



DESIGNED BY JIM DECKER IN
U.S.A

MANUAL DE INSTRUCCIONES



www.soulfastebikes.eu

Follow us



Imported and distributed by GALEON International Trading S.L. ||
www.galeon-international.com

SOUL

FAST E BIKES



X2



30'



TOOLS
REQUIRED



CONSEJOS GENERALES	4
MONTAJE	12
AJUSTES FINALES	16



www.soulfastebikes.eu

Follow us:



¡GRACIAS POR HABERNOS ELEGIDO!

ESP



Soul Beach Cruisers nació cuando Jim Decker (un ex-campeón americano junior de BMX), vio la necesidad de una cruiser de alto rendimiento en el mercado. Sacando partido de su experiencia en competición, se propuso innovar diseñando un cuadro fuerte y agresivo de inspiración BMX, a prueba de balas, exclusivo en el mercado. Jim equipó la e-bike con componentes premium para ofrecer un producto de bajo mantenimiento que te encantará montar.

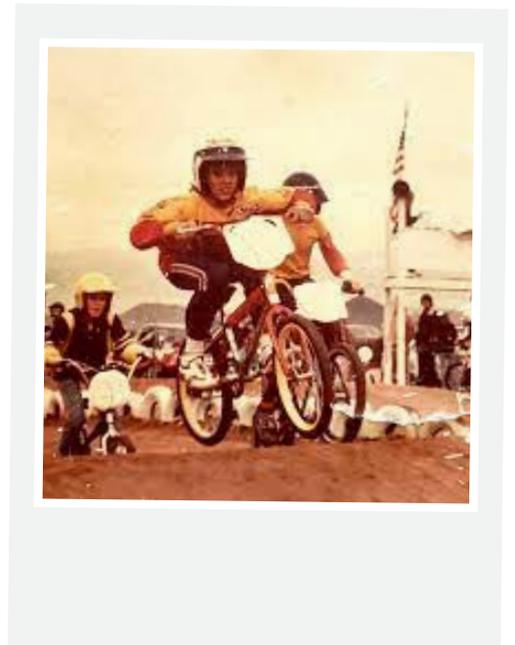
ROLL WITH SOUL!

Tu nueva e-bike ha sido diseñada en EE.UU. para que disfrutes de su estilo y rendimiento. Prepárate para atraer todas las miradas allá donde vayas, ¡las SOUL fast e-bikes triunfan allá donde van!

Nos sentimos orgullosos de ofrecerte un producto de alta calidad que incorpora componentes de alta calidad y cuya versatilidad la convierte en tu mejor alternativa de movilidad.

¡Bienvenido a la familia SOUL fast e-bikes!

ROLL WITH SOUL!



Únete a nuestra comunidad en
www.soulfastebikes.eu



CONSEJOS GENERALES

ESP

ANTES DE CADA USO

Comprueba el estado general de la bicicleta antes de cada uso:

- si cualquier material de conexión está debidamente apretado, y si las piezas no se han deformado, rayado o sufrido cualquier otro daño mecánico,
- familiarízate completamente con los elementos de control de la bicicleta, especialmente con los frenos, el cambio de marchas y los pedales,
- comprueba detenidamente el estado de tu bicicleta - véase el capítulo "Instrucciones Básicas".

LOS PRIMEROS 150 KM

Los primeros 150 km pueden definirse como una vuelta de calentamiento en la que la vida de un ciclista se llena de emociones y experiencias llenas de acontecimientos. En cambio, en un deporte nuevo, se pone a prueba la fiabilidad operativa y la vida útil de la bicicleta. Conduce siempre con cuidado por las vías públicas y respeta las normas de tráfico para no ponerte en peligro a ti ni a nadie. Estas normas pueden variar en las distintas regiones y países.

¿POR QUÉ UN PERÍODO INICIAL Y POR QUÉ SÓLO PARA 150 km?

Un poco de teoría no hace daño a nadie. Todas las cosas, durante su uso, siguen una cierta lógica en cuanto al número de defectos en función de la duración de su uso. Los mecanismos se comportan más o menos obedientemente de acuerdo con la apropiadamente titulada "curva en forma de bañera" de la aparición de defectos, que consiste en tres periodos operativos bastante diferentes. El número de defectos desciende de forma relativamente pronunciada al principio, le sigue un largo tramo con una aparición de defectos uniformemente baja y, al final, los defectos empezarán a aparecer cada vez con más frecuencia.

El periodo inicial representa la primera etapa; la segunda puede considerarse un periodo óptimo de funcionamiento. El funcionamiento a largo plazo con un número mínimo de defectos es entonces una recompensa por los cuidados y el mantenimiento que prestas.

