata
- 16| Garanzia
- 17| La regola "Soddisfazione completa o rimborso"
- 18| Reso di un prodotto al reparto post-vendita di CORIMA

CORIMA in breve

Dove siamo?

IMPORTANTE:

LEGGERE ATTENTAMENTE IL PRESENTE MANUALE UTENTE PRIMA DI FARE USO DEL PRODOTTO CORIMA ACQUISTATO E RISPETTARE RIGOROSAMENTE LE ISTRUZIONI.

attenzione

Questo prodotto CORIMA è stato progettato e fabbricato per essere utilizzato esclusivamente su biciclette da corsa, sedie a rotelle da competizione o handbike utilizzate su strade con asfalto uniforme e in buone condizioni o su pista (velodromi o piste per atletica).

Qualsiasi altro uso di questo prodotto, per esempio su mountain bike, biciclette da ciclocross, tandem o home trainer, in forma combinata (rimorchio per bagagli o bambini) o un uso su piste o strade in cattive condizioni potrebbe danneggiarlo, provocarne un funzionamento difettoso o causare incidenti gravi o persino mortali.

Le ruote con copertoncini CORIMA non sono compatibili con i kit di conversione per ruote senza camera d'aria. Sono accettabili soltanto pneumatici dotati di camere d'aria al proprio interno (con esclusione di quelle in lattice).

Le ruote per handbike CORIMA con sistema frenante sul cerchio non devono essere usate su pendii collinari di quarta, terza, seconda, prima categoria e HC.

Sulle nostre ruote a raggi, il numero di serie è situato sul lato del cerchio, nella sua scanalatura. Sulle nostre ruote monoscocca (con 3, 4 e 5 razze, a disco e lenticolari), il numero di serie è collocato nella scanalatura del cerchio e sotto l'adesivo posto centralmente attorno al mozzo.

In caso di scontro o urto violento, è fondamentale che la ruota sia controllata dai nostri tecnici.

Le ruote "MCC" CORIMA con raggi in carbonio sono fabbricate come previsto dai brevetti CORIMA WO2011064485 e FR2952853 e dai brevetti MAVIC FR0604237/2900869, EP2311649 e US8215720, FR0604237/2900869, EP2311649, US8215720.

1/ISTRUZIONI DI SICUREZZA

1-1 PRIMA DI USARE LA BICICLETTA

- Controllare che i dispositivi di bloccaggio a sgancio rapido siano serrati correttamente. V. **capitolo 2**.
- Controllare la pressione e le condizioni dei copertoncini e dei tubolari; accertarsi che la pressione sia corretta per il tipo di pneumatici e di ruote che si sta usando. V. **capitolo 4**.
- Controllare che il cerchio non sia danneggiato. V. **capitolo 10**.
- Controllare che i raggi siano in buono stato, che non siano incurvati o allentati. V. **capitolo 9**.
- Controllare che le pastiglie dei freni, che devono essere obbligatoriamente di CORIMA, siano in buono stato e funzionino perfettamente. V. **capitolo 5**.
- Controllare che i cavi della bicicletta, della handbike o della sedia a rotelle da competizione siano in buone condizioni e funzionino perfettamente (v. le istruzioni del fabbricante).
- Accertarsi che le pastiglie dei freni siano inserite correttamente sul cerchio in modo da evitare di danneggiarlo (v. **schema n. 2 al capitolo 5**).
- Controllare che la ruota sia centrata e non tocchi le pastiglie dei freni quando gira. V. **capitolo 5**.

1-2 REGOLE DI CARATTERE GENERALE

- Non togliere dai cerchi gli adesivi che riportano avvisi di sicurezza e istruzioni per l'uso.
- Rispettare le scadenze indicate per la manutenzione periodica.
- Utilizzare soltanto ricambi originali CORIMA.
- Non effettuare nessuna operazione sulla ruota, come perforazioni, carteggiatura ecc., e non apportarvi nessuna modifica.
- Qualsiasi elemento danneggiato da urti o incidenti dovrà essere sostituito con ricambi CORIMA e non riparato.
- Fare ricorso soltanto a pastiglie per i freni CORIMA specifiche per cerchi in carbonio.
- In presenza di pioggia o su strade bagnate gli spazi di frenata aumentano. Ricordarsi questo particolare e prevedere di conseguenza quando iniziare a frenare!
- Leggere con attenzione il **Capitolo 5** "Sistema frenante/Pastiglie dei freni".
- In caso di foratura, evitare di procedere oltre con uno pneumatico o un tubolare a terra in quanto ciò danneggerebbe il cerchio in carbonio.
- Con delle ruote CORIMA la somma del peso del ciclista e di quello della bicicletta non deve superare i 100 kg (222 libbre).
- CORIMA raccomanda di indossare un casco omologato e invita caldamente a rispettare il Codice della strada del Paese in cui si sta andando in bicicletta.

2/MONTAGGIO DELLE RUOTE SUL TELAIO

2-1 SISTEMA DI BLOCCAGGIO A SGANCIO RAPIDO

attenzione

Usare soltanto il dispositivo di bloccaggio a sgancio rapido fornito originariamente con la ruota!

Quando si aziona la leva del dispositivo di bloccaggio a sgancio rapido (ruotandola dalla posizione di apertura a quella di chiusura), la distanza tra la vite di blocco del dispositivo di bloccaggio a sgancio rapido e il coperchio della leva stessa si riduce. La pressione ottenuta mantiene la ruota bloccata nel forcellino della bicicletta.

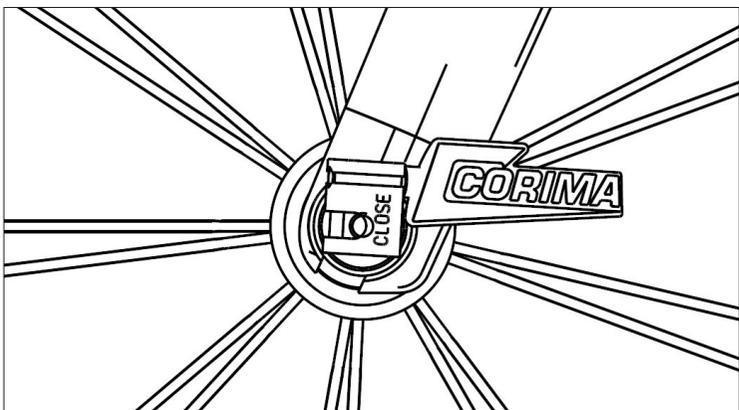


Figura 1

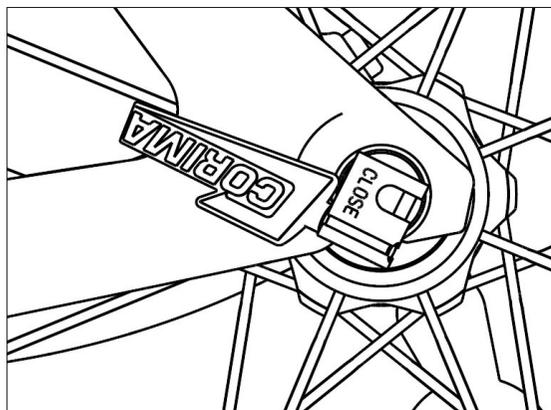


Figura 2

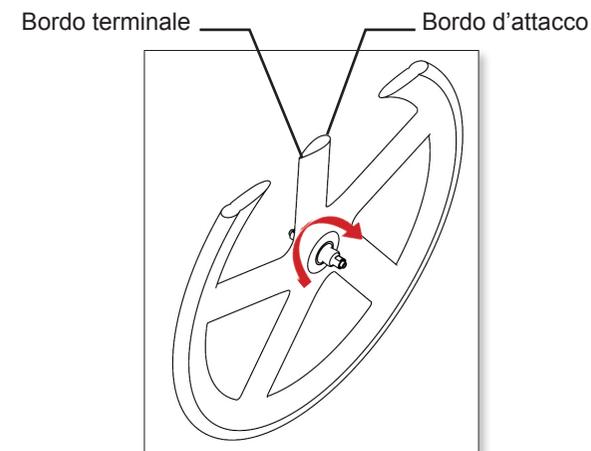


Figura 3

- Inserire la ruota nel forcellino del telaio o nella forcella e controllare che sia posizionata correttamente nelle tacche.
- Controllare la centratura della ruota in relazione al telaio, alla forcella e al sistema frenante (pastiglie dei freni sul cerchio o freno a disco).

- Bloccare le ruote con i dispositivi di bloccaggio a sgancio rapido come indicato sopra (**figura 1 e 2**).

- Controllare il senso di rotazione della ruota anteriore a 3, 4 o 5 razze per sfruttarne il vantaggio aerodinamico (bordo d'attacco e bordo terminale) (**figura 3**).

Rif.: 270022 Dispositivo di bloccaggio a sgancio rapido anteriore (standard)

Rif.: 270023 Dispositivo di bloccaggio a sgancio rapido posteriore (standard)

Rif.: 270050 Dispositivo di bloccaggio a sgancio rapido leggero anteriore (leva CORIMA in carbonio)

Rif.: 270051 Dispositivo di bloccaggio a sgancio rapido leggero posteriore (leva CORIMA in carbonio)

2/MONTAGGIO DELLE RUOTE SUL TELAIO

2-1-1 / REGOLAZIONE DEL DISPOSITIVO DI BLOCCAGGIO A SGANCIO RAPIDO

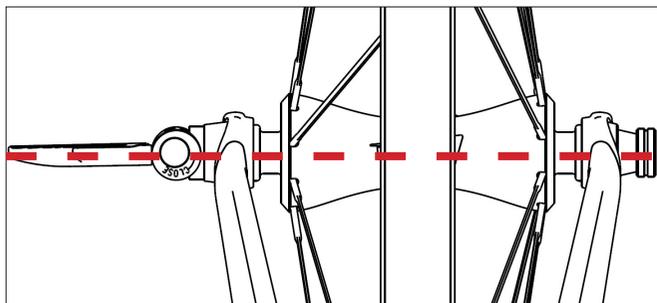


Figura 4

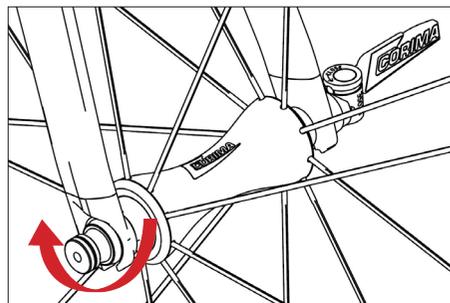


Figura 5

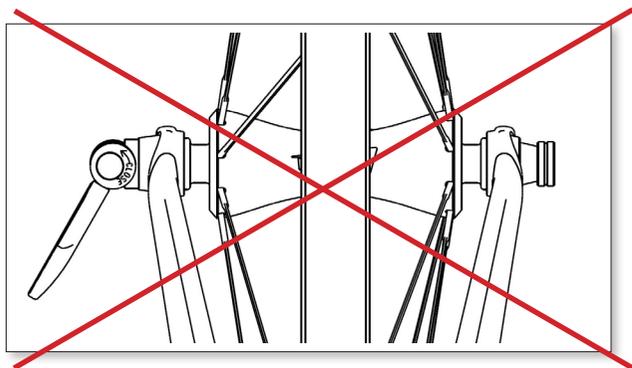


Figura 6

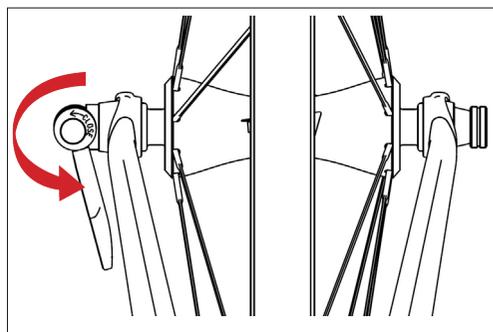


Figura 7

attenzione

Ricordare che anche solo mezzo giro del dado può fare la differenza tra un bloccaggio corretto e uno troppo allentato.

Un serraggio eccessivo può danneggiare o rompere il dispositivo di bloccaggio a sgancio rapido.

