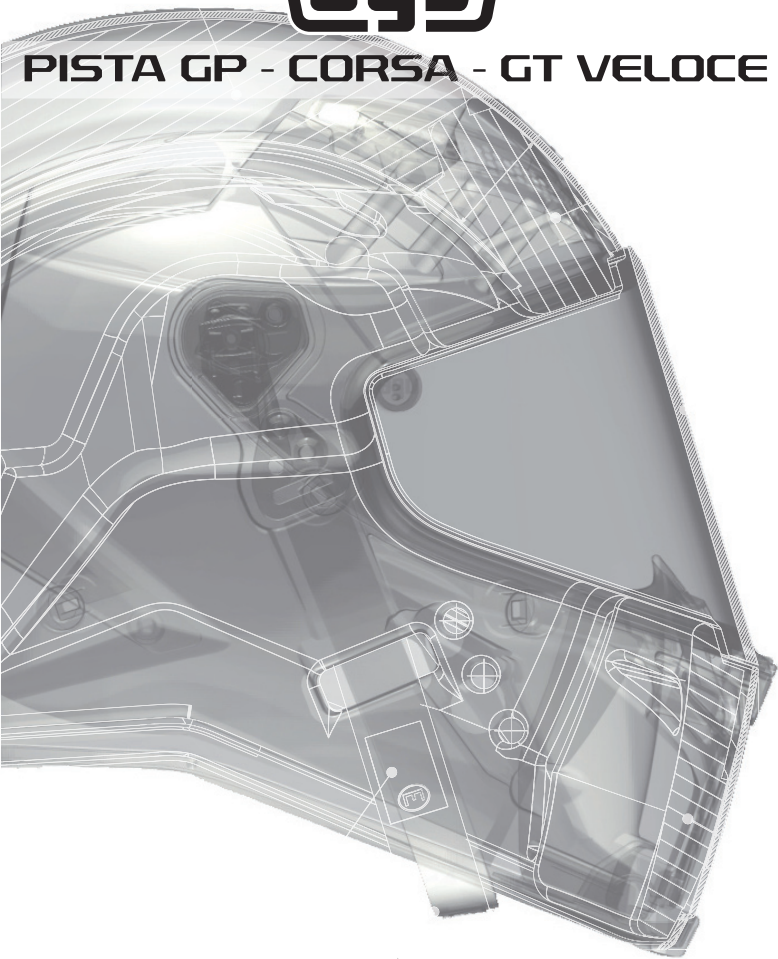




PISTA GP - CORSA - GT VELOCE



AVVERTENZA

Italiano _ Pag. 04

Prima di utilizzare il casco si prega di leggere con attenzione quanto riportato all'interno del presente libretto facendo riferimento alle figure esplicative situate alla fine. Si consiglia di conservare con cura questo manuale per ogni ulteriore consultazione.

WARNING

English _ Page 13

Please read this booklet carefully before using the helmet, referring to the explanatory figures located at the end. We recommend that you keep the booklet handy for further consultation.

ATTENTION

Français _ Page 22

Avant d'utiliser le casque, prière de lire attentivement les indications fournies dans ce guide en vous reportant aux figures explicatives placées à la fin. Il est conseillé de conserver ce guide avec soin afin de pouvoir le consulter ultérieurement.

ACHTUNG

Deutsch _ S. 31

Lesen Sie den Inhalt dieses Hefts aufmerksam durch, bevor Sie den Helm benutzen, und beachten Sie auch die erklärenden Abbildungen am Ende des Heftes. Bewahren Sie das Heft sorgfältig auf, um notfalls auch später Informationen nachschlagen zu können.

ATENCIÓN

Español _ Pág. 40

Antes de utilizar el casco, le rogamos que lea atentamente el contenido de este manual tomando como referencia las ilustraciones explicativas situadas al final.

Le aconsejamos guardarlo cuidadosamente para cualquier futura consulta.

AVISO

Portuguese _ Pág. 49

Antes de utilizar o capacete, ler com atenção o presente manual e consultar as figuras de explicação das últimas páginas.

Recomenda-se conservar com cuidado este manual para qualquer consulta posterior.

注意

中文 _ 58

在使用本摩托车头盔前，请仔细阅读说明书上的全部内容，并参照相关的图示。为进一步了解具体使用事项，建议保存好该说明书。

警告

日本語 _ 69 ページ

ヘルメットをご使用になる前に、本書の巻末に記載された説明図を参照しながら、本書の内容を良くお読みください。お読みになった後は、いつでも参照できるよう手近な場所に保管してください。

ITALIANO

GRAZIE PER AVER SCELTO AGV

Il casco che hai appena acquistato è il risultato dell'esperienza e della professionalità che AGV ha acquisito nei molti anni della sua attività.

Fin dal 1947, infatti, siamo impegnati a progettare e costruire caschi che garantiscano la massima sicurezza di chi li utilizza, partendo sempre dal banco di prova più duro: le competizioni sportive. Ne sono testimoni i numerosi ed importanti piloti, come Giacomo Agostini, Franco Uncini, Wayne Rainey, Troy Corser, Loris Capirossi, Max Biaggi e Valentino Rossi, che negli anni hanno scelto di utilizzare caschi AGV. Design accurato, attenzione nella scelta dei materiali, soluzioni e tecnologie innovative sono da sempre nel DNA di AGV. Ma dal momento che, l'utilizzo quotidiano e normale del casco è molto diverso da quello che caratterizza invece le competizioni sportive, abbiamo ricercato un comfort di alto livello che ti permetta di essere sempre sicuro ed a tuo agio in ogni situazione di guida.