La supervisión expresada como la distancia de 150 km debe considerarse un periodo adecuado para

la realización de la primera inspección de garantía, especificado en función de la experiencia de servicio. También se basa en la suposición de que las bicicletas más caras y de uso más frecuente serán controladas más cuidadosamente por sus propietarios. Sin embargo, no asumas que la fecha de la primera revisión en garantía sea el día de la primera inspección de tu bicicleta por nadie. Es decir, el técnico podría cambiar determinados componentes, como las bielas o las palancas de cambio, sustituyéndolos por otros nuevos, y a tu cargo. Es necesario señalar que un mantenimiento descuidado no está cubierto ni siquiera por una garantía de por vida.

QUÉ OBSERVAR DURANTE EL PERIODO INICIAL

Todo lo que esté conectado mecánicamente debe asentarse y crear las zonas de contacto necesarias. Las holguras de los conjuntos rotativos o ensamblajes se crean suavizando la rugosidad de las superficies de contacto mientras se aflojan las conexiones fijas.

¿Qué significa esto? Los pedales pueden funcionar con rigidez desde el principio, pero al cabo de un tiempo pueden desarrollar una holgura considerable.

Lo mismo ocurre con la tija del sillín, con la que el ajuste de la altura del sillín resultaba difícil. En el caso de componentes caros con partes pulidas, este problema puede eliminarse en la mayoría de los casos con un único ajuste adicional. En cambio, los componentes con superficies prensadas, a menudo no circulares y pequeñas y duras para las bolas, son difíciles de ajustar y conseguir el estado de un ajuste óptimo durante un largo periodo es prácticamente imposible.

Puntos individuales de control exhaustivo, cuyo mantenimiento descuidado puede tener graves consecuencias desde el punto de vista de la seguridad de funcionamiento:

Recomendación: Si las piezas o componentes de una bicicleta se dañan como consecuencia del uso, ¡¡¡cámbialos inmediatamente!!!

¡Utiliza sólo recambios originales adquiridos en distribuidores autorizados! Te recomendamos que lleves tu bicicleta a un taller autorizado para que la revisen periódicamente, al menos una vez al año. En caso de accidente, es muy recomendable que la bicicleta se someta a una revisión profesional en un taller de servicio autorizado.

1. Conexión de las bielas con el eje

- Comprueba la conexión de las bielas con el eje apretando el tornillo/tuerca de la biela en el eje con una llave antes de cada salida desde el principio y ocasionalmente más adelante, sin embargo, siempre que se oiga un ruido regular procedente del conjunto del eje pedalier o se sospeche que se puede producir una holgura. No hay derecho a indemnización ni a sustitución en caso de holgura creada por un apriete insuficiente del tornillo de la biela (deformación del cuadrado de la biela).

2. Ajuste de los pedales en las bielas

- Es aconsejable comprobar con una llave n.º 15 si las caras de los ejes encajan suficientemente en las superficies de las bielas después de la primera utilización y a intervalos regulares posteriormente. No hay derecho a indemnización ni a sustitución en caso de pedales insuficientemente apretados en las bielas y el consiguiente empuje hacia fuera (daño) de la rosca en las bielas.

3. Montaje de la caña

- Antes de cada salida, asegúrate de que la tuerca de bloqueo se ha apretado correctamente y haz una prueba golpeando con la rueda delantera para comprobar que no se ha creado holgura en el conjunto que pueda destruir progresivamente y por completo las cubetas del conjunto.

No hay derecho a indemnización o sustitución en caso de apriete insuficiente y consiguiente destrucción del conjunto de la caña.

4. Tornillos del vástago

- Es aconsejable tensar de vez en cuando el eje del vástago y, en particular, el tornillo del manguito, ya que los manillares giratorios son muy peligrosos para la conducción.

5. Frenos

ESP

Antes de cada salida, aprieta las palancas de freno y comprueba visualmente que tanto las zapatas de freno delanteras como las traseras están correctamente ajustadas con respecto a las llantas - consulta las Instrucciones Básicas más abajo.

¿CÓMO CONDUCIR EN BICICLETA DURANTE EL PERÍODO INICIAL?

De forma más sensible y perceptiva que con una bicicleta usada. Conduce más despacio y evita los descensos extremos en terrenos difíciles nada más empezar. Podrás permitirte estos recorridos después de superar tu inseguridad y adquirir destreza en la conducción de tu nueva bicicleta. Sin duda merecerá la pena adquirir experiencia, controlar la e-bike y luego ajustar y volver a apretar todo lo que se afloje durante los primeros kilómetros. Así que lleva siempre contigo herramientas, sentido común y, sobre todo, ¡instinto!