- Ruotare la leva in modo che sia parallela con l'asse della ruota (**figura 4**).
- Stringere manualmente il dado (**figura 5**).
- Spingere la leva in posizione di chiusura e controllare che la ruota sia bloccata. La dicitura "chiusa" dovrebbe essere visibile (**figura 1 o 2**).
- Se è possibile mettere agevolmente la leva in posizione di chiusura, allora la forza di chiusura non è sufficiente: mettere la leva in posizione di apertura, avvitare il dado al massimo di 1/4 di giro e riportare la leva in posizione di chiusura.
- Per contro, se si verifica che è impossibile chiudere completamente la leva (la **figura 7** mostra una leva chiusa correttamente e la **figura 6** mostra un dispositivo di bloccaggio non chiuso correttamente), ciò significa che la forza di chiusura è eccessiva: mettere la leva in posizione di apertura, svitare il dado di 1/8 di giro e chiudere la leva.

- Se è necessario ripetere le operazioni di regolazione.
- Quando si chiude la leva del dispositivo di bloccaggio a sgancio rapido, posizionarla come illustrato nelle Figure 1 e 2 in modo che risulti agevolmente accessibile e sia facile aprirla.
- Esercitarsi con il dispositivo di bloccaggio a sgancio rapido fino a che si riesca facilmente a chiuderlo correttamente.

2/MONTAGGIO DELLE RUOTE SUL TELAIO

2-1-2 / MANUTENZIONE DEL DISPOSITIVO DI BLOCCAGGIO A SGANCIO RAPIDO

Dopo svariati lavaggi o corse sotto la pioggia, togliere il dispositivo di bloccaggio a sgancio rapido dal mozzo e lubrificarlo con grasso lungo la sua intera lunghezza per evitare qualsiasi forma di ossidazione.

Usare del grasso che resista all'ossidazione, si conservi con il passare del tempo e fornisca una buona protezione contro la corrosione come l'Isoflex LDS Super18 di Kluber.

- Dopo un incidente sostituire immediatamente il dispositivo di bloccaggio a sgancio rapido con uno nuovo.

attenzione

Non chiudere mai il dispositivo di bloccaggio a sgancio rapido semplicemente maneggiando la leva come se fosse un dado (figura 8): il serraggio deve essere effettuato spingendo la leva dalla posizione di apertura a quella di chiusura come precedentemente mostrato.

2-2 SISTEMA CON PERNO PASSANTE (THRU AXLE)

2-2-1 / REGOLAZIONE DEL PERNO PASSANTE (THRU AXLE)

- Inserire la ruota nel forcellino del telaio o nella forcella e controllare che sia posizionata correttamente nelle tacche.
- Controllare la centratura della ruota in relazione al telaio, alla forcella e al sistema frenante (pastiglie dei freni sul cerchio della ruota o freno a disco (v. figura 9)).
- Bloccare le ruote con il sistema a perno passante facendo riferimento alle istruzioni fornite dal fabbricante.

2-2-2 / MANUTENZIONE DEL PERNO PASSANTE (THRU AXLE)

- Dopo svariati lavaggi o corse sotto la pioggia, togliere il perno passante dal mozzo e lubrificarlo con grasso lungo la sua intera lunghezza per evitare qualsiasi forma di ossidazione. Usare del grasso che resista all'ossidazione, si conservi con il passare del tempo e fornisca una buona protezione contro la corrosione come l'Isoflex LDS Super18 di Kluber.
- Dopo un incidente sostituire immediatamente il perno passante con uno nuovo.

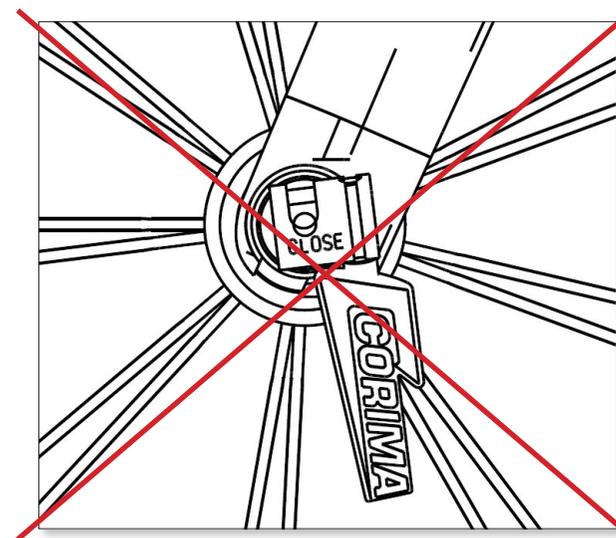


Figura 8

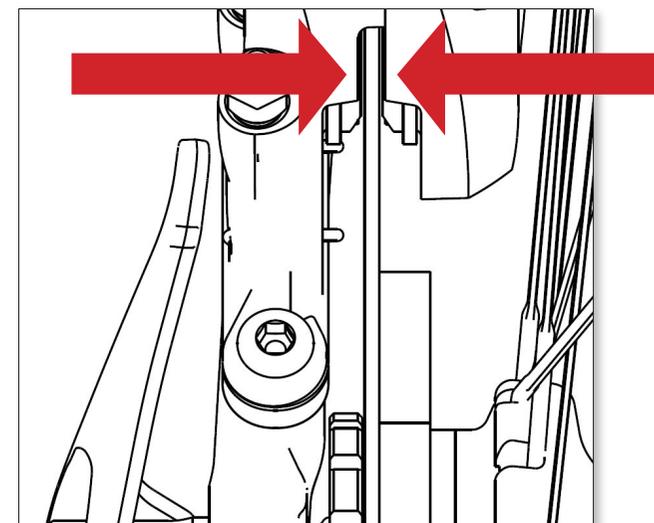


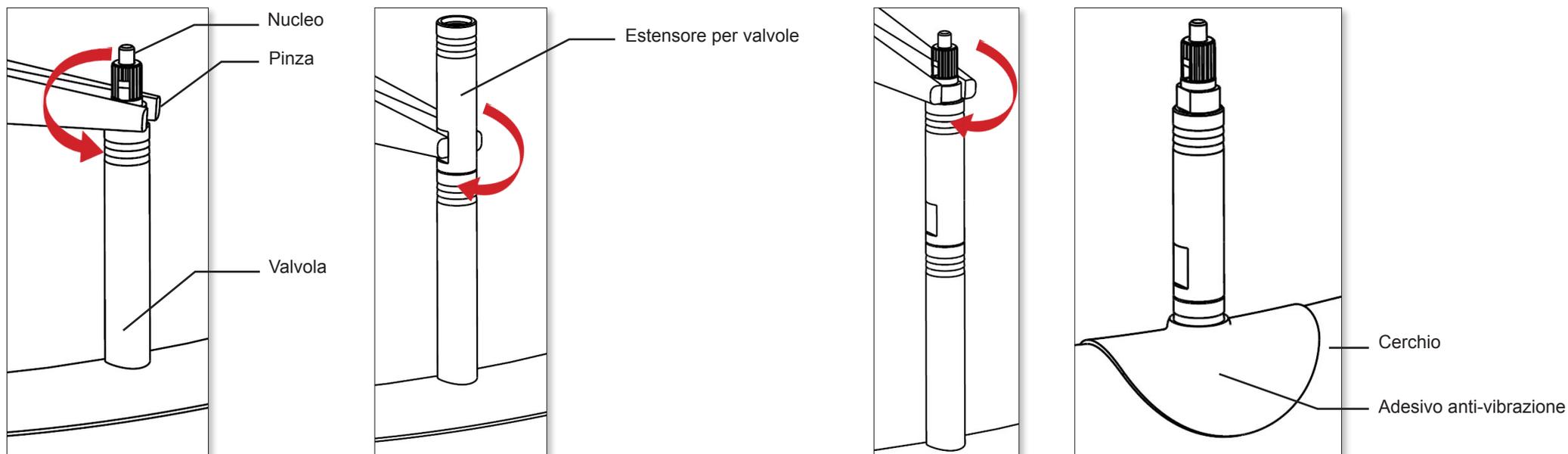
Figura 9

3/UTILIZZO DI UN ESTENSORE PER VALVOLE

3-1 MONTAGGIO DI UN ESTENSORE PER VALVOLE SU UNA VALVOLA REMOVIBILE (RIF.: 270153 (4,2 CM) O 270106 (6,8 CM))

Questo estensore può essere montato unicamente su valvole removibili.

- Svitare la parte superiore (nucleo) della valvola utilizzando una pinza.
- Al posto del nucleo, avvitare l'estensore per valvole e serrare con la pinza.
- Avvitare il nucleo precedentemente rimosso all'estremità dell'estensore e serrare con la pinza.



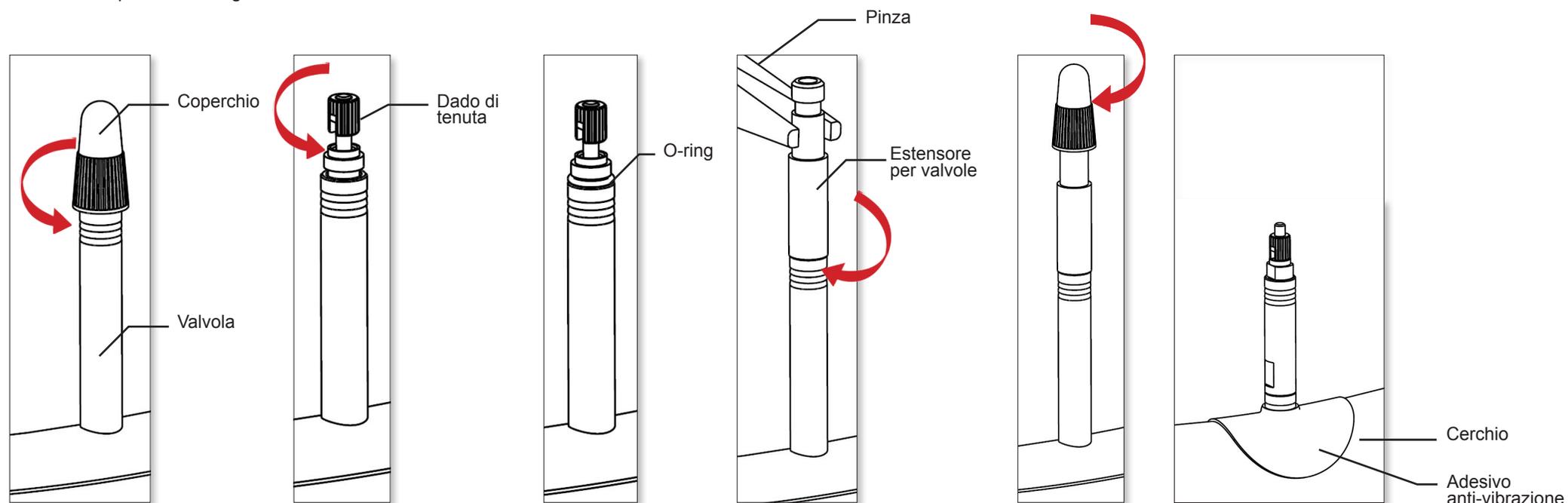
Dopo che il tubolare o il copertoncino è stato gonfiato è possibile inserire un adesivo anti-vibrazione sulla valvola (Rif: 270132).