DESTINAZIONE D'USO DEL CASCO

I caschi AGV sono progettati per garantire un'adeguata protezione per uso motociclistico.

⚠ AVVERTENZE. I caschi AGV non sono in particolare utilizzabili per competizioni automobilistiche e motonautiche o altri tipi d'uso. Il corretto uso del casco non esime l'utilizzatore dall'utilizzo di altri dispositivi di protezione, siano essi obbligatori o raccomandati durante la guida né dal rispetto delle regole del codice della strada.

Se avete acquistato un casco che non è conforme alla vostra destinazione d'uso restituitelo al vostro rivenditore.

Ogni casco possiede un'etichetta omologativa che costituisce una dichiarazione di conformità del modello di casco alla normativa vigente nel mercato di destinazione.

L'etichetta omologativa può essere fissata sul sottogola (normativa ECE 22-05 adottata in Europa e alcuni stati extraeuropei) o applicata in modo non removibile all'esterno del casco (Stati Uniti, Argentina, Australia e altri)

Non rimuovere o tentare di rimuovere l'etichetta omologativa dal casco. Non applicare al casco etichette omologative di cui non conoscete l'origine. Si tratta con tutta probabilità di etichette contraffatte. E' vietato dalla legge applicare etichette omologative contraffatte ai caschi.

Se hai dubbi sull'origine dell'etichetta omologativa applicata al tuo vostro casco contatta direttamente AGV, non il tuo rivenditore.

TIPI DI CASCO AD USO MOTOCICLISTICO

I caschi AGV possono essere suddivisi in quattro categorie:

Caschi aperti o jet: possono garantire maggior ventilazione e confort per uso in città, ma non sono progettati per garantire protezione in caso di impatti nella zona del mento e del viso. Possono essere equipaggiati di visiera oppure esserne sprovvisti. Secondo la norma ECE 22-05, l'etichetta omologativa possiede a fianco del codice che contraddistingue il modello, la sigla "J".

Caschi integrali con mentoniera protettiva: sono progettati anche per garantire protezione per impatti nella zona del mento. In particolare tra questi, i caschi off-road sono pensati per poter essere utilizzati anche fuori strada. Secondo la norma ECE 22-05 l'etichetta omologativa possiede a fianco del codice che contraddistingue il modello, la sigla "P"

Caschi integrali con mentoniera non protettiva: Non vengono progettati per garantire protezione per impatti nella zona del mento. Secondo la norma ECE 22-05, l'etichetta omologativa possiede a fianco del codice che

contraddistingue il modello, la sigla “NP”

Caschi apribili o modulari: Possiedono una mentoniera che può essere sollevata, ma secondo la norma ECE 22-05 sono progettati per poter essere utilizzati su strada con mentoniera sollevata, solo se nell’etichetta omologativa compare a fianco al codice identificativo del modello la sigla “P/J”. Se compare solo la sigla “P” non sono progettati per la guida con mentoniera sollevata. La mentoniera può essere sollevata solo per facilitare la calzatura del casco. In ogni caso non alzare o abbassare la mentoniera quando il vostro mezzo è in movimento. E’ un’operazione molto pericolosa sia perché si è obbligati a staccare la mano dal manubrio, sia perché la mentoniera coprirà per qualche istante la visibilità.

Vedi fig. 1 _ Esempio di etichetta omologativa ECE 22-05

E3: Sigla che indica la nazione ove il casco è stato omologato.

052644/P: Numero identificativo del modello omologato e tipo di protezione che il casco garantisce

000012: Numero seriale del casco

⚠ Attenzione. Se il casco che avete acquistato non corrisponde al tipo di protezione e al tipo di uso che volete farne, restituisilo al tuo rivenditore che ti saprà consigliare un modello più vicino alle tue necessità.

Nei caschi equipaggiati di serie con una visiera (siano essi aperti, integrali o modulari), la visiera è in grado di proteggere gli occhi da pulviscolo, detriti e insetti che possono essere pericolosi alla guida. Rimuovere la visiera, benché consentito dalle leggi vigenti, riduce la sicurezza alla guida.

SCELTA DEL CASCO APPROPRIATO

⚠ Attenzione. Per garantire la massima sicurezza, il casco deve calzare perfettamente ed essere confortevole: questo significa che non deve essere né troppo stretto, perché sarebbe impossibile da portare per un tempo prolungato, né troppo largo, per evitare che non protegga adeguatamente in caso di impatto, che ruoti lateralmente durante la guida oppure che si sfilì dalla testa. Per l’acquisto del tuo casco segui attentamente le istruzioni che seguono.

Vedi fig. 2 _ Prima di tutto, quindi, misura le dimensioni della tua testa per determinare la taglia corretta, passando il metro orizzontalmente attorno alla testa ad un paio di cm circa al di sopra delle sopracciglia e delle orecchie.

Vedi fig. 3 _ In base alla taglia così determinata, prova il casco per verificarne il comfort e la calzatura. Tira lateralmente le due parti del cinturino (vedi figura) ed infilalo facendolo scivolare sulla testa dal dietro in avanti.

Vedi fig. 3 a – 3 b _ Per garantire la massima visibilità questo casco ha una finestra molto più ampia rispetto agli altri caschi, quindi una volta indossato non cercare di farlo scendere verso gli occhi, ma posizionarlo prendendo a riferimento la posizione di zigomi e naso rispetto a guanciali e paranaso.