El funcionamiento silencioso puede restablecerse afinando el tornillo de ajuste del desviador trasero, la mayoría de las veces de media vuelta a una vuelta completa.

En el caso del desviador delantero, realiza el ajuste mediante el tornillo de ajuste de la palanca de cambio, pero un cable de cambio demasiado o demasiado poco estirado puede hacer necesario ajustar el tiro. También puede ocurrir que una posición inadecuada de la guía provoque el arrastre de la cadena o incluso reduzca la capacidad de cambiar de marcha. El desviador debe estar paralelo a los platos y ajustado a la altura correcta. El ajuste es una condición necesaria para un funcionamiento correcto, pero no suficiente. Si la cadena no está en las condiciones adecuadas, la transmisión tampoco puede funcionar correctamente. Un eslabón rígido implica la reducción de la capacidad de la cadena para pasar por la guía, una entrada incorrecta en los dientes del cassette que se refleja en saltos o chasquidos, en particular en los cassettes más pequeños. Del mismo modo, una cadena seca dificulta la conducción por su resistencia mecánica y ralentiza considerablemente el proceso de cambio de marchas. Para la lubricación, lo mejor es utilizar aceites finos con teflón y gran capacidad de ascenso en el interior (como GT 85) o lubricantes especiales para cadenas (Castrol). Los aceites estándar para máquinas son sustancialmente más baratos, sin embargo, deben penetrar completamente

con aceite, el exceso de aceite debe limpiarse de la superficie y, a pesar de esta medida, es prácticamente imposible evitar la suciedad. Es aconsejable prestar atención a la cadena desde el principio hasta el final de su vida técnica útil. Es decir, si se te pasa el momento de sustituirla, es casi seguro que también tendrás que cambiar el casete

y probablemente también los platos (sin embargo, no es probable que esto ocurra durante los primeros 150 km).

Y recuerda: si desconectas la cadena por cualquier motivo, no la pongas sobre los pasadores negros. Los pasadores de conexión negros tienen un diámetro mayor que los demás y, al empujarlos hacia fuera, el agujero del eslabón se ensanchará, de modo que la inserción del pasador consiguiente no tendrá ninguna posibilidad de funcionamiento fiable y es muy probable que la cadena vuelva a desconectarse. Utiliza los pasadores negros principalmente para la conexión; evítalos para la desconexión.

HERRAMIENTAS DE LAS QUE NO PUEDES PRESCINDIR

- Llaves Allen 8, 6, 5, 4, 3, 2
- Llaves de boca laterales 15, 10 (2), 9, 8
- Llaves fijas laterales 17, 14, 13
- Llaves para el montaje de la caña 40, 36, 34
(2 según las dimensiones requeridas)
- Destornilladores Phillips fino y grande
- Kit de reparación de neumáticos
- Palancas para neumáticos
- Bomba de inflado

Herramientas extra

- Remachadora de cadena HG
- Extractores o llaves especiales para casetes
- Extractor de biela (con su correspondiente llave lateral)
- Llave de tuercas de 14 (15) mm
- Accesorio para aflojar piñones, 2 (pestañas)
- Horquilla de centrado
- Llave de centrar
- Calibres para comprobar el desgaste de la cadena y los piñones

Muchas operaciones de mantenimiento y reparaciones requieren conocimientos y herramientas profesionales. Nunca realices ninguna modificación en tu bicicleta si tienes dudas sobre tu capacidad para llevar a cabo la reparación. Un servicio inadecuado puede poner en peligro tu vida o tu salud o causar daños a tu bicicleta o a terceros.

ESP

INSTRUCCIONES BÁSICAS

Advertencia: En una bicicleta hay muchos componentes móviles (juegos de ruedas, convertidor, cadena, ...), cuyo uso conlleva el riesgo de atrapar miembros, pelo o partes de la ropa. Por esta razón, extrema las precauciones no sólo durante el uso cotidiano, sino también durante el mantenimiento de la bicicleta.

La bicicleta y sus componentes tienen su propia vida útil, y los materiales utilizados pueden desgastarse con el tiempo. Si la vida útil de un componente llega a su fin, puede fallar repentinamente y causar lesiones graves o la muerte al ciclista. Cuando aparezca cualquier signo que indique el fin de la vida útil de un componente concreto, dicho componente debe sustituirse inmediatamente.