3/UTILIZZO DI UN ESTENSORE PER VALVOLE

3-2 MONTAGGIO DI UN ESTENSORE PER VALVOLE SU UNA VALVOLA NON REMOVIBILE (RIF.: 270154 (2,9 CM) O 270107 (8,5 CM))

Questo estensore può essere montato su valvole non removibili

- Togliere il coperchio della valvola
- Svitare completamente il dado di tenuta
- Posizionare l'O-ring alla base del filetto della valvola
- Avvitare l'estensore per valvole e serrarlo con una pinza piatta
- Inserire il coperchio e stringere manualmente

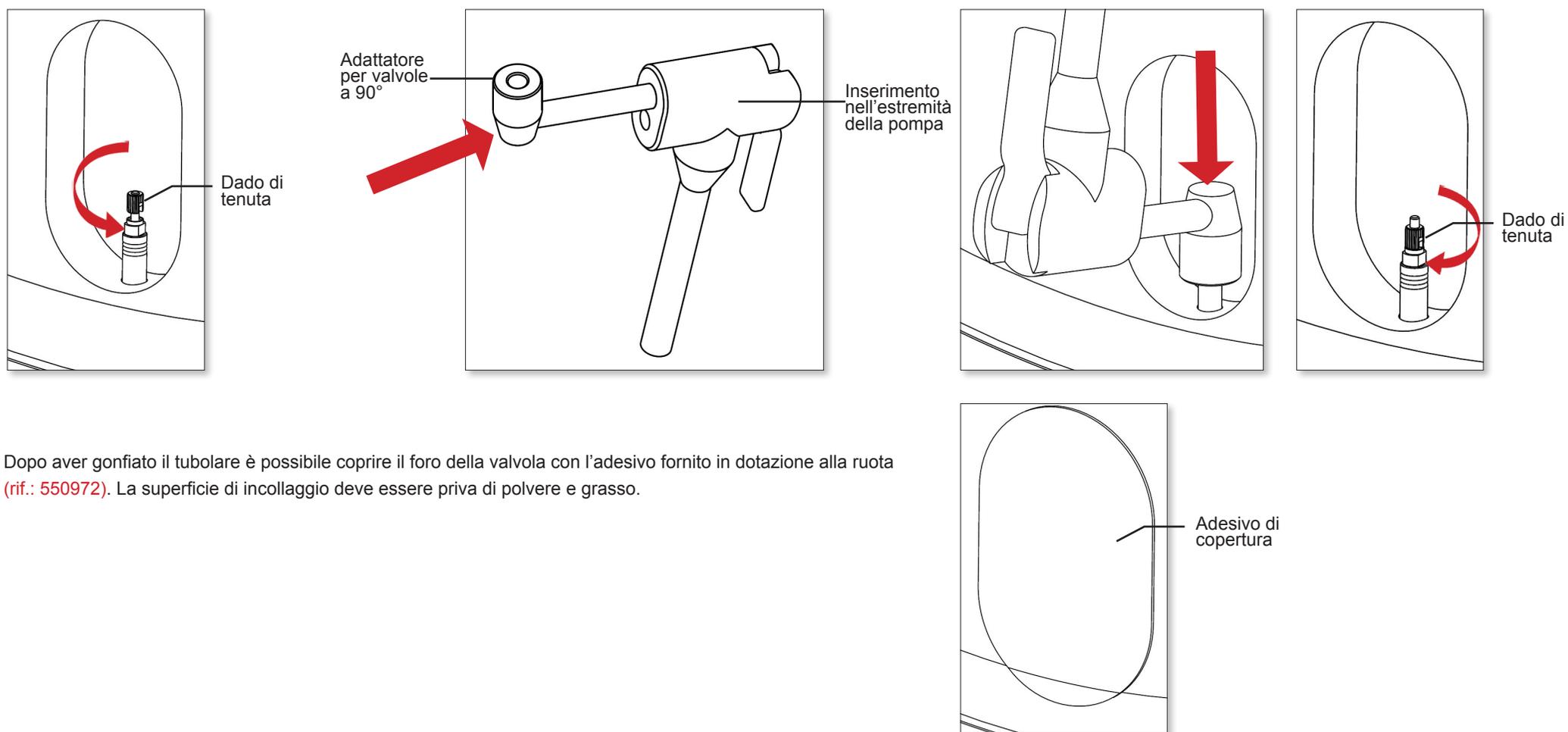


Dopo che il tubolare o il copertoncino è stato gonfiato è possibile inserire un adesivo anti-vibrazione sulla valvola (rif : 270132).

3/UTILIZZO DI UN ESTENSORE PER VALVOLE

3-3 UTILIZZO DI UN ADATTATORE PER VALVOLE A 90° PER RUOTE A DISCO E LENTICOLARI (RIF. 900042)

- Svitare il dado di tenuta
- Montare l'adattatore per valvole a 90° sull'estremità della pompa
- Inserirlo nell'estremità della valvola
- Gonfiare alla pressione raccomandata (v. capitolo 4)
- Togliere l'adattatore per valvole e serrare il dado di tenuta.



Dopo aver gonfiato il tubolare è possibile coprire il foro della valvola con l'adesivo fornito in dotazione alla ruota (rif.: 550972). La superficie di incollaggio deve essere priva di polvere e grasso.

4/PRESSIONE DELL'ARIA NELLO PNEUMATICO

Controllare la pressione e le condizioni dei copertoncini o dei tubolari; accertarsi che la pressione sia corretta per il tipo di pneumatici e di ruote che si stanno usando. V. sotto.

4-1 PER RUOTE CON COPERTONCINI

Fare riferimento alla tabella riportata di seguito per individuare le pressioni degli pneumatici in relazione alla sezione contrassegnata sullo pneumatico.

Sezione pneumatico (mm)	Pressione max. (bar)	Pressione max. (psi)
23	7,8	113
24	7,5	109
25	7,3	106
26	7,0	102
27	6,8	99
28	6,6	95
29	6,3	92
30	6,1	88
31	5,8	85
32	5,6	81

Non rimuovere lo pneumatico con alcuno strumento metallico.

La sezione minima di uno pneumatico è 23 mm, quella massima 32 mm.

Per ottenere comfort e prestazioni ottimali raccomandiamo di montare pneumatici con una sezione di 23 mm sui nostri cerchi di 22,6 mm di larghezza e pneumatici con una sezione di 25 mm sui nostri cerchi di 26 mm di larghezza.

È obbligatorio fare uso del nastro intrecciato per cerchi originale CORIMA. Se danneggiato deve essere sostituito.

Le ruote con copertoncini CORIMA non sono compatibili con i kit di conversione per ruote senza camera d'aria.

Sono accettabili soltanto pneumatici dotati di camere d'aria al proprio interno (con esclusione di quelle in lattice).

L'uso dei sistemi di gonfiaggio con cartuccia di Co2 è consentito soltanto se la loro portata è regolabile.

Con le ruote CORIMA è proibito l'utilizzo delle cartucce per gonfiaggio istantaneo.

attenzione

Se il fabbricante dello pneumatico indica una pressione inferiore a quella riportata sulla tabella, utilizzare questo valore più basso.

4-2 PER RUOTE CON TUBOLARI

La pressione massima dell'aria consentita per le ruote con tubolari è quella consigliata dal fabbricante del tubolare che si monta sulla ruota.

Per ottenere comfort e prestazioni ottimali raccomandiamo di montare pneumatici tubolari con una sezione di 23 mm sui nostri cerchi di 22,6 mm di larghezza e pneumatici tubolari con una sezione di 25 mm sui nostri cerchi di 26 mm di larghezza.

5/SISTEMA FRENANTE/PASTIGLIE DEI FRENI/FRENI A DISCO

5-1 SISTEMA FRENANTE

- Controllare che i cavi della bicicletta, della handbike o della sedia a rotelle da competizione siano in buone condizioni e funzionino perfettamente (v. istruzioni del fabbricante).
- Controllare che le pastiglie dei freni, che obbligatoriamente devono essere di CORIMA, siano in buono stato e funzionino perfettamente.
- Accertarsi che le pastiglie dei freni siano inserite correttamente sui cerchi in modo da evitare di danneggiarli.
- Controllare a scadenze regolari lo stato di usura delle pastiglie dei freni e sostituirle quando sono usurate.
- In presenza di pioggia o su strade bagnate gli spazi di frenata aumentano. Ricordarsi questo particolare e prevedere di conseguenza quando iniziare a frenare!
- Quando si utilizzano prolunghe aerodinamiche per manubrio o manubri per prove a cronometro ricordarsi di prevedere il tempo supplementare necessario per frenare.

attenzione

Per garantire una frenatura graduale e precisa e per evitare anche un'usura prematura dei cerchi, con le ruote CORIMA è obbligatorio utilizzare le PASTIGLIE PER FRENI CORIMA.

Per sfruttare al massimo e il più a lungo possibile le caratteristiche eccezionali delle ruote CORIMA, consigliamo di **osservare rigorosamente le seguenti precauzioni per l'uso:**

- La resina utilizzata per fabbricare il cerchio e, più specificamente, la parte sulla quale è montato lo pneumatico, in condizioni di carico resiste alle alte temperature (180°C), **la pressione dello pneumatico deve essere corretta per la sezione dello stesso, v. capitolo 4.**
- Chi ne fa uso deve controllare i due fenomeni che possono danneggiare la geometria del cerchio, soprattutto la sua superficie frenante:
 - **evitare pressioni degli pneumatici superiori rispetto a quelle consigliate,**
 - **evitare frenate eccessivamente lunghe o ripetute** che assoggetterebbero i cerchi a temperature più alte di quelle indicate sopra.

I danni caratteristici causati da uno o dalla combinazione dei due fenomeni sopra menzionati non sono la risultanza di un vizio occulto di fabbricazione del prodotto e pertanto non danno luogo a una sostituzione di una ruota in garanzia.

Per quanto concerne lo stato di usura dei cerchi, farli controllare una volta all'anno. CORIMA valuterà il grado di usura e potrà consigliarvi in merito al livello di affidabilità dei cerchi.

5/SISTEMA FRENANTE/PASTIGLIE DEI FRENI/FRENI A DISCO

5-2 PASTIGLIE DEI FRENI

Con l'intera gamma di ruote CORIMA, tranne che con quelle con freni a disco, è obbligatorio fare uso delle pastiglie per freni CORIMA.

Progettate specificamente per la frenatura su elementi in materiale composito a base di carbonio, le pastiglie per freni in materiale composito CORIMA sono il risultato di test eseguiti in laboratorio e da ciclisti in condizioni di frenatura estrema con buoni risultati per quel che concerne i parametri essenziali che sono:

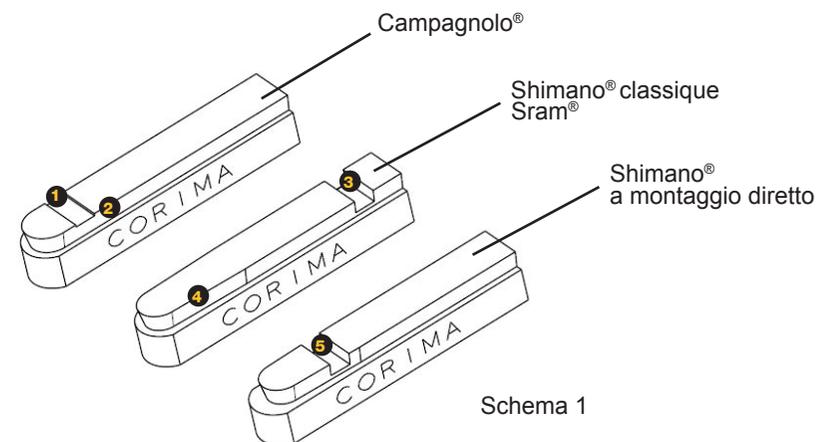
- Efficienza della frenatura: in condizioni di asciutto e di bagnato, queste pastiglie offrono ai ciclisti sicurezza in caso di frenate progressive e controllate.
- Resistenza alla temperatura: queste pastiglie per i freni sono resistenti al calore, caratteristica che riduce il rischio di grippaggio della ruota.
- Resistenza all'usura: queste pastiglie per i freni durano più a lungo grazie alla scelta dei materiali adeguati con cui sono realizzate.
- Rumore: eliminazione del rumore associato con l'azione frenante. Tuttavia, il contatto di pastiglie dei freni CORIMA nuove con un cerchio nuovo, può causare rumore durante una frenata. Il rumore diminuirà dopo un periodo di rodaggio.

Le pastiglie dei freni CORIMA in materiale composito combinano risultati prestazionali e comfort di utilizzo.