Vedi fig. 4 _ A questo punto verifica l’aderenza alla tua testa di ogni singola imbottitura interna (guanciali, cuffia superiore, imbottitura frontale) con guance, sommità del capo e fronte e poi, tenendo la testa ferma, prova a ruotare leggermente il casco prima a destra e sinistra e successivamente a muoverlo verso l’alto, verso il basso, avanti e indietro.

Vedi fig. 5 _ Il casco dovrebbe essere abbastanza aderente da tirare la pelle delle guance e della fronte. Di conseguenza, se il casco ruota con troppa facilità attorno alla testa, la taglia è troppo grande per te: prova una taglia inferiore.

Per completare la prova del casco, allaccia il cinturino sottogola. Regolalo per farlo aderire alla gola nel modo più stretto possibile senza che faccia male e poi, con la testa reclinata in avanti, prova a sfilare il casco tirandolo con le mani da dietro in avanti. Se il casco si sfilà con facilità, non è adatto a voi.

Se la taglia ti sembra corretta, tieni il casco calzato in testa per alcuni minuti e verifica di non avere dolori o sentire zone di pressione. Se sei indeciso, ripeti le varie fasi fino a trovare il casco che ti calza meglio. In caso di dubbio ed a parità di comfort tra due taglie, scegli sempre la taglia più piccola.

ISTRUZIONI D'USO E MANUTENZIONE DEL CASCO

AVVERTENZE

Nessun casco può garantire la sicurezza assoluta in caso di incidente.

Per garantire la protezione per la quale è stato progettato, il casco deve calzare perfettamente ed il sistema di ritenzione deve essere correttamente e perfettamente allacciato. Con il sistema di ritenzione comodamente ma saldamente allacciato, non dovrebbe essere possibile rimuovere il casco dalla testa. Il cinturino deve essere sistemato sotto il mento e stretto in maniera tale da rimanere in tensione durante l'intero utilizzo del casco; la legge richiede che il casco sia sempre correttamente allacciato.

Non attaccare nulla al casco che non sia espressamente previsto. Non praticare fori o tagli sulla calotta. Non modificare in alcun modo il casco o i suoi componenti perché in questo modo se ne indebolisce la struttura e si rischia di pregiudicarne le capacità protettive. Per lo stesso motivo, non ridipingere il casco, non attaccare adesivi, non utilizzare prodotti aggressivi per pulizia e altri solventi.

Il casco è progettato per assorbire l'impatto attraverso parziale distruzione della calotta e delle componenti interne. Il casco potrebbe anche non presentare danneggiamenti visibili. Sostituisci il casco immediatamente nel caso tu abbia subito un urto anche lieve.

La calotta interna e l'imbottitura sono indispensabili per garantire le performance di protezione del casco.

Il casco tende ad invecchiare con il tempo e l'utilizzo: ti raccomandiamo di sostituire il casco quando presenta evidenti segni di deterioramento nelle sue componenti, i.e. crepe, ruggine, prodotto non più confortevole, cattivo stato delle componenti.

In ogni caso, si consiglia di sostituire il casco dopo 5 anni dall'acquisto.

Se non chiaramente previsto, il casco non può essere utilizzato con qualsiasi tipo di apparecchio per la comunicazione. Per verificare un'eventuale predisposizione del prodotto, si prega di consultare il libretto di uso e manutenzione specifico.

Solo i caschi off-road possono essere utilizzati con occhiali di protezione.

Alcuni modelli di casco possiedono nella dotazione di serie oltre ad una visiera trasparente uno schermo parasole interno a bassa trasmittanza luminosa. Tale schermo, in posizione abbassata non può essere utilizzato in condizioni di visibilità non adeguate (di notte, in galleria, in condizioni di scarsa visibilità in genere)

Alla guida non staccare mai le mani dal manubrio per azionare eventuali sistemi di comunicazione, movimentare componenti del casco (visiere, schermi parasole, mentoniere).

Qualsiasi operazione sul casco va effettuata a veicolo fermo.

Assicuratevi che la visiera del casco soddisfi i requisiti previsti dalla normativa AS 1609 (informazione valida per il mercato australiano).

SISTEMA DI RITENZIONE

Ci sono due tipi di sistemi di ritenzione: DD e Regolazione Micrometrica
Di seguito vengono riportate le indicazioni di utilizzo di queste due tipologie.

Vedi fig. 6 _ Sistema di ritenzione DD

Per allacciare il casco, passare il nastro tra i due anelli (6.1), tirare la parte terminale del nastro (6.2) fino a sentire il cinturino premere contro la mascella ed agganciare il bottone automatico antisventolio (6.3), come indicato in figura. Verificare che il casco rimanga ben saldo in testa (vedere anche il paragrafo “Scelta del casco appropriato”).

Per slacciare il casco, sganciare il bottone automatico tirando il terminale del nastro ed allentare il nastro sfilandolo dagli anelli, aiutandosi con la linguetta rossa, come indicato in figura.

Vedi fig. 7 _ Sistema di ritenzione con regolazione micrometrica

Il sistema di ritenzione con regolazione micrometrica necessita di una regolazione del cinturino prima di essere allacciato. Seguendo le indicazioni della figura, regolare la lunghezza del cinturino aumentando o riducendo la porzione di nastro che passa attraverso l’anello (7.1) fino ad ottenere una calzatura del casco adeguata quando il cinturino è allacciato.