Los accidentes pueden poner fin a la vida útil de algunos componentes de la bicicleta de forma prematura. Éstos pueden fallar de repente y provocar la pérdida del control de la dirección y poner en peligro tu vida o tu salud, o causar daños a tu bicicleta o a terceros. Las piezas dobladas, especialmente las de aluminio, pueden romperse inesperadamente. Además, no pueden corregirse ni enderezarse, ya que sigue existiendo riesgo de rotura. Esto se aplica específicamente a horquillas, manillares, vástagos, bielas y pedales. En caso de duda, es más seguro sustituir estas piezas. Ponte en contacto con tu distribuidor de bicicletas.

Si la bicicleta se expone a la luz solar directa durante mucho tiempo, sus colores fluorescentes y de neón pueden desvanecerse o cambiar de tonalidad. Por lo tanto, no recomendamos exponer la bicicleta a la luz solar directa ni mantenerla expuesta a ella.

Si tu bicicleta está equipada con componentes de carbono, es imprescindible que la revise un profesional después de un accidente. El carbono es un material extremadamente resistente y duradero, con un peso reducido. Debido a estas características, es adecuado para la fabricación de componentes de alta calidad.

INSTRUCCIONES DE MONTAJE

Pares de apriete para componentes de bicicleta

ESP

<p>Todos los pares de apriete se expresan en Newton metros [Nm]. En caso de duda, ponte en contacto con tu distribuidor.</p>	
Componente	Par de Apriete [Nm]
<p>– Radios, buje, casete –</p>	
Casete	30–45
Apriete de las tuercas del eje del buje al cuadro (no se aplica a los tipos de apriete rápido)	29–40
Engranaje intermedio 34–45	34–45
<p>- Conjunto caña, manillar, sillín, tija de sillín -</p>	
Tornillo del vástago para el montaje de la caña roscada	19–30
Tornillo de fijación de la vástago (para montaje "por delante" de la caña sin rosca)	6–9
vástago - manillar apriete con cuatro pernos	9–12
MTB - puntas de manillar	6–12
Apriete del sillín en la tija	2 pernos, 17–19 perno, 24–30

Conversiones a diferentes unidades:

$$\text{in-lb.} = \text{ft-lb.} \times 12 \quad \text{in-lb.} = \text{Nm} \times 8.851$$

$$\text{in-lb.} = \text{kgf-cm} / 1.15$$

ESP

Tija de sillín - apriete del cuadro. PRECAUCIÓN: La tija sólo requiere un apriete mínimo para evitar que se deslice en el cuadro y gire. Un apriete excesivo puede dañar tanto la tija como el cuadro.	5-7
- Bielas, conjunto pedalier, pedal -	
Pedal en la biela	35-40
Apriete de la biela en el eje (incluidos los ejes cuadrados, tipo iSYS)	34-45
- Desviador trasero, desviador delantero, sistema de cambio de marchas -	
Cambio de marchas/palanca de cambios giratoria en el puño del manillar	Palanca de cambios "Revo" 5,6-7,9
Apriete del RD en el cuadro (desviador trasero)	8-10
Apriete del cable RD	3.4
Apriete de la roldana del RD	3.4-4

PARTE 1: MONTAJE

ESP

1 Desembala tu nueva bici.

- a. Hay dos o tres elementos que debes buscar en la caja de tu bici
 - La bicicleta
 - La caja de piezas principal - puede haber una caja de piezas secundaria dependiendo del modelo pedido
 - Pedales en la caja
 - Sillín y tija
- b. Al retirar la bicicleta y las cajas de piezas variadas, retira los materiales de embalaje protectores, las bridas de cremallera y los plásticos. Ten cuidado de no cortar ningún cable o latiguillo de freno.
- c. Comprueba si se han producido daños durante el transporte.

2. Organización del montaje - Tendrás las siguientes piezas/componentes:

- El conjunto principal del cuadro de la bici
- Horquilla
- Rueda delantera
- Manillar
- Potencia
- Sillín/tija del sillín
- Abrazadera del sillín (normalmente preinstalada en el cuadro, o si se trata de un portabultos trasero hay una abrazadera secundaria)
- Piezas del juego de dirección
- Pedales
- Reflectores
- Radios de la bicicleta (si está equipada)

3. Monta la bicicleta de la parte delantera a la trasera: Horquilla y Juego de Dirección



- Encuentra las piezas de la horquilla y el juego de dirección
- Los rodamientos y las juntas vienen preinstalados en el cuadro
- Asegúrate de que los cables y los latiguillos de freno están en el lado no motriz de la bici
- Inserta la horquilla en el cuadro
- Coloca la arandela partida de plástico en la horquilla desde arriba
- A continuación está el retén antipolvo superior, que es de aluminio con un borde exterior de plástico. Si hay exceso de pintura en la horquilla, se puede retirar la junta tórica (O-ring) de la zona interior de esta junta.
- Coloca los separadores de aluminio en la horquilla.