Rif.: 270010 Blister di 4 pastiglie per freni CORIMA per porta pastiglie di freni Shimano®/Sram®

Rif.: 270012 Blister di 4 pastiglie per freni CORIMA per porta pastiglie per freni Shimano® a montaggio diretto

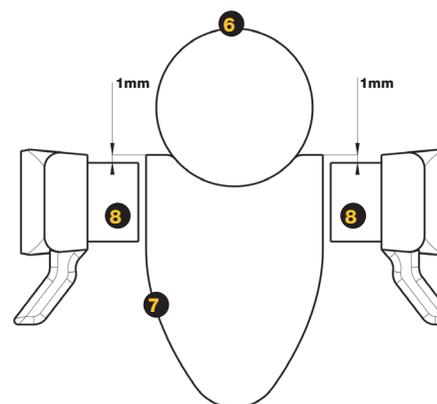
Rif.: 270011 Blister di 4 pastiglie per freni CORIMA per porta pastiglie di freni Campagnolo®
V. schema 1



Schema 1

SOSTITUZIONE DELLE PASTIGLIE DEI FRENI

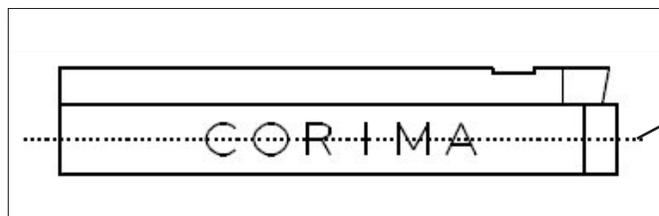
- Togliere le viti che bloccano le pastiglie se presenti.
- Rimuovere la pastiglia dei freni usurata facendola scivolare fuori dal porta pastiglie attraverso l'estremità aperta (posteriore).
- Inserire la nuova pastiglia dei freni facendola scivolare nel porta pastiglie dal retro (parte aperta) verso la parte anteriore fino a che arrivi a contatto con l'estremità chiusa.
- Stringere tutte le viti conformemente alla coppia di serraggio consigliata dal fabbricante dei freni.
- Inserire la pastiglia del freno in modo che sia parallela alla superficie frenante del cerchio (**schema 2**)
- Accertarsi che la superficie del cerchio sia allineata ad almeno 1 mm dalla sommità del cerchio (**schema 2**)



Schema 2

- 1 Una scanalatura poco profonda sull'estremità arrotondata
- 2 Superficie con larghezza uniforme
- 3 Una scanalatura profonda sull'estremità diritta
- 4 Superficie affusolata
- 5 Una scanalatura profonda sull'estremità arrotondata
- 6 Copertoncino o pneumatico tubolare
- 7 Cerchio in carbonio
- 8 Pastiglie dei freni
- 9 Limite di usura

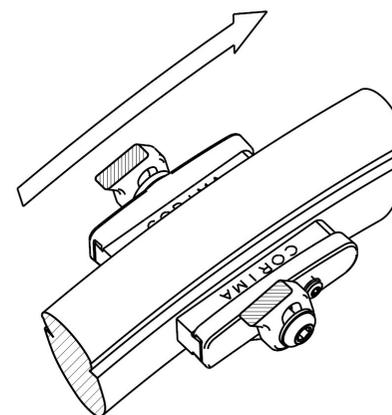
5/SISTEMA FRENANTE/PASTIGLIE DEI FRENI/FRENI A DISCO



Schema 3

9 Limite di usura

- Prima di salire in bicicletta controllare lo stato di usura delle pastiglie dei freni e sostituirle quando si raggiunge il limite di usura illustrato nello **schema 3**.
 - Controllare la condizioni delle pastiglie dei freni per accertarsi che non contengano materiali estranei (ghiaia, pezzi di metallo, ecc.) che possano danneggiare il cerchio.
 - Eliminare qualsiasi traccia di olio o di grasso sulle superfici frenanti del cerchio.
- Non lubrificare mai le pastiglie dei freni.
- **Pulizia delle pastiglie dei freni: queste pastiglie dei freni richiedono una manutenzione regolare. Per eliminare eventuali patine formatesi sulle pastiglie dei freni CORIMA, pulirle regolarmente con carta smeriglio.**
 - Controllare regolarmente il grado di usura delle superfici frenanti del cerchio. Se sono usurate o danneggiate, rimandare la ruota a CORIMA per controlli.



Schema 4

attenzione

Controllare sempre che la parte chiusa del porta pastiglie sia rivolta in avanti, nel senso di marcia. Un montaggio scorretto del porta pastiglie può provocare la fuoriuscita della pastiglia dei freni dal porta pastiglie. A quel punto frenare sarà impossibile (schema 4).

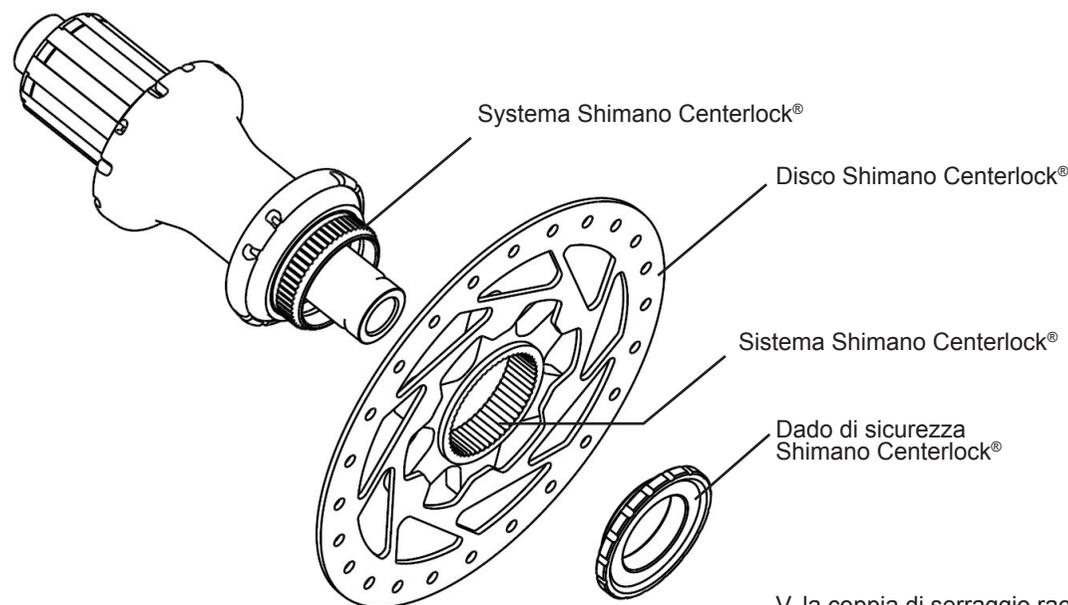
5-3 FRENI A DISCO

5-3-1 / DISCO SHIMANO CENTERLOCK®

attenzione

Rispettare le istruzioni di montaggio fornite dal fabbricante del disco, soprattutto per quel che concerne la coppia di serraggio del dado di sicurezza.freni dal porta pastiglie. A quel punto

- Montare il disco del sistema Shimano Centerlock® accertandosi di posizionarlo nella direzione corretta
- Se il montaggio del disco dovesse risultare difficoltoso, spingere il disco con le dita nella zona centrale per non deformare la parte frenante.
- Serrare il dado di sicurezza alla coppia indicata dal fabbricante del disco. Usare l'attrezzo consigliato dalla casa produttrice.
- Controllare le condizioni delle pastiglie del freno a disco e la centratura del disco (v. capitolo 2.2.1)



V. la coppia di serraggio raccomandata dal fabbricante

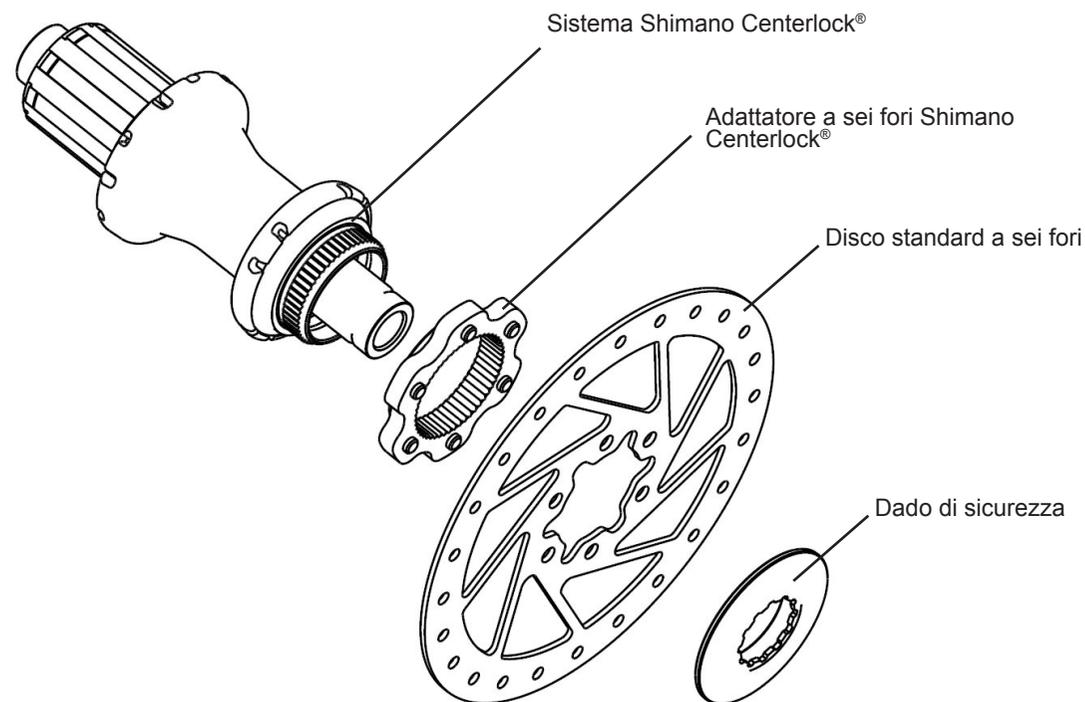
5/SISTEMA FRENANTE/PASTIGLIE DEI FRENI/FRENI A DISCO

5-3-2 / DISCO STANDARD A SEI FORI

attenzione

Seguire le istruzioni di montaggio fornite dal fabbricante del disco e dell'adattatore a sei fori/Shimano Centerlock®, rispettando le coppie di serraggio per il dado di sicurezza e le viti di montaggio del disco

- Posizionare l'adattatore a sei fori/Shimano Centerlock® sul mozzo facendo attenzione al senso di montaggio
- Se il montaggio del disco dovesse risultare difficoltoso, spingere il disco con le dita nella zona centrale per non deformare la parte frenante
- Posizionare il disco con il sistema standard a sei fori sull'adattatore accertandosi di montarlo nel senso corretto
- Se l'adattatore è dotato di sei viti, serrarle alla coppia specificata dal fabbricante del disco
- Serrare il dado di sicurezza alla coppia indicata dal fabbricante del disco. Usare l'attrezzo consigliato dalla casa produttrice.
- Controllare le condizioni delle pastiglie del freno a disco e la centratura del disco (v. capitolo 2.2.1)



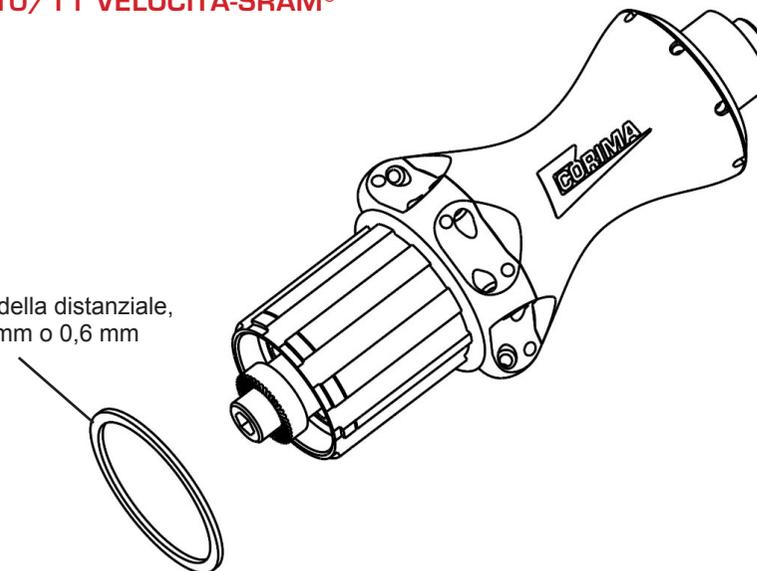
V. la coppia di serraggio raccomandata dal fabbricante

6/MONTAGGIO DEI PIGNONI SUL CORPO DELLA CASSETTA

6-1 CORPO DELLA CASSETTA COMPATIBILE CON CATENE SHIMANO® A 9/10/11 VELOCITÀ-SRAM®

La ruota posteriore con un corpo della cassetta Shimano a 9/10/11 velocità-Sram è dotata di tre rondelle distanziali, due da 0,6 mm (rif.: 400135) e una da 1,2 mm (rif.: 400136), che potrebbero essere necessarie per bloccare correttamente le ruote dentate tra loro quando si monta la cassetta. Se queste rondelle sono necessarie, devono essere posizionate sul corpo della ruota libera prima di montare la cassetta. Per montare le ruote dentate fare riferimento alle istruzioni fornite dal fabbricante. Rispettare la coppia indicata per stringere l'anello di serraggio.