Per allacciare il casco, inserire la linguetta dentata nella fibbia (7.2) e spingerla a fondo (7.3) fino a sentire il cinturino premere contro la mascella. Il sistema con regolazione micrometrica consente poi un’ulteriore e più precisa “taratura” del comfort e della vestibilità grazie alla possibilità di usare il numero di scatti della linguetta dentata che si preferisce (E’ consigliabile comunque inserire la linguetta nella fibbia il più a fondo possibile). Verificare che il casco rimanga ben saldo in testa (vedere anche il paragrafo che precede “Scelta del casco appropriato”). Per slacciare il casco, sollevare la levetta rossa aiutandosi con la fettuccia di tessuto (7.4) e poi sfilare la fibbia.

Vedi fig. 8 _ N. B. PULSANTI/VELCRO POSTI SUL SISTEMA DI RITENZIONE NON HANNO FUNZIONE DI FISSAGGIO MA SOLO DI ANTI-SVENTOLIO: NON VANNO UTILIZZATI IN ALTERNATIVA PER ALLACCIARE IL CINTURINO.

⚠ AVVERTENZE - PRIMA DI METTERSI ALLA GUIDA

Ricordati sempre di indossare ed allacciare il casco in modo corretto. Non indossare mai scarpe sotto il sistema di ritenzione o cappelli sotto il casco. Tutte le operazioni per indossare e regolare il casco vanno fatte a veicolo fermo. Verifica periodicamente lo stato di utilizzo del casco e dei suoi componenti soggetti ad usura (viti, meccanismi, pulsanti, parti in plastica, ecc.).

In particolare, controlla attentamente:

- la superficie del casco, per escludere la presenza di crepe;
- il buono stato del cinturino ed il funzionamento del sistema di ritenzione;
- il buono stato dell’imbottitura e dei bottoni/sistemi che la fissano al casco;
- la visiera, per escludere graffi e avere la certezza di una perfetta visibilità;
- il buon funzionamento del meccanismo visiera.

Tieni presente che il casco, in particolar modo se è integrale, può attutire i rumori del traffico e dell’ambiente circostante. Assicurati di poter comunque percepire suoni quali clacson e sirene di emergenza e valuta correttamente l’influenza che il casco ha sulla percezione delle condizioni esterne. Sii preparato a fronteggiare i repentini cambiamenti delle condizioni climatiche che si possono verificare mentre si guida e che possono influire sulle prestazioni del casco (es. appannamento di visiera per un abbassamento di temperatura o pioggia, scarsa visibilità durante le percorrenze di tunnel/gallerie, ecc.).

CURA E MANUTENZIONE DEL CASCO

Vedi fig. 9 _ Il casco va sempre maneggiato e trattato con cura in modo da mantenerne integre le funzioni di sicurezza.

Per pulire la calotta esterna e gli interni, usa lo specifico pulitore multiuso AGV. In alternativa per gli esterni puoi utilizzare un panno morbido inumidito con sapone neutro e acqua tiepida. Per gli interni non removibili ed il polistirolo interno puoi passare un panno morbido inumidito con sapone neutro e acqua tiepida. Per risciacquare, utilizza un panno morbido inumidito.

Gli interni removibili possono essere lavati a mano o in lavatrice in acqua tiepida (max 35°) e sapone neutro. Gli interni vanno sempre lasciati asciugare all'aria aperta e senza essere esposti a fonti di calore. Prima di utilizzare nuovamente il casco dopo la pulizia, assicurati che tutte le parti imbottite siano perfettamente asciutte in modo da evitare la formazione di cattivi odori e muffe.

Vedi fig. 10 _ Non utilizzare mai benzina, benzene o altri prodotti e solventi chimici perché possono compromettere il funzionamento e la struttura di alcune componenti del casco ed indebolirne le funzioni protettive. Per lo stesso motivo, ti sconsigliamo vivamente di ridipingere il casco: i solventi presenti nelle vernici possono danneggiare i materiali che compongono il casco. Non modificare in alcun modo il casco (ad esempio praticando fori o tagli sulla calotta, pressando il polistirolo, incidendo il sistema di ritenzione o le parti interne) perché in questo modo se ne indebolisce la struttura e si rischia di pregiudicarne le capacità protettive. Se devi sostituire una componente, usa sempre ricambi originali AGV: se hai dei dubbi su come effettuare un intervento sul casco rivolgiti ad un rivenditore AGV.

Vedi fig. 11 _ Evita tutti comportamenti o utilizzi del casco che ne possano pregiudicare le prestazioni:

- non viaggiare con il casco fissato all'anello antifurto/portacasco o alla sella per evitare che subisca urti o abrasioni
- non posare il casco sugli steli degli specchietti retrovisori o su schienali per evitare danni all'imbottitura
- non sederti sul casco e non posarlo a terra
- evita di lasciare il casco in posti, come serbatoio e sellino della moto, dai quali può facilmente cadere ed essere danneggiato. Per lo stesso motivo tieni il casco al di fuori della portata di bambini ed animali che potrebbero farlo cadere, graffiarlo o rovinarlo.
- non rimuovere in alcun modo le parti strutturali del casco, come la calotta interna, il cinturino, le guarnizioni.
- Non esporre il casco a luce solare intensa.

NB I colori Fluo sono particolarmente delicati e sensibili alla luce: AGV non garantisce la durata della qualità dei colori Fluo nel tempo.

CURA E MANUTENZIONE DI VISIERA E PARTI IN PLASTICA

AVVERTENZE

La visiera deve essere mantenuta sempre in eccellenti condizioni per garantire una perfetta visibilità. Quando la visiera è graffiata, danneggiata o non può più essere pulita adeguatamente deve essere immediatamente sostituita. In particolare quando una visiera presenta graffi o abrasioni, la visibilità specialmente in caso di pioggia o nelle ore notturne durante l'incrocio con veicoli che procedono a fari accesi in senso contrario, può peggiorare drasticamente (Vedi fig. 12).