4. Monta el vástago del manillar

- el vástago del manillar está preinstalada en el manillar.
- La superficie plana apunta hacia abajo, la parte superior tiene una zona mecanizada en la que se empotra el tornillo de tensión
- Coloca el vástago del manillar en la horquilla
- Coge el tapón tensor superior y el tornillo y enróscalo en la horquilla
- No es necesario tensarlo inmediatamente. Enróscalo lo suficiente para eliminar la holgura de los espaciadores
- Aprieta ligeramente el vástago del manillar en el tubo de dirección de la horquilla, para que las barras no se muevan con facilidad.

5. Monta la rueda delantera

- Quita las tapas de plástico del eje, ya no son necesarias.
- En los modelos **STINGER** - hay un espaciador de rotor incluido que hay que añadir
- Quita los 6 tornillos que sujetan el rotor al buje. ¡Cuidado! Hay 6 arandelas finas detrás del rotor, ¡todavía las necesitamos!
- Coloca la rueda sobre una superficie plana, como una mesa de trabajo o el suelo, con la brida del rotor hacia arriba
- Coloca las 6 arandelas en el cubo centrándolas sobre los agujeros de los tornillos
- Añade con cuidado el espaciador TRP redondo plateado encima de las arandelas alineando de nuevo los agujeros de los tornillos. Coloca el rotor sobre los espaciadores.
- Vuelve a colocar los 6 tornillos
- Coloca la rueda en la horquilla, teniendo cuidado de colocarla en el freno y entre las pastillas correctamente.
- Utiliza los radios de bicicleta suministrados, o tornillos estándar, y usa las arandelas de gancho en los agujeros de la horquilla, luego atornilla la rueda en su sitio usando una llave de 15 mm.

6. Monta el sillín

- Afloja la abrazadera del sillín con una llave de 14 mm, para permitir la rotación de la tija sobre el sillín.
- Colocando el sillín sobre una superficie plana, gira el poste hasta que forme un ángulo de 45 grados apuntando hacia la nariz/parte delantera del sillín.
- Aprieta la abrazadera del sillín. (Los ajustes finales de ángulo y altura se producirán en la fase de ajuste final).

7. Instala los pedales

- Cada pedal está marcado con una inscripción que indica izquierda y derecha. El lado derecho de la bicicleta es el que tiene la cadena.
- Coge el pedal derecho, añade una pequeña cantidad de grasa a las roscas y enróscalo en la biela.
- Haz lo mismo con el pedal izquierdo.
- Utiliza una llave de 15 mm para apretar cada pedal.

ESP

PARTE 2: AJUSTES FINALES

ESP

1. Manillares

- Normalmente colocamos el manillar perpendicular al suelo en una bici de hombre, e inclinado unos grados hacia atrás en una bici de mujer. Utiliza una llave Allen de 4 mm en la tapa delantera de el vástago del manillar, ten cuidado de no apretar demasiado, ya que se trata de aluminio.
- Mira a través de el vástago del manillar hasta la rueda delantera y ajusta el vástago del manillar para que esté recta. Utiliza una llave Allen de 6 mm para apretar los dos tornillos de apriete de el vástago del manillar.
- Palancas de freno: con una llave Allen de 4 mm, afloja y gira las palancas hasta el ángulo deseado y luego apriétalas. 6 nm o 50 lb-in de par de apriete.
- Si es necesario, el cambio de puño se puede aflojar y girar, y volver a apretar. No aprietes en exceso, ya que puedes romper la carcasa de plástico.

2. Pinzas de freno

- Enrosca los tornillos de la pinza, hasta que el movimiento de la pinza quede restringido, pero aún pueda moverse ligeramente.
- Mira a través del freno, observando el espacio entre las zapatas y el rotor. Tu objetivo es girar la pinza para que haya el mismo espacio entre las zapatas y el rotor a ambos lados. Nos parece que utilizar un trozo de papel de color brillante en el suelo nos ayuda a ver la luz entre la zapata y el rotor.
- Aprieta ligeramente los tornillos de fijación de la pinza, asegurándote de que el ajuste se mantiene constante.
- Repite el apriete cuando estés seguro de que la pinza está en el ángulo correcto.

- Puede ser necesario doblar ligeramente el brazo de montaje de la pinza para ajustar el ángulo de la pinza, de modo que las pastillas golpeen el disco uniformemente.
- Repite este proceso en el freno trasero.