Rondella distanziale,
1,2 mm o 0,6 mm

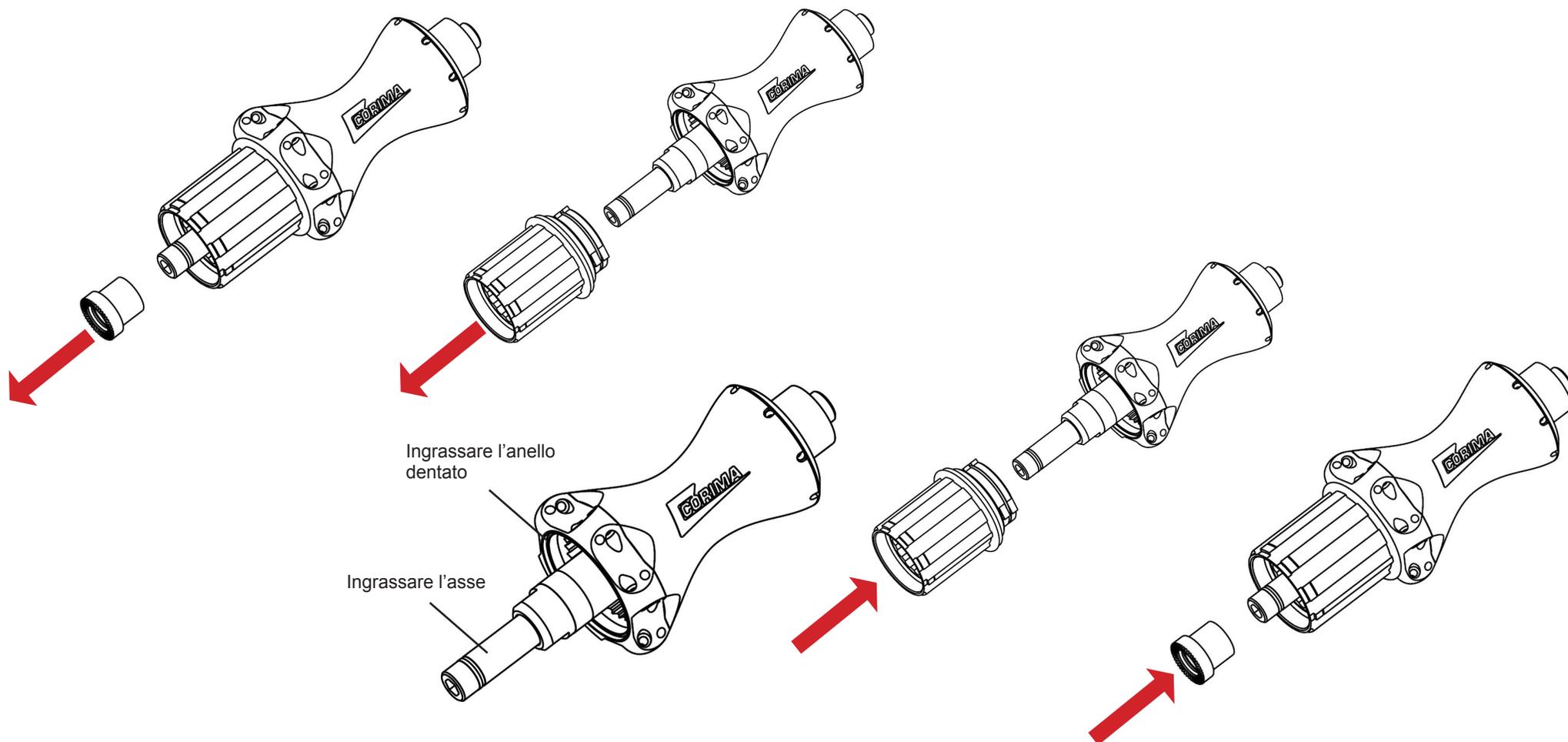


6-2 CORPO DELLA CASSETTA COMPATIBILE CON CATENE CAMPAGNOLO® A 9/10/11 VELOCITÀ

Per montare le ruote dentate fare riferimento alle istruzioni fornite dal fabbricante. Rispettare la coppia indicata per stringere l'anello di serraggio.

7/ SOSTITUZIONE DEL CORPO DELLA CASSETTA: “S1”, “S” E “S+”

- Togliere il tappo esterno
- Asportare il corpo della cassetta
- Pulire l'asse e l'anello dentato con un panno asciutto
- Applicare del grasso standard per cicli sull'asse e sull'anello dentato
- Far scorrere il corpo della cassetta desiderato sull'asse (che deve essere pulito, con i denti di arresto ingrassati)
- Inserire nuovamente il tappo esterno, facendo attenzione al senso (contrassegnato dalla dicitura “EXT” sull'esterno)



8/INCOLLAGGIO DI UNO PNEUMATICO TUBOLARE SU UN CERCHIO IN CARBONIO E ASPORTAZIONE DA QUESTO

8-1 INCOLLAGGIO DI UNO PNEUMATICO TUBOLARE SU UN CERCHIO IN CARBONIO CON UNA COLLA PER TUBOLARI

Bisogna fare riferimento anche alle istruzioni fornite dal fornitore della colla per tubolari. Fare uso di una colla standard prevista per questo scopo. Prima di applicare la colla per tubolari, pulire l'area del cerchio che vi verrà a contatto con un panno asciutto e dell'acetone in modo che la colla aderisca bene. Non carteggiare il cerchio. Usare una quantità sufficiente di colla sul tubolare e sul cerchio e rispettare le istruzioni fornite dal fabbricante della colla. Accertarsi che lo pneumatico tubolare sia centrato correttamente sul cerchio. È possibile rimuovere con dell'acetone la colla depositata sul cerchio. Controllare sempre l'incollatura degli pneumatici tubolari prima di mettersi in marcia. Rispettare il senso di rotazione degli pneumatici tubolari.

8-2 RIMOZIONE DI UNO PNEUMATICO TUBOLARE INCOLLATO SU UN CERCHIO IN CARBONIO CON COLLA PER TUBOLARI

Bisogna fare riferimento anche alle istruzioni fornite dal fornitore della colla per tubolari. È necessario sgonfiare lo pneumatico tubolare per toglierlo dal cerchio. Con entrambe le mani, schiacciare lo pneumatico tubolare con i palmi delle mani e le dita, tenendo i palmi lontano dal corpo. Spingere con le dita il tubolare per staccarlo dal cerchio. Se l'incollatura oppone eccessiva resistenza, cercare sul cerchio il punto in cui risulti più cedevole. Quando lo pneumatico tubolare inizia a staccarsi, procedere con l'operazione lungo tutto il perimetro del cerchio. Fare attenzione a staccare lo pneumatico tubolare dalla superficie del cerchio e a non strappare dal tubolare il nastro posto a protezione della cucitura.

8-3 INCOLLAGGIO DI UNO PNEUMATICO TUBOLARE SU UN CERCHIO IN CARBONIO CON UN NASTRO PER CERCHI

Bisogna fare riferimento anche alle istruzioni fornite dai fabbricanti del nastro per cerchi e dei tubolari. Usare un nastro per cerchi per incollaggio su cerchi in carbonio (per es.: Jantex 14 Vélox o Tufo). Prima di applicare il nastro per cerchi, pulire l'area del cerchio che verrà a contatto con lo pneumatico con un panno asciutto e dell'acetone in modo che il nastro adesivo aderisca bene. Non carteggiare il cerchio. Fare riferimento alle istruzioni del fabbricante. Controllare sempre l'incollatura degli pneumatici tubolari prima di mettersi in marcia. Rispettare il senso di rotazione degli pneumatici tubolari.

8-4 RIMOZIONE DI UNO PNEUMATICO TUBOLARE INCOLLATO SU UN CERCHIO IN CARBONIO CON DEL NASTRO PER CERCHI

Bisogna fare riferimento anche alle istruzioni fornite dai fabbricanti del nastro per cerchi e dei tubolari. Per toglierlo dal cerchio è necessario sgonfiare lo pneumatico tubolare. Con entrambe le mani, schiacciare il tubolare con i palmi delle mani e le dita, tenendo i palmi lontano dal corpo. Spingere con le dita il tubolare per staccarlo dal cerchio. Se l'incollatura oppone eccessiva resistenza, cercare sul cerchio il punto in cui risulti più cedevole. Quando il tubolare inizia a staccarsi, procedere con l'operazione lungo tutto il perimetro del cerchio. Fare attenzione a staccare lo pneumatico tubolare dalla superficie del cerchio e a non strappare dal tubolare il nastro posto a protezione della cucitura.

9/REGOLAZIONE DELLA TENSIONE DEI RAGGI E CENTRATURA DELLA RUOTA

La tensione dei raggi è impostata in fabbrica. Trascorso un certo periodo di tempo di utilizzo, che può variare a seconda del tipo di uso, delle condizioni di utilizzo e della cura con cui si tiene la ruota, talvolta si renderà necessario regolare di nuovo la tensione dei raggi utilizzando l'apposita chiave fornita insieme alla ruota (rif.: 520021).

attenzione

Non tensionare eccessivamente i raggi; si potrebbero danneggiare il cerchio o il mozzo. A causa della tensione elevata dei raggi sul lato della cassetta della ruota posteriore, serrare/ allentare i nippli potrebbe rivelarsi difficile. Se è necessario regolare l'allineamento, è preferibile intervenire sui raggi sul lato opposto rispetto alla cassetta in modo da evitare di danneggiare i nippli. Far eseguire un controllo presso i nostri laboratori ogni stagione per assicurarsi di avere la miglior regolazione possibile per quel che concerne allineamento, tensione dei raggi e centratura delle ruote.

9-1 TENSIONI DEI RAGGI MASSIME AUTORIZZATE

Tensione massima autorizzata delle ruote anteriori CORIMA con raggiatura radiale = 85 kg

Tensione massima autorizzata delle ruote anteriori CORIMA in presenza di freni a disco = 115 kg sul lato disco

Tensione massima autorizzata delle ruote posteriori CORIMA = 160 kg sul lato cassetta

Le tensioni indicate sono state rilevate con un misuratore di tensione SAPIM.

10/MANUTENZIONE DELLE RUOTE

- Controllare periodicamente la tensione dei raggi e la centratura delle ruote

La regolazione della tensione dei raggi è effettuata dall'interno del cerchio (nipplino del raggio invertito) con l'apposita chiave per raggi fornita in dotazione alla ruota (rif.: 520021).

attenzione

La tensione del raggio non deve mai superare il valore impostato durante il montaggio in fabbrica (v. 9.1) altrimenti il cerchio potrebbe danneggiarsi irrimediabilmente. A causa della tensione elevata dei raggi sul lato della cassetta della ruota posteriore, serrare/allentare i nippli potrebbe rivelarsi difficile. Se è necessario regolare l'allineamento, è preferibile intervenire sui raggi sul lato opposto rispetto alla cassetta in modo da evitare di danneggiare i nippli (v. capitolo 9).

Le ruote MCC S+ non richiedono alcuna regolazione della tensione, tuttavia il collegamento mozzo/raggio dovrebbe essere sottoposto a controllo visivo prima di ogni utilizzo.

- Qualsiasi colpo violento potrebbe causare dei danni che potrebbero anche non essere visibili e che spesso sono riparabili, a pagamento, dal nostro reparto assistenza post vendita materiali compositi. La responsabilità finanziaria di tali danni non è imputabile alla nostra società. In caso di impatto violento è fondamentale che la ruota sia controllata dai nostri tecnici.

- Controllare regolarmente lo stato di usura delle ruote e dei cerchi. Non usare le ruote in presenza di crepe sul cerchio e/o sul mozzo o se il cerchio è scheggiato, deformato o se la superficie frenante è irregolare o usurata.

- Per quanto concerne lo stato di usura dei cerchi, consigliamo di farli controllare ogni anno. CORIMA valuterà il grado di usura e potrà consigliarvi in merito al livello di affidabilità dei cerchi. Prima di qualsiasi utilizzo, controllare la pressione degli pneumatici, come indicato al capitolo 4. Prima di qualsiasi utilizzo, controllare inoltre le condizioni dei freni, come indicato al capitolo 5.

- Non rimuovere lo pneumatico con alcuno strumento metallico.