Per una pulizia ottimale della visiera, rimuovi la visiera dal casco e puliscila utilizzando un panno morbido e lo specifico pulitore AGV. In alternativa, usa un panno morbido e acqua tiepida: se la visiera è molto sporca puoi aggiungere del sapone neutro all'acqua. Sciacqua la visiera sotto acqua corrente ed asciugala con un panno morbido asciutto. La pulizia della visiera, come anche quella del casco, è decisamente più semplice e dà i risultati migliori quando è effettuata subito dopo l'utilizzo.

Non utilizzare mai benzina, benzene, pulitori per vetro o altri prodotti e solventi chimici perché possono compromettere le qualità della visiera

Non asciugare la visiera su fonti di calore

Non utilizzare oggetti taglienti o appuntiti per rimuovere lo sporco dalla visiera per evitare che si graffi.

Non applicare alla visiera adesivi o nastro adesivo

Segui le stesse indicazioni anche per pulire le parti in plastica del casco come prese d'aria e meccanismo visiera. Per rimuovere sporco, polvere o insetti dalle parti che non riesci a raggiungere con il panno, prova ad utilizzare dell'aria compressa. Se c'è il rischio di sporcare l'interno del casco durante questa operazione, rimuovi tutta l'imbottitura o proteggila adeguatamente rivestendola con carta di giornale.

MOVIMENTAZIONE VISIERA

La visiera è realizzata in policarbonato antigraffio, è dotata di un meccanismo che le conferisce un movimento di roto traslazione, questo permette alla visiera in fase di apertura di allontanarsi e di ruotare rispetto al casco, mentre in fase di chiusura di garantire una ottimale tenuta all'aria.

Il meccanismo prevede n° 3 posizioni di lavoro: tutto chiuso con visiera bloccata dal meccanismo presente sulla mentoniera, ideale per la marcia anche ad alte velocità, visiera aperta con microapertura per fare entrare una piccola quantità di aria durante la marcia a basse velocità, visiera tutta aperta e completamente sollevata da usare solo a veicolo fermo e per favorire le operazioni per indossare e regolare il casco.

Il meccanismo di blocco della visiera, oltre a garantire una ottimale tenuta all'aria durante la marcia, riduce le probabilità che la stessa si apra in caso di caduta evitando così che eventuali corpi estranei vengano in contatto con la testa dell'utilizzatore.

Abbassando la visiera essa si aggancia automaticamente; per aprirla invece vi sono n° 2 fasi:

1 - premere il pulsante e spingere la visiera verso l'alto (Fig. 13), la visiera si bloccherà sulla configurazione di microapertura;

2 - premere ancora il pulsante e spingere la visiera verso l'alto (Fig. 14), la visiera si sgancerà completamente e sarà libera di essere ruotata fino alla configurazione di completa apertura (Fig. 15).

 **Attenzione. Vi consigliamo di eseguire le operazioni che seguono appoggiando il casco su una superficie piana.**

SMONTAGGIO VISIERA

Per procedere alla rimozione della visiera, sollevarla fino alla totale apertura (Fig. 15),

quindi partendo da uno dei due lati del casco, tirare verso il basso la leva di sgancio (Fig. 16) ed allontanare la visiera dalla calotta (Fig. 17).

Ripetere l'operazione anche dall'altro lato e rimuovere la visiera.

MONTAGGIO VISIERA

Partendo da un lato del casco, con la visiera completamente sollevata (Fig. 15), tirare verso il basso la leva di bloccaggio della visiera, quindi inserirla sulla base rettangolare del meccanismo fissata al casco (Fig. 18). Successivamente rilasciare la leva di bloccaggio (Fig. 3) e ripetere l'operazione anche dall'altro lato. Aprire e chiudere la visiera per verificare la corretta rotazione e funzionamento del meccanismo di blocco e microapertura (Fig. 13, 14 e 15).

LENTE ANTIAPPANNAMENTO DI MARCA PINLOCK® E PELLICOLE TEAR-OFF

La visiera è dotata, come accessori, di lente antiappannamento di marca Pinlock® e di pellicole tear-off.

La lente antiappannamento di marca Pinlock® è realizzata con materie plastiche in grado di assorbire l'umidità ed evitare quindi l'appannamento della visiera. La lente antiappannamento di marca Pinlock® si adatta perfettamente al profilo della visiera, dove, una volta montata, forma una camera d'aria isolante ed ermetica garantendo comunque un ampio campo visivo.

Le pellicole tear-off permettono invece, con la loro rimozione, di mantenere un campo visivo pulito ed omogeneo per la massima visibilità e sicurezza in ogni condizione.

ASSEMBLAGGIO LENTE ANTIAPPANNAMENTO DI MARCAPINLOCK®

Dopo aver rimosso la visiera dal casco, collocare la lente antiappannamento di marca Pinlock® all'interno della stessa mantenendo la guarnizione in silicone verso l'interno della visiera.

Inserire l'incavo presente sul lato sinistro della lente sul pin presente all'interno della visiera nel lato sinistro (Fig. 19), successivamente inarcare leggermente la lente (Fig. 20) e inserire l'incavo destro sul pin destro della visiera.

(Fig. 21). Verificare che la guarnizione in silicone presente sulla lente antiappannamento di marca Pinlock® aderisca perfettamente alla visiera lungo tutto il perimetro del casco (Fig. 22).