PRECAUCIÓN: Los frenos de disco tienen un periodo de asentamiento, y la fuerza de frenado aumentará gradualmente a medida que avance dicho periodo. Asegúrate de que eres consciente de estos aumentos de la fuerza de frenado cuando utilices los frenos durante el periodo de asentamiento. Lo mismo ocurrirá cuando se cambien las pastillas o el disco de freno.

3. Juego de dirección

- Éste es el ajuste más sencillo. Si se elimina la holgura de el vástago del manillar y los separadores de la horquilla, entonces hay que afinar la tensión.
- Afloja los 2 tornillos de apriete de 6 mm de el vástago del manillar para permitir que ésta se mueva.
- Con una llave Allen de 5 mm, añade tensión a la tapa superior.
- Para comprobar la tensión adecuada, bloquea SÓLO el freno delantero y balancea la bicicleta hacia delante y hacia atrás. Si el juego de dirección está flojo, se notará la holgura durante el balanceo. Aprieta la tensión de la tapa superior hasta que desaparezca la holgura.
- Aprieta los dos tornillos de apriete después de enderezar el vástago del manillar.

4. Sillín

- Como máximo, la punta del sillín y la parte trasera deben estar niveladas. Normalmente ajustamos la punta 1-2 muescas hacia abajo.
- Aprieta el tornillo de la abrazadera del sillín a 20 nm o 180 in-lb.
- La altura del asiento depende de las preferencias personales. Para distancias más largas, intenta que el asiento esté ligeramente más alto, para permitir una extensión más completa de las piernas. Las piernas no deben bloquearse, sino tener una flexión de entre 5 y 10 grados en la rodilla, con la punta del pie sobre el pedal.
- Repite este proceso en el freno trasero.

6. Ajuste del Cambio (7+ velocidades)

- Inicia el ajuste con la cadena en la marcha trasera más pequeña.
- Sin pedalear, acciona el cambio de una marcha más fácil. Empieza a pedalear.
- Si la cadena no salta inmediatamente a la siguiente marcha, ajusta la tensión del cable. Desde atrás mirando hacia la parte delantera de la bicicleta, gira el regulador del cable 1 vuelta en sentido contrario a las agujas del reloj.
- Pulsa la palanca de cambio para la siguiente marcha más fácil.
- Si la cadena no salta inmediatamente a la siguiente marcha, ajusta la tensión del cable. Desde atrás mirando hacia la parte delantera de la bicicleta, gira el regulador del cable 1 vuelta en sentido contrario a las agujas del reloj.

- Repítelo hasta que cambie inmediatamente.
- Ahora cambia a una marcha más dura. Si vacila al pasar a la marcha más dura, el cable está ligeramente demasiado tenso, gira el regulador del cable 1/2 vuelta en el sentido de las agujas del reloj.
- Los pequeños ajustes ayudan mucho en este proceso.

7. Neumáticos

- Preferimos que la presión de los neumáticos esté ajustada a 30 psi. De fábrica, la presión suele ser de 10 psi.
- Añadiendo 5 libras cada vez, infla lentamente los neumáticos. Asegúrate de que el neumático se asienta uniformemente en la llanta.
- Si es necesario, con la palma de la mano, empuja hacia dentro el neumático cuando el talón esté demasiado fuera de la llanta. La nervadura del talón del neumático debe quedar expuesta 1-2 mm en todo su contorno, de forma uniforme.
- Añade otras 5 libras, y de nuevo asegúrate de que el neumático asienta uniformemente.
- Repite este proceso hasta que los neumáticos alcancen 30 psi. Si el neumático parece desnivelado, quita el aire e intenta volver a inflarlo. Las llantas pintadas son más resbaladizas, y el talón del neumático puede deslizarse durante el inflado.

8. Batería

- Las baterías llegan en un estado ligeramente descargado.
- Durante la preparación, las baterías tienen energía suficiente para encender y poner a punto, y quizás para una prueba de conducción.
- La carga completa en sistemas de 48v es de 54,6v. El sistema está diseñado para apagarse cuando la tensión es baja, en torno a 42v, para protegerse.
- El tiempo de carga completa suele ser inferior a 5 horas, dependiendo del entorno y del estado de la batería.
- El puerto de carga está en la parte inferior derecha de la batería, bajo una tapa negra protectora antipolvo.
- Te recomendamos que enchufes el cargador primero a la batería y luego a una toma de corriente.
- Si lo deseas, puedes utilizar un temporizador de luz para controlar la carga de la batería en un intervalo de 1 hora encendido 1 hora apagado. Esto puede evitar la sobrecarga y mejorar la vida útil de la batería.