- Quando si puliscono le ruote non fare ricorso a dispositivi ad acqua ad alta pressione, soprattutto per pulire il mozzo dal momento che l'acqua sotto pressione può penetrare all'interno dei cuscinetti o dei componenti del corpo della cassetta della ruota posteriore e danneggiarli.

Dell'acqua pura o contenente un po' di sapone disciolto è un detergente decisamente sufficiente; non usare prodotti che potrebbero danneggiare chimicamente la resina epossidica del materiale composito. Per asciugare le ruote usare un panno.

- Ogni 2.000-3.000 km o più frequentemente se le ruote sono utilizzate in condizioni di cattivo tempo, ingrassare l'asse del mozzo e gli alloggiamenti dei denti d'arresto del porta denti d'arresto del corpo della cassetta oltre all'anello dentato (fare riferimento al capitolo 7). Usare del grasso che resista all'ossidazione e si conservi con il passare del tempo e che fornisca una buona protezione contro la corrosione come l'Isoflex Super LDS18 di Kluber. Non utilizzare olio; potrebbe diluire il grasso presente nei cuscinetti. Ingrassare anche le viti di bloccaggio esterne.

- Il tempo e le distanze percorse sono forniti a titolo indicativo e possono variare considerevolmente a seconda delle condizioni di utilizzo e dell'intensità dell'attività praticata (per es.: partecipazione a gare, uso sotto la pioggia, su strade su cui è stato sparso del sale, ecc.).

- È possibile consultare un elenco di ricambi per le ruote sul sito www.corima.com

Se è necessaria la sostituzione dei cuscinetti delle ruote l'intervento deve essere effettuato presso lo stabilimento CORIMA o da un distributore di prodotti CORIMA.

La mancata osservanza delle istruzioni per la manutenzione e l'uso potrebbe provocare danni alle ruote o un loro funzionamento scorretto o causare incidenti gravi o persino mortali.

10/MANUTENZIONE DELLE RUOTE

10-1 TRASPORTO E CUSTODIA

Trasportare le ruote all'interno delle sacche protettive per ruote fornite allo scopo, proteggendole dagli urti.

Evitare di sottoporre le ruote a temperature elevate (esponendole alla luce del sole, posizionandole dietro i finestrini delle auto, su un carrello per biciclette troppo vicino a un tubo di scappamento, ecc.).

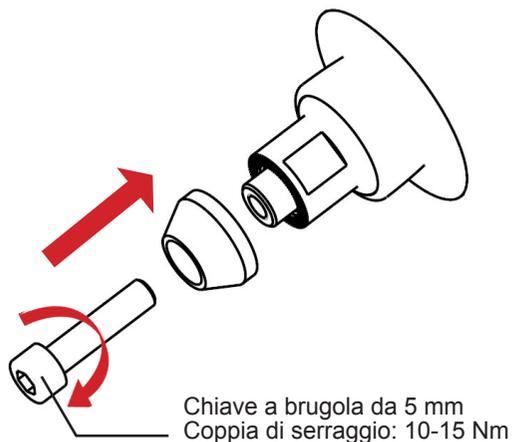
Al termine di ogni stagione consigliamo di togliere l'asse della ruota e di asciugare con cura l'interno del mozzo per evitare che dell'umidità residua danneggi i cuscinetti o i componenti del corpo della cassetta della ruota posteriore.

Riporre le ruote in modo che durante l'inverno siano custodite in un luogo asciutto e rimontare gli assi delle ruote in concomitanza con il primo utilizzo alla ripresa della stagione ciclistica.

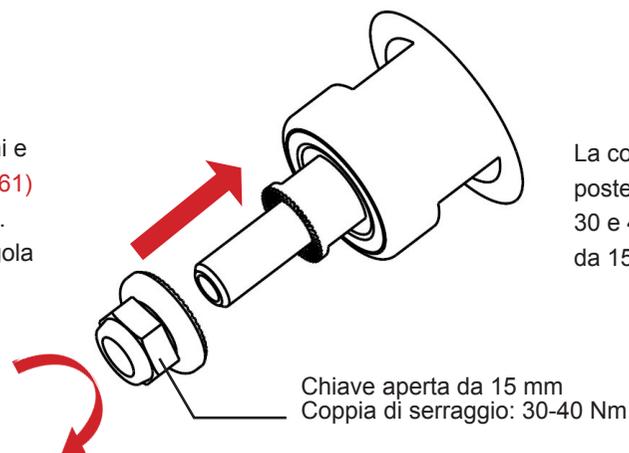
Non appendere mai la bicicletta per il cerchio o per i raggi.

Le ruote MCC S+, quelle a DISCO e quelle LENTICOLARI sono fragili se esposte a urti e pressioni, trasportarle con attenzione all'interno delle apposite sacche. Non trasportare questi tipi di ruote su un carrello per biciclette.

11/RUOTE DA PISTA: DA 47 MM "S", A 3, 4 E 5 RAZZE, RUOTE A DISCO E LENTICOLARI CON PNEUMATICI TUBOLARI

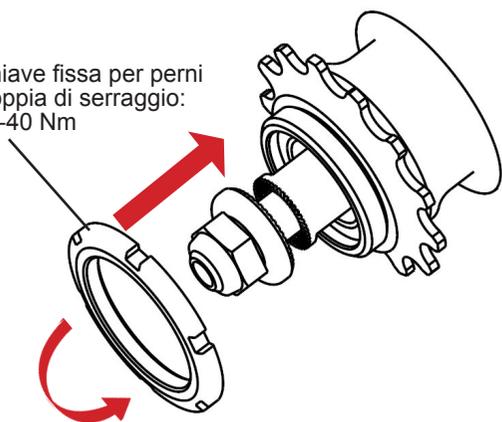


La coppia di serraggio dei bulloni e delle viti di bloccaggio (rif.: 400161) è compresa tra 10 e 15 Nm max. Fare ricorso a una chiave a brugola da 5 mm.



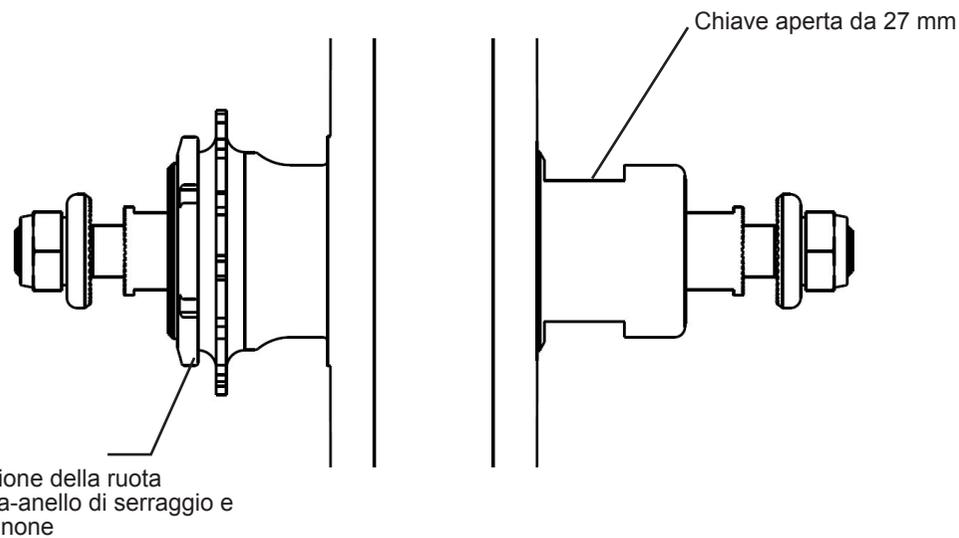
La coppia di serraggio delle viti della catena posteriori (in acciaio)(rif.: 400160) è compresa tra 30 e 40 Nm max. Fare ricorso a una chiave aperta da 15 mm

Chiave fissa per perni
Coppia di serraggio:
30-40 Nm



Le nostre ruote da pista posteriori sono fornite con una ruota dentata-un anello di serraggio (rif.: 400147), con una filettatura di 33,6 X 24 TPI (1,32" x 24 TPI).

La filettatura della ruota dentata della catena è 1,375" x 24 TPI. Questi due componenti dovrebbero essere montati, ingrassati e serrati a una coppia compresa tra 30 e 40 Nm.



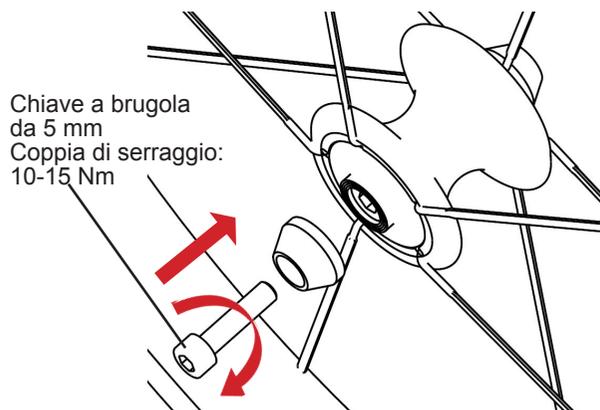
attenzione

Quando si svita il pignone fisso dal mozzo, tenere fermo il corpo del mozzo con una chiave fissa da 27 mm inserita sulle pinze piatte fornite

12/RUOTE PER SEDIE A ROTELLE DA COMPETIZIONE

Le ruote per le sedie a rotelle da competizione devono essere utilizzate unicamente su strade o piste con una superficie uniforme.

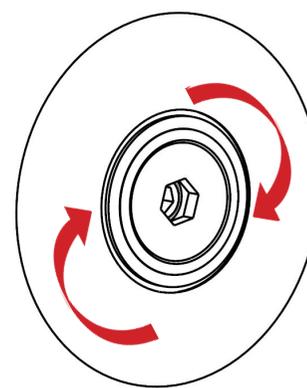
Per le ruote anteriori CORIMA da 40 mm/20" (500C), la coppia di serraggio dei bulloni e delle viti di bloccaggio (rif.: 400161) è compresa tra 10 e 15 Nm max. Fare ricorso a una chiave a brugola da 5 mm. L'uso di pastiglie per freni CORIMA è obbligatorio.



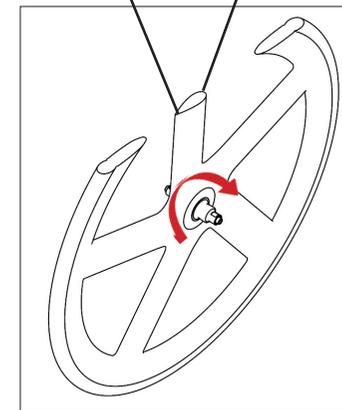
Chiave a brugola da 5 mm
Coppia di serraggio: 10-15 Nm

attenzione

Rispettare il senso di rotazione della ruota indicato dall'adesivo posto sul mozzo.

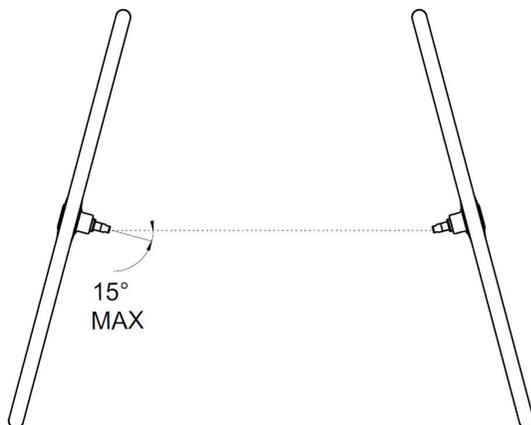


Bordo terminale — Bordo d'attacco



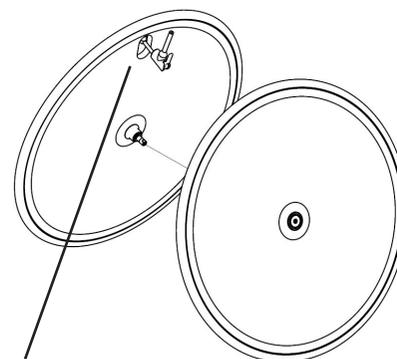
Controllare il senso di rotazione della ruota anteriore a 4 RAZZE per sfruttarne il vantaggio aerodinamico

Le ruote posteriori a 4 RAZZE o le ruote A DISCO CORIMA si adattano perfettamente a un montaggio con una campanatura massima di 15°.