Rimuovere la pellicola protettiva dalla lente antiappannamento di marca Pinlock® e montare la visiera sul casco.

 **Attenzione.** La lente antiappannamento di marca Pinlock® va maneggiata con cura in modo da evitare la formazione di graffi o abrasioni sulla superficie.

RIMOZIONE E PULIZIA DELLA LENTE ANTIAPPANNAMENTO DI MARCA PIN-LOCK®

Per rimuovere la lente ripetere le operazioni (Fig. 20 e Fig. 19) in sequenza inversa.

Pulire la lente antiappannamento di marca Pinlock® utilizzando del sapone liquido delicato, acqua tiepida e un panno morbido inumidito. Lasciare asciugare perfettamente per almeno un giorno prima di rimontarla.

 **Attenzione. NON USARE PRODOTTI DI PULIZIA ABRASIVI O LIQUIDI CONTENENTI AMMONIACA O ALCOOL.**

ASSEMBLAGGIO TEAR-OFF

La pellicola tear off serve a proteggere la visiera dallo sporco che si può accumulare durante la guida e permette di mantenerla pulita rimuovendo al bisogno la pellicola con un movimento a strappo.

 **Attenzione.** Prima di montare la pellicola tear off sulla visiera accertarsi di avere rimosso la pellicola protettiva presente su entrambi i lati.

Prima di installare il tear off ruotare i nottolini eccentrici in modo tale che si avvicinino tra loro; procedere agganciando la pellicola ai nottolini (Fig. 23) rivolgendo la linguetta per lo strappo dal lato del casco che si preferisce. Per facilitare l'afferraggio della linguetta e possibile piegare leggermente la pellicola verso l'esterno affinché non aderisca completamente al casco. Successivamente ruotare i nottolini eccentrici di fissaggio (Fig. 24) al fine di mettere in tensione la pellicola e farla aderire bene alla visiera. Infine è possibile, in base alle proprie preferenze, applicare una seconda pellicola tear off sopra la precedente rivolgendo la linguetta per lo strappo dal lato che si preferisce.

SMONTAGGIO/MONTAGGIO PARANASO

Estrarre il paranaso tirandolo verso l'alto (Fig. 25).

Per il rimontaggio inserire i denti di aggancio nelle apposite sedi e premere fino allo scatto.

RIMOZIONE PARAVENTO

Sfilare la parte del paravento inserita tra la calotta e mentoniera (Fig. 26).

Per rimontarlo, ripetere l'operazione in sequenza inversa.

RIMOZIONE GUANCIALI E PARANUCA

Impugnare i guanciali nella parte anteriore e sganciare i tre bottoni automatici per lato sottostanti (Fig. 27).

Sfilare il sottogola attraverso il foro rettangolare, quindi tirare il bordo inferiore dei guanciali verso l'esterno del casco per sfilare la parte inserita tra la calotta e il polistirolo (Fig. 28).

Per rimontarli, ripetere le operazioni in sequenza inversa.

RIMOZIONE CUFFIA

Dopo aver rimosso i guanciali, sfilare la parte posteriore della cuffia inserita tra calotta e polistirolo (Fig. 29), quindi sganciare i due bottoni a pressione posizionati nella zona frontale laterale (Fig. 30).

A questo punto la cuffia può essere rimossa completamente.

N.B. Estrarre la cuffia solo DOPO avere sganciato tutti i bottoni automatici di fissaggio e l'aggancio posteriore per evitare di danneggiare i bottoni stessi e/o di scuire le parti in tessuto.

Per rimontarla ripetere le operazioni in sequenza inversa.

REGOLAZIONE CUFFIA

La cuffia montata sul casco è regolabile al fine di permettere all'utente di raggiungere la miglior configurazione di comfort possibile.

Per regolare la cuffia è necessario prima rimuoverla dal casco (vedi paragrafo precedente).

La cuffia ha 2 possibilità di regolazione:

1- Se l'appoggio sulla sommità della testa è scarso spostare le 2 fasce verso il centro e in caso contrario spostarle ai lati tramite gli appositi inserti di nastro a strappo (Fig. 31);

2- Se l'utente desidera avere una calzata più stretta nell'area della nuca è possibile inserire nella tasca presente sul retro della cuffia, lo spessore in spugna di forma semicircolare incluso nella confezione del casco (Fig. 32).

LAVAGGIO INTERNI

Dopo aver provveduto alla rimozione degli interni, la cuffia e i guanciali possono essere lavati, a mano, immergendoli in acqua tiepida con sapone da bucato.

Dopo il lavaggio risciacquare con acqua corrente.

Non strizzare e lasciare asciugare a temperatura ambiente al riparo dal sole.

APERTURA/CHIUSURA PRESE ARIA MENTONIERA

Il casco è dotato di una presa aria sulla mentoniera, azionabile dall'interno del casco infilando un dito nella fessura presente nel paravento (Fig. 33).

Spingendo il cursore verso l'alto la presa aria si chiude (Fig. 34) mentre tirando il cursore verso il basso la presa aria si apre (Fig. 35).

È possibile parzializzare l'apertura fermando il cursore a metà della sua corsa disponibile.

APERTURA/CHIUSURA PRESE ARIA FRONTALI

Il casco è dotato di n° 3 prese aria disposte nella zona frontale del casco sopra alla visiera.

Per il casco **Pista GP** l'apertura o chiusura delle prese aria si ottiene rispettivamente rimuovendo o applicando dei tappi.