9. Display

- Enciende la bici/el display.
- Durante los primeros 5 segundos, mantén pulsado el botón M situado a la izquierda del botón de encendido hasta que aparezca el menú de ajustes.
- En la primera pantalla nos ocupamos de dos ajustes, Sistema y Batería. Vuelve a pulsar el botón M para que Sistema cambie del sistema métrico al imperial. Vuelve a pulsar M para salir del cambio.
- Utiliza la tecla + para avanzar a más y pulsa M. Aquí se requiere una contraseña que es 1919 y que puedes introducir con la tecla + - y la tecla M.

- En el menú Avanzado, se puede ajustar el Tamaño de la Rueda. Debido a nuestros neumáticos más grandes, normalmente elegimos 28 para la anchura de 2,8, y 29 si tienes un tamaño de neumático de 3,5 in.
- Además, aquí se puede cambiar el Límite de Velocidad. 25 kmh es el máximo en esta configuración, lo que eliminaría cualquier limitación de velocidad.
- Te rogamos que no modifiques ningún otro ajuste. Aunque si quieres modificar la Asistencia, puedes hacerlo. La Asistencia sólo divide los niveles de potencia en tramos mayores o menores. Cualquiera que sea el número mayor mostrado, será el 100%.

Tu nueva Soul Beach Cruiser ya está lista para circular. Recomendamos comprobar el par de apriete y el ajuste después del primer recorrido, y después de 20 recorridos.

Aunque es cierto que las bicis eléctricas pueden mojarse, te recomendamos que intentes mantenerte alejado del agua en la medida de lo posible. Si hay mucha suciedad o barro, puedes limpiar la bici con una manguera, pero abstente de rociar con chorros de agua los componentes o los rodamientos. Te recomendamos que utilices un paño de microfibra y productos de limpieza suaves, como limpiacristales, para la limpieza general. Intenta no mojar la pantalla. Si bien es difícil de quitar, te recomendamos que la cubras con un plástico si va a estar expuesta a la lluvia.

En nuestra página web (www.soulfastebikes.eu) encontrarás vídeos de montaje y ajuste. Si necesitas más ayuda, no dudes en ponerte en contacto con nosotros por correo electrónico o por teléfono.

MANTENIMIENTO DE LA BICICLETA

El objetivo de esta sección no es explicar las diferentes técnicas de mantenimiento y ajuste de la bicicleta, sino mantener tu bicicleta en buen estado funcional. El ajuste de piezas individuales se realiza en puntos de servicio especializados.

FRECUENCIA DE LAS COMPROBACIONES O INTERVALOS DE MANTENIMIENTO DE LAS PIEZAS INDIVIDUALES

Antes de cada uso:

Presión de aire en los neumáticos: la presión recomendada está indicada en el lateral de cada neumático. Comprueba el funcionamiento y el desgaste de los frenos.

Comprueba el desgaste de las pastillas de freno. Inspecciona visualmente las posibles fugas en las juntas del latiguillo / pinza / palanca presionando regularmente la palanca de freno. Si aparece una fuga de líquido de frenos, ponte en contacto

inmediatamente con el distribuidor donde compraste la bicicleta. Una fuga podría provocar el fallo de los frenos. Inspección de las pastillas de los frenos V-brake: elimina la suciedad y las impurezas, especialmente la gravilla y virutas metálicas. Estado de la suspensión delantera - la horquilla debe limpiarse con un paño húmedo después de cada uso. La parte móvil visible debe engrasarse con un lubricante de silicona adecuado. Estado del tirante trasero y los rodamientos de las bicis de suspensión total - las bicis de suspensión total requieren un cuidado complejo del tirante trasero, y es muy recomendable que dejes este proceso exclusivamente en manos de los expertos del servicio técnico. Si tienes una bicicleta de suspensión total, es aconsejable que compruebes si los amortiguadores funcionan correctamente (y si tienen la presión correcta correspondiente al peso del ciclista), y especialmente si no ha aparecido ningún juego (holgura) en los rodamientos y pivotes del tirante trasero. Si observas cualquier holgura en el tirante trasero de una bicicleta con suspensión total, ponte en contacto con el distribuidor donde compraste la bicicleta. El uso de la bicicleta con un rodamiento atascado puede causar daños irreversibles en el cuadro; ten en cuenta que tales daños no están cubiertos por la garantía del cuadro de la bicicleta.