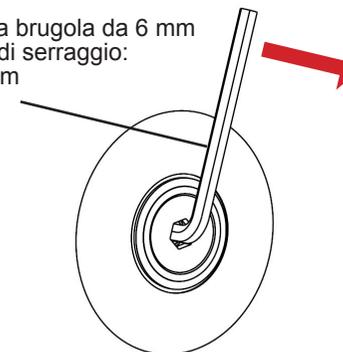
15°
MAX

attenzione



Per le ruote a DISCO il gonfiaggio degli pneumatici tubolari è effettuato dal lato interno.

Chiave a brugola da 6 mm
Coppia di serraggio: 30-40 Nm



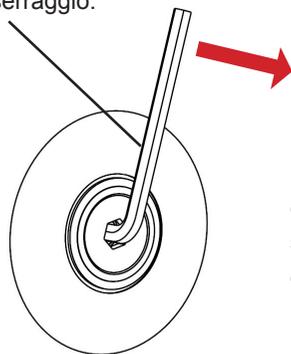
La coppia di serraggio delle ruote posteriori deve essere compresa tra 30 e 40 Nm massimo. Durante il serraggio la chiave a brugola da 6 mm (non fornita) dovrà essere completamente inserita nell'asse.

Le ruote per sedie a rotelle da competizione non sono progettate per essere colpite, urtate o "percosse". I lati delle ruote possono subire danni irreparabili se l'atleta usa come tecnica di guida quella di "battere" sui corrimani. Con questo tipo di ruote non è possibile fare uso di guanti rigidi. Non movimentare una sedia a rotelle su cui sia seduta una persona sollevandola per una delle ruote anteriori.

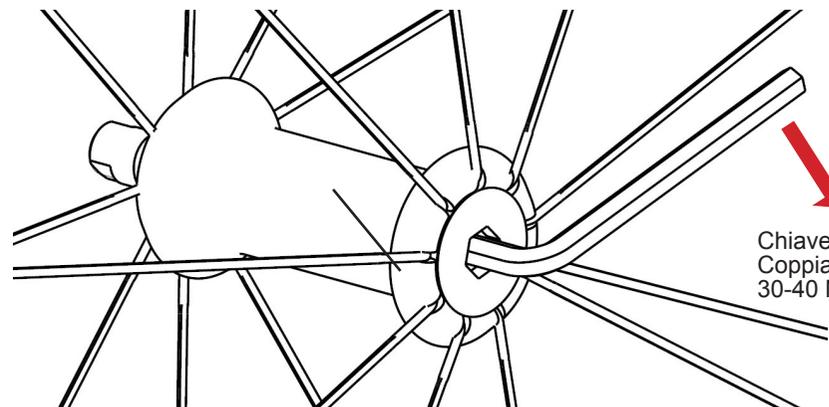
13/RUOTE PER HANDBIKE

Le ruote per handbike CORIMA con sistema frenante sul cerchio non devono essere usate su pendii collinari di quarta, terza, seconda, prima categoria e HC. Devono essere utilizzate unicamente su strade o piste con una superficie uniforme. L'uso di pastiglie per freni CORIMA sulle ruote anteriori è obbligatorio.

Chiave a brugola da 6 mm
Coppia di serraggio:
30-40 Nm

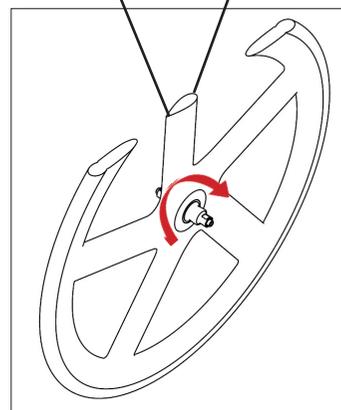
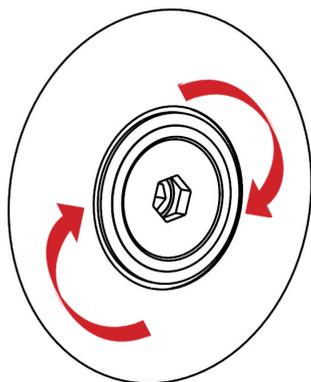


La coppia di serraggio delle ruote posteriori deve essere compresa tra 30 e 40 Nm massimo. Durante il serraggio una chiave a brugola da 6 mm (non fornita) dovrà essere completamente inserita nell'asse.

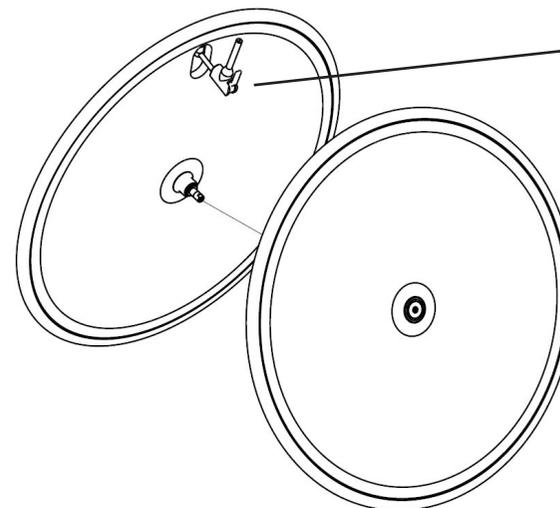


Chiave a brugola da 6 mm
Coppia di serraggio:
30-40 Nm

Bordo terminale Bordo d'attacco



Controllare il senso di rotazione delle ruote anteriori a 4 RAZZE per sfruttarne il vantaggio aerodinamico



Per le ruote a DISCO il gonfiaggio degli pneumatici tubolari è effettuato dal lato interno.

attenzione

Rispettare il senso di rotazione della ruota indicato dall'adesivo posto sul mozzo.

14/RUOTE PER SEDIE A ROTELLE PER TENNIS IN CARROZZINA

Le ruote CORIMA per il tennis in carrozzina devono essere utilizzate unicamente sui campi da tennis. Il mozzo è compatibile con le sedie a rotelle con assi di diametro 12 e 12,7 mm.

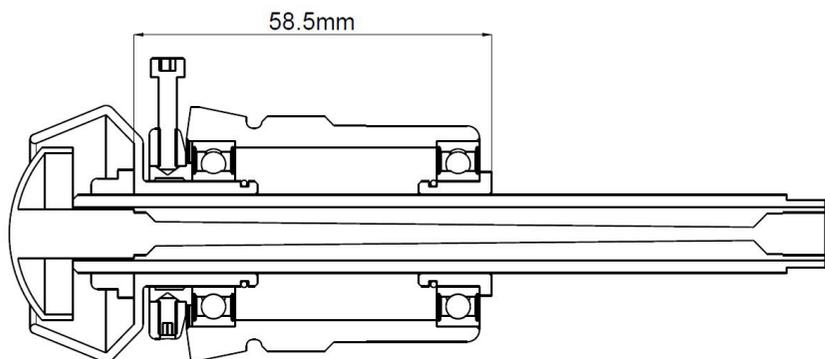


Figura 1

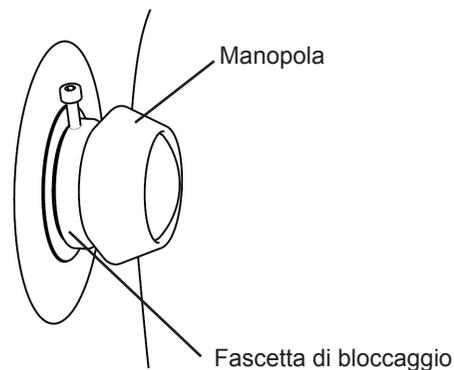


Figura 2

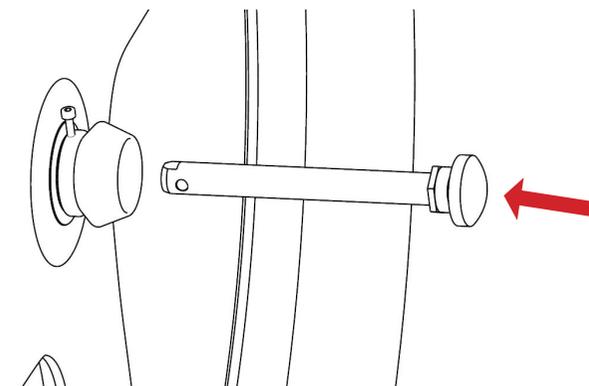


Figura 3

Accertarsi che la fascetta di bloccaggio faccia contatto con la manopola.

Inserire l'asse nel mozzo.

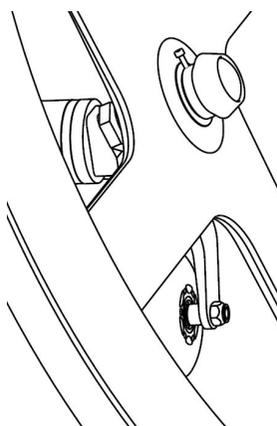


Figura 4

Inserire la ruota sulla sedia a rotelle.
Accertarsi che l'asse di trazione sia ingranato completamente e sia bloccato.

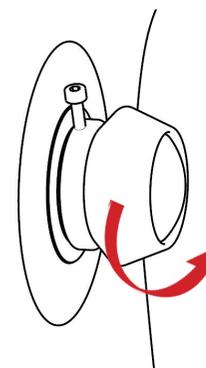


Figura 5

Tenere ferma la fascetta di bloccaggio e svitare la manopola per eliminare il gioco (quando si effettua quest'operazione l'atleta non deve essere seduto sulla sedia a rotelle).
Applicare una coppia di serraggio di massimo 4 Nm.
Il gioco dovrebbe essere regolato ogniqualvolta la ruota viene montata.

14/RUOTE PER SEDIE A ROTELLE PER TENNIS IN CARROZZINA

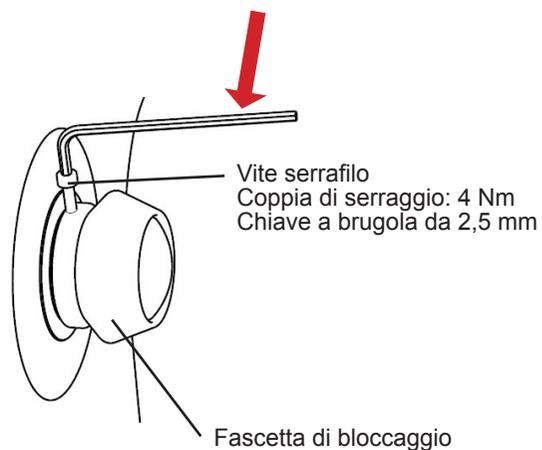


Figura 6

Stringere la vite della fascetta di bloccaggio con una chiave a brugola da 2,5 mm per bloccare la posizione.
La coppia di serraggio è 4 Nm.

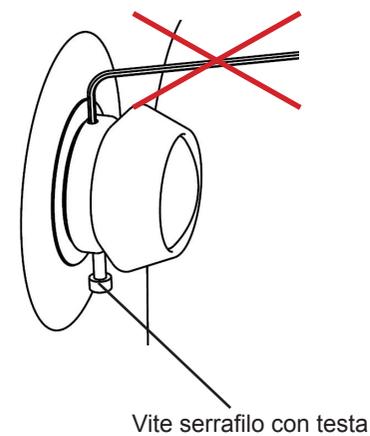


Figura 7

attenzione

Attenzione: non avvitare o svitare la vite senza testa.

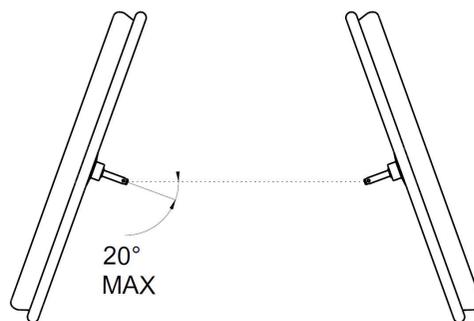


Figura 8

Le ruote CORIMA per sedie a rotelle per il tennis in carrozzina sono perfettamente adeguate per un montaggio con una campanatura massima di 20°.

15/DURATA

La durata delle ruote CORIMA dipende dalle attività sportive praticate dai nostri clienti e dalle condizioni specifiche a cui sottopongono le proprie ruote.