Per rimuovere i tappi laterali è necessario prendere la linguetta e tirare nella direzione della freccia (Fig. 36).

Per applicare i tappi laterali (Fig. 37), è necessario prima infilare l'estremità più stretta dentro alla cornice metallica quindi inarcare il tappo e inserire l'altra estremità, quindi premere il tappo al centro fino a ottenerne il completo inserimento.

Per rimuovere il tappo centrale è necessario prendere la linguetta e tirare nella direzione della freccia (Fig. 38).

Per applicare il tappo centrale (Fig. 39), è necessario prima infilarlo su di un lato dentro alla cornice metallica, quindi inarcare il tappo e inserire l'altra estremità quindi premere il tappo al centro fino a ottenerne il completo inserimento.

Per i caschi **Corsa** e **GT Veloce** l'apertura o chiusura delle prese aria avviene tramite un meccanismo apri/chiudi.

Per l'apertura delle prese aria è sufficiente spingere il cursore verso l'alto (Fig. 40) e per chiudere le prese aria è sufficiente spingere il cursore verso il basso (Fig. 41).

ESTRATTORI POSTERIORI

Nella zona posteriore del casco sono presenti n° 2 estrattori sempre aperti, grazie alla loro conformazione e posizionamento, permettono di estrarre l'aria dall'interno del casco con un effetto proporzionale all'aumentare della velocità.

MONTAGGIO/SMONTAGGIO SPOILER

Il casco è dotato di uno spoiler che permette di incrementare le prestazioni aerodinamiche del casco andando a ridurre la resistenza aerodinamica e ad aumentarne la stabilità.

Per smontare lo spoiler è necessario rimuovere le n° 3 viti che lo fissano al casco, n° 2 laterali e una centrale.

Per montarlo (Fig. 42) è necessario posizionare lo spoiler sul casco e fissarlo con le n° 3 apposite viti.

KIT RACE

Nel caso vogliate ulteriormente personalizzare il vostro casco per l'utilizzo in pista, è possibile acquistare il Kit Race, dove potete trovare:

- Visiera racing con viti di fissaggio, elimina la possibilità di distacco o apertura della visiera in caso di caduta
- Fascetta anti sudore, elimina eventuali problemi di sudorazione senza dover utilizzare un sottocasco e garantendo la miglior ventilazione
- Tappi antirumore, garantiscono il miglior comfort e concentrazione anche nell'uso con motociclette particolarmente rumorose

ELENCO COMPONENTI

Pista GP _ Fig. 43

1. VISIERA
2. PRESA ARIA CENTRALE
3. PRESA ARIA LATERALE
4. MECCANISMO VISIERA
5. NOTTOLINO TEAR-OFF / PINLOCK®
6. SPOILER
7. BORDO BASE
8. PRESA ARIA MENTONIERA

Corsa _ Fig. 44

9. TASTO APERTURA VISIERA
10. PARANASO
11. PARAVENTO
12. SISTEMA DI RITENZIONE
13. CUFFIA
14. GUANCIALI E PARANUCA
15. ESTRATTORI POSTERIORI
16. SPOILER

Gt Veloce _ Fig. 45

ESTENSIONE DELLA GARANZIA

Per poter usufruire dell'eventuale estensione della garanzia relativa al casco da te acquistato potrai collegarti all'apposita sezione contenuta nel sito web www.agv.com, leggere attentamente le condizioni di adesione e compilare l'eventuale scheda di registrazione entro 60 giorni dalla data di acquisto del tuo casco.

L'estensione della garanzia potrà avere una durata variabile a seconda del modello di casco da te acquistato. Le ulteriori informazioni e condizioni dell'estensione della garanzia sono riportate nella predetta sezione con-

tenuta sul sito web www.agv.com.

ENGLISH

THANK YOU FOR CHOOSING AGV

The helmet you have just purchased is the result of experience and professional know-how acquired by AGV over many years of operation.

Ever since 1947, we have been designing and manufacturing helmets that guarantee maximum safety for the user, always starting from the hardest test bench: sporting competitions. The many champions who over the years have chosen AGV helmets, such as Giacomo Agostini, Franco Uncini, Wayne Rainey, Troy Corser, Loris Capirossi, Max Biaggi e Valentino Rossi, are proof of this. Precise design, care over the choice of materials, innovative solutions and technologies have always been part of AGV's DNA.

However, as normal everyday use of the helmet differs greatly from use during sporting competitions, we have sought to provide a optimum comfort that offers safety and makes you feel at ease in any riding conditions.

INTENDED USE OF THE HELMET

AGV helmets are designed to guarantee adequate protection for motorcycle use.

 **WARNINGS.** In particular, AGV helmets are not suitable for use in car racing and boat racing or other uses. Correct use of the helmet does not exempt the user from using other protective devices, whether obligatory or recommended during riding, or from complying with the rules of the highway code.

If you have purchased a helmet that is not suitable for your intended use, return it to your dealer.

Each helmet is provided with a type approval label which forms the declaration of conformity of the helmet model with the laws in force in the market for which it is intended.

The type approval label can be affixed to the retention system (regulation ECE 22-05 adopted in Europe and some other non-European States) or affixed permanently to the outside of the helmet (United States, Argentina, Australia and others).

Do not remove or attempt to remove the type approval label from the helmet. Do not affix type approval labels of unknown origin to the helmet. These are more than likely counterfeit labels. It is against the law to affix counterfeit labels to helmets.

If you are in any doubt over the origin of the type approval label affixed to your helmet contact AGV directly, and not your dealer.