Cada semana:

Estado de las ruedas - comprueba si los radios de la rueda están apretados y que no hay radios agrietados. En caso afirmativo, es necesario apretar o sustituir el radio. Si no tienes experiencia en esta tarea, es aconsejable que la dejes en manos de expertos. Nivel de presión en la horquilla /si el medio de suspensión es el aire/ - el aire se llena con una bomba especial que no se incluye con tu bicicleta.

Cada mes:

Estado de la cadena: la cadena de una bicicleta es la que sufre más tensión y también la que presenta mayor desgaste. La cadena debe medirse con una herramienta especial que te dirá si hay que cambiarla. Si controlas los kilómetros que recorres, según el terreno y el uso que haces de la bicicleta es aconsejable que midas la cadena por primera vez

después de haber recorrido unos 500 - 800 kilómetros. Después, la medición debe hacerse cada 200 - 300 kilómetros. Así evitarás el desgaste prematuro del dentado de los distintos componentes. El grado de desgaste de los cables interiores del freno y del cambio: si se rompe una hebra de un cable.

No confíes en que el cable "se mantenga", y sustitúyelo inmediatamente. Si no controlas los kilómetros que recorres, te conviene comprobar la longitud de la cadena 2 o 3 veces por temporada. Es una tarea que los técnicos realizan en menos de 20 segundos. Aprieta todos los tornillos de la bicicleta - , manillar, palancas de freno, portabidón, tornillos de la tija del sillín, tornillos de las pinzas de freno, tornillos del cambio trasero - sin sobrepasar nunca el par de apriete sugerido en cada uno de los componentes. Lubrica la tija del sillín. Cuando trabajes con aluminio (cuadro, tija de sillín), asegúrate siempre de que la parte de la tija de sillín que se inserta en el cuadro está bien lubricada.

Estado de los platos y bielas: integridad y apriete de cada uno de los tornillos del plato. En particular, esto se aplica al tornillo que sujeta la biela al eje. Si la biela se afloja en el eje, es necesario solucionar el problema **INMEDIATAMENTE**, ya que incluso una salida corta con una biela "suelta" puede causar una degradación irreversible de las bielas. La misma técnica debe utilizarse también para comprobar el apriete de los pedales en la biela. Cables de freno y cambio - de nuevo, no confíes en que el cable "se mantendrá" aunque esté dañado mecánicamente. Inspección del cuadro de la bicicleta - esto se refiere especialmente a las soldaduras, donde puede aparecer una grieta en casos aislados.

Cada año:

Lleva la bici a un taller autorizado para que la revisen antes de cada temporada ciclista. No todos los defectos y fallos, especialmente los ocultos, son evidentes para los ciclistas ocasionales. Confía en tu taller - distribuidor.

Consulta a tu distribuidor sobre el plan de servicio exacto y el programa de mantenimiento de tu bicicleta. El distribuidor propondrá el programa en función del modelo de tu bicicleta y del uso que hagas de ella. Los intervalos indicados anteriormente son los intervalos máximos recomendados para el mantenimiento regular de la bicicleta, es decir, no pueden ampliarse bajo ninguna circunstancia.

Si utilizas tu bicicleta de forma más intensa, o si tu distribuidor te lo aconseja, te recomendamos que acortes los intervalos y amplíes el alcance de las revisiones realizadas. Por ejemplo, si montas en bicicleta en condiciones climáticas adversas, en terrenos difíciles o has equipado tu bicicleta con componentes específicos con un intervalo de mantenimiento y un alcance del mantenimiento regular diferentes indicados por el fabricante (tu distribuidor te proporcionará instrucciones exactas sobre el mantenimiento de componentes concretos).

PRECAUCIONES IMPORTANTES

Las siguientes reclamaciones no se aplican al mantenimiento estándar de la bicicleta:

- Manivelas flojas en el eje central (tornillo central insuficientemente apretado).
- Holgura en el conjunto de la caña (tuercas de bloqueo del conjunto de la caña insuficientemente apretadas).
- Funcionamiento incorrecto de los frenos (debido al uso y al consiguiente desgaste de las zapatas, estiramiento de los cables de freno).
- Deslizamiento de la cadena hacia abajo (debido a un cambio de marcha incorrecto y al consiguiente cruce de la cadena y deslizamiento o arrastre contra otros piñones).
- Funcionamiento incorrecto del desviador trasero o delantero (rotura de los cables de mando y, en consecuencia, mantenimiento insuficiente).
- Holgura en los bujes delantero y trasero (conos insuficientemente apretados en los bujes).

SOUL

FAST E BIKES



www.soulfastebikes.eu

Follow us:



Imported and distributed by GALEON International Trading S.L. ||
www.galeon-international.com