In condizioni di utilizzo e manutenzione normali, in assenza di urti o forze eccessivi, le nostre ruote mantengono le proprie caratteristiche meccaniche per svariati anni oltre la scadenza contrattuale della garanzia. Tuttavia, consigliamo ai nostri clienti di sostituire le proprie ruote con ruote nuove ogni cinque anni.

Alcuni componenti come cuscinetti, raggi e pastiglie dei freni sono considerati elementi deperibili ai quali non si applica la garanzia contrattuale. L'allineamento e la tensione dei raggi non sono coperti da garanzia.

Per quanto concerne lo stato di usura dei cerchi, consigliamo di farli controllare ogni anno. CORIMA valuterà il grado di usura e potrà consigliarvi in merito al livello di affidabilità dei cerchi.

16/GARANZIA

16-1 LA GARANZIA DEL VENDITORE CORIMA

16-1-1 / LA GARANZIA

CORIMA copre tutti i propri prodotti con una garanzia commerciale, che interessa elementi e manodopera, nei confronti di errori di fabbricazione per un periodo di due (2) anni calcolati a partire dalla data della fatturazione del prodotto. Il tempo richiesto per effettuare le riparazioni coperte dalla garanzia commerciale sui prodotti non prolunga la durata della garanzia, tranne nell'eventualità in cui il prodotto sia inutilizzabile per più di sette (7) giorni. In quest'ultimo caso, questo periodo di fermo è aggiunto alla durata della garanzia rimanente.

16-1-2 / LIMITAZIONE DELLA GARANZIA

La garanzia CORIMA copre, solo ed esclusivamente, difetti nella fabbricazione dei prodotti ed esclude segnatamente dal proprio ambito di applicazione lesioni, danni e, più in generale, qualsiasi conseguenza diretta o indiretta risultante da un uso improprio o dal mancato rispetto delle istruzioni per l'uso, dalla mancanza di manutenzione o da un uso non conforme del prodotto. Per mantenere in essere la garanzia e per la propria sicurezza non effettuare interventi sulle ruote CORIMA (perforazioni, carteggiatura ecc.) e non modificarle.

16-1-3 / APPLICAZIONE DELLA GARANZIA

Affinché la garanzia di vendita CORIMA si applichi, l'acquirente deve rendere il prodotto alla società CORIMA perché questa possa esaminarlo. Il prodotto deve essere accompagnato dalla relativa fattura.

La società CORIMA procederà quindi con l'esame del prodotto. A seconda dei risultati emersi si suggerirà quanto segue:

- Se il prodotto manifesta un difetto di fabbricazione, CORIMA deciderà di ripararlo o di sostituirlo interamente o in parte.
- Se il prodotto non presenta un difetto di fabbricazione, CORIMA suggerirà all'acquirente una riparazione o una sostituzione a spese dell'acquirente.

Qualsiasi reso a CORIMA per esame di un prodotto sarà gestito dal cliente che assicurerà che l'imballo del prodotto sia appropriato, che il prodotto sia assicurato, se necessario, e che i costi di spedizione siano pagati.

Questa garanzia del venditore si applica senza pregiudizio per le garanzie legali, in particolar modo per la garanzia di conformità prevista dall'Articolo L.211-1 e successivi del Codice del consumo francese e per la garanzia nei confronti dei vizi occulti disciplinata dagli articoli da 1641 a 1649 del Codice civile francese.

16/GARANZIA

16-2 LE GARANZIE LEGALI

16-2-1 / LA GARANZIA LEGALE DI CONFORMITÀ

Conformemente alle disposizioni degli articoli da L.211-1 a L.211-14 del Codice del consumo francese, estratti dei quali sono forniti di seguito, il consumatore fruisce di una garanzia legale di conformità:

Articolo L.211-4: Il venditore è tenuto a fornire un prodotto conforme al contratto ed è da ritenersi responsabile per eventuali difetti di conformità esistenti al momento della consegna. Inoltre, è da ritenersi responsabile in caso di eventuali difetti di conformità causati dall'imballaggio, dalle istruzioni di montaggio o derivanti dall'installazione quando il contratto stabilisce che il venditore sia responsabile dell'installazione o l'installazione venga effettuata sotto la sua responsabilità.

Articolo L.211-5: Per essere conforme a quanto statuito dal contratto, il prodotto deve:

1 - essere adatto all'uso solitamente ad esso associato e, se necessario:

- corrispondere alla descrizione fornita dal venditore e possedere le qualità presentate da quest'ultimo sotto forma di campione o modello;
- possedere le qualità che un acquirente ha legittimamente ragione di aspettarsi considerando quanto dichiarato pubblicamente dal venditore, dal produttore o da un suo rappresentante, in particolar modo con forme di pubblicità e sull'etichetta;

2 - Oppure presentare le caratteristiche definite a seguito di un comune accordo tra le parti o essere adatto per eventuali utilizzi specifici da parte dell'acquirente resi noti al venditore e a cui quest'ultimo abbia acconsentito.

Articolo L.211-12: La garanzia legale di conformità avrà validità per due (2) anni calcolati a partire dalla data di consegna della merce.

16-2-2 / GARANZIA CONTRO I VIZI OCCULTI

Conformemente alle disposizioni degli articoli da 1641 a 1649 del Codice civile francese, estratti dei quali sono forniti di seguito, l'acquirente fruisce di una garanzia contro i vizi occulti:

Articolo 1641: Il venditore ha l'obbligo di garantire l'articolo venduto contro vizi occulti che lo rendano inadatto agli usi previsti o riducano tali possibilità di utilizzo in una misura tale che, se l'acquirente fosse stato a conoscenza dell'esistenza dei difetti, non avrebbe acquistato l'articolo o lo avrebbe acquistato soltanto a un prezzo più basso.

Articolo 1648 comma 1: L'acquirente avrà a disposizione due (2) anni dalla data in cui avrà scoperto l'esistenza del(i) vizio(i) occulto(i) per invocare l'applicazione della garanzia contro i vizi occulti.

17/LA REGOLA “SODDISFAZIONE COMPLETA O RIMBORSO”

Il cliente ha a disposizione un periodo di quattordici (14) giorni per restituire interamente o in parte un ordine (tranne nel caso di prodotti realizzati su richiesta o personalizzati) ed ottenerne la sostituzione o il rimborso. Per questo, i prodotti, **NUOVI vale a dire NON USATI**, dovranno essere correttamente protetti nella propria confezione originale e accompagnati dalla relativa fattura. La sostituzione o il rimborso prenderanno in considerazione unicamente il prezzo originario del prodotto, trasporto escluso, purché i prodotti siano restituiti nuovi, vale a dire non usati, alla società, nella confezione originale e con le spese di trasporto pagate.

18/RESO DI UN PRODOTTO AL REPARTO POST- VENDITA DI CORIMA

Qualsiasi reso alla società per controllo deve essere organizzato dal cliente che garantirà la qualità della confezione, l'assicurazione, se opportuna, e si assumerà i costi del trasporto. Dovrà ricordarsi di inserire insieme alla ruota la fattura di acquisto e di comunicare tutte le informazioni necessarie per contattarlo: cognome, nome, indirizzo, numero di telefono e indirizzo email.

attenzione

Se si desidera effettuare il reso di una ruota al reparto post-vendita di CORIMA, chiediamo cortesemente di renderla senza copertoncini, camera d'aria interna, pneumatici tubolari, ruote dentate (cassetta) o dispositivi di bloccaggio a sgancio rapido.

CORIMA IN BREVE

CORIMA è stata fondata nel 1973 da Pierre MARTIN e Jean-Marie RIFFARD e ha sede a Loriol sur Drôme (26) in Francia.

L'acronimo CORIMA significa COoperation Riffard MARTin.

La sua attività originaria era lo stampaggio meccanico e la realizzazione di stampi e modelli per le fonderie e i settori automobilistico e aeronautico.

Nel 1988, CORIMA ha diversificato le proprie attività e ha iniziato a realizzare elementi compositi in carbonio, lanciando il suo primo prodotto per il ciclismo: la ruota a DISCO. Ad essa hanno fatto seguito la ruota a 4 RAZZE, il telaio monoscocca PUMA, la ruota AERO, il sellino Ellipse, la ruota AERO+ TUBELESS (senza camera d'aria), le gamme di ruote MCC, "S" ed "S+" e molti altri prodotti e si è giunti alla realizzazione di una linea completa di elementi in carbonio per biciclette.

Oltre allo stabilimento di produzione, CORIMA possiede uno spazio di 1200 m² destinato ai reparti vendite e ricerca e sviluppo. Uno show-room molto spazioso è stato creato per accogliervi al meglio e aiutarvi a scoprire la serie dei nostri prodotti.

Questi spazi si trovano presso l'attuale sede di Loriol ubicata nei pressi dell'uscita dell'autostrada A7 (uscita n°16).

Se fate parte di una squadra e volete organizzare una visita a CORIMA con i membri della vostra squadra vi invitiamo a contattarci telefonicamente in modo da organizzare questa visita; saremo davvero lieti di avervi nostri ospiti.

CORIMA si congratula con tutti gli atleti che corrono con prodotti CORIMA su strada e pista e con i ciclisti di ciclocross, gli atleti del triathlon e quanti praticano sport con la sedia a rotelle e l'handbike e li ringrazia.

Complimenti a tutti i nostri clienti, famosi o meno conosciuti, che vincono con i nostri prodotti in ogni momento dell'anno.

CORIMA

Sortie Autoroute A7 - F-26270 LORIOLE SUR DROME - FRANCIA

Tel: 33 (0) 4 75 63 85 37 - Fax: 33 (0) 4 75 63 93 03

corima@corima.com - www.corima.com

DOVE SIAMO?

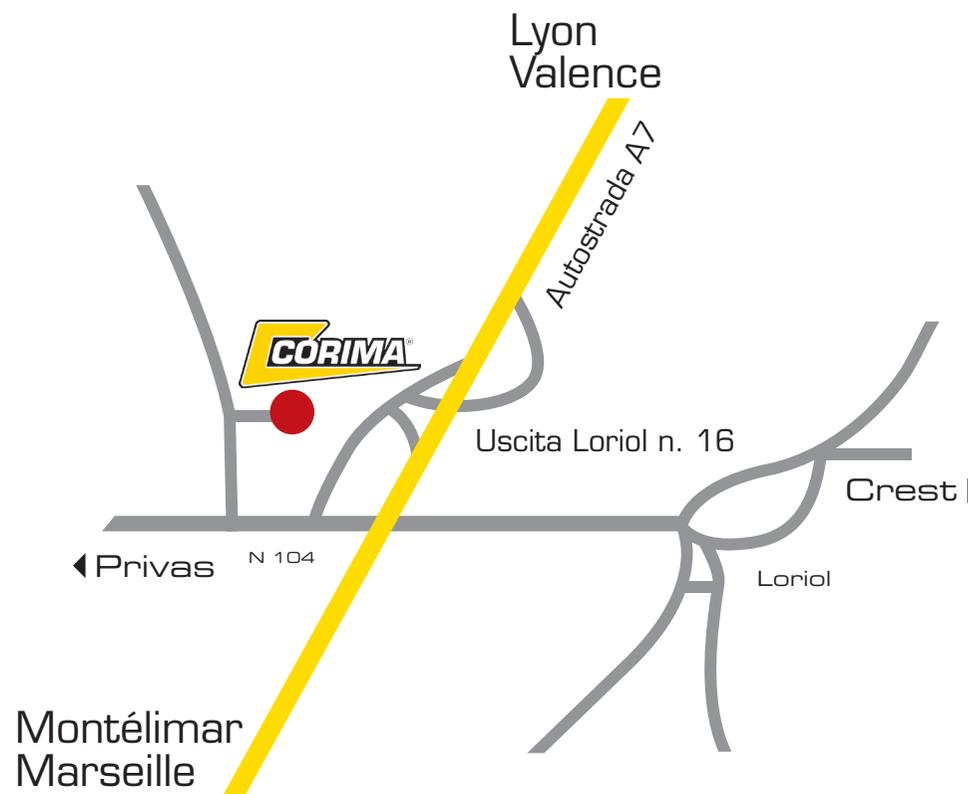


CORIMA

Sortie Autoroute A7 - F-26270 LORIENT SUR DROME - FRANCIA

Tel: 33 (0) 4 75 63 85 37 - Fax: 33 (0) 4 75 63 93 03

corima@corima.com - www.corima.com



Montélimar
Marseille