TYPES OF HELMET FOR MOTORCYCLE USE

AGV helmets can be divided into four categories:

Open face or jet helmets: these guarantee greater ventilation and comfort for city use, but are not designed to guarantee protection from impacts in the chin and face area. They may or may not be provided with a visor. According to regulation ECE 22-05, the type approval label has the letter "J" beside the model identification code.

Full face helmets with a protective chin guard: these are also designed to guarantee protection from impacts in the chin area. In particular, among these, off-road helmets have been designed to be used in off-road riding. According to regulation ECE 22-05, the type approval label has the letter "P" beside the model identification code.

Full-face helmets with a non-protective chin guard: these are not designed to guarantee protection from impacts in the chin area. According to regulation ECE 22-05, the type approval label has the letters "NP" beside the model identification code.

Modular helmets: they have a chin guard that can be lifted, but according to regulation ECE 22-05, they have only been designed to be used on road with the chin guard lifted if the type approval label has the letters "P/J"

beside the model identification code. If only the letter “P” appears they have not been designed to be used with the chin guard lifted. The chin guard should only be lifted to make the helmet easier to put on. In any case, do not lift or lower the chin guard when riding your motorcycle. This is a very dangerous operation, both because you are obliged to take your hand off the handlebar and because the chin guard will cover your field of vision for a few moments.

See fig. 1 _ Example of ECE 22-05 type approval label

E3: Code indicating the country in which the helmet was approved.

052644/P: Identification number of the approved model and type of protection guaranteed by the helmet

000012: Serial number of the helmet

⚠ Important. If the helmet you have purchased does not correspond to the type of protection and type of use you require, return it to your dealer, who will recommend a model more suitable for your needs.

In helmets with a visor fitted standard (whether open face, full face or modular), the visor can protect your eyes from dust, insects and debris which can be dangerous while riding. Although removing the visor is not against the law, it reduces riding safety.

CHOOSING THE RIGHT HELMET

⚠ Important. To guarantee maximum safety, the helmet must fit perfectly and be comfortable: this means that it must be neither too tight, as it would be impossible to wear for prolonged periods of time, nor too loose, as it would not provide sufficient protection in case of impact, could rotate to the side while riding or slip off the head. When purchasing your helmet, carefully follow the instructions below.

See fig. 2 _ First of all, measure the dimensions of your head to find the right size, by passing the tape measure around it a couple of cm above the eyebrows and ears.

See fig. 3 _ On the basis of the size determined through this measurement, try on the helmet for comfort and fit. Pull the two parts of the strap to the side (see figure) and put on the helmet, sliding it over the head from the back forward.

See fig. 3 a – 3 b _ To ensure maximum visibility this helmet has a much wider window than the others; therefore, after putting it on do not attempt to push it down towards your eyes, but adjust it by taking the position of the cheekbones and nose in relation to the cheek pads and nose guard as reference.

See fig. 4 _ Now check that all the internal paddings (cheek pads, crown pad, front padding) adhere to your head at the cheeks, top of the head and forehead. Then, holding your head still, try to turn the helmet slightly, first to the right and left and then try moving it up, down, backward and forward.

See fig. 5 _ The helmet should be sufficiently adherent to pull the skin on cheeks and forehead. Therefore, if the helmet turns too easily on the head it is too big for you: try a smaller size.

To complete the helmet test, fasten the chin strap. Adjust it so that it adheres to your throat as tightly as possible without hurting and then, with your head tilted forward, try to remove the helmet by pulling it from the back toward the front. If the helmet slips off easily, it is not suitable for you.

If the size seems right, keep the helmet on for a few minutes and ensure it does not cause any pain or pressure areas. If you are unsure, repeat the various steps until you find the helmet that fits you best. If in doubt between two sizes that both feel comfortable, always choose the smaller size.

INSTRUCTIONS FOR USE AND MAINTENANCE OF THE HELMET

WARNINGS

No helmet can guarantee total safety in an accident.

To guarantee the degree of protection for which it has been designed, the helmet must fit perfectly and the retention system must be correctly and securely fastened. With the retention system comfortably but securely fastened, it should not be possible to remove the helmet from the head. The chin strap must be positioned under the chin and tightened so that it remains in tension at all times during use of the helmet; the law requires that the helmet must be correctly fastened at all times.

Do not attach anything to the helmet, unless it has been specifically designed for this purpose. Do not drill holes or make cuts in the shell. Do not modify the helmet or its components in any way, as this weakens the structure and risks compromising its ability to protect. For the same reason, do not paint the helmet, do not attach stickers, do not use aggressive cleaning products and other solvents.

The helmet is designed to absorb impact through partial destruction of the shell and of the internal components. Damage to the helmet may not be visible. Replace the helmet immediately if it has sustained an impact, even slight.

The inner shell and the padding are essential to guarantee the protective properties of the helmet.

The helmet tends to age with time and use: we recommend replacing the helmet when its components show evident signs of deterioration, such as cracks, rust, discomfort, components in a bad state of repair.

In any case, we recommend replacing the helmet after 5 years from purchase.

Unless clearly specified, the helmet cannot be used with communication devices. To check whether the product is suitable, consult the helmet's user and maintenance booklet.

Only off-road helmets can be used with protective goggles.

Some helmet models are provided standard both with a transparent visor and an internal sunshield with low luminous transmittance. When lowered, this sunshield cannot be used in conditions of insufficient visibility (at night, in tunnels, in general conditions of poor visibility)

When riding never take your hands off the handlebars to use communication devices or adjust helmet components (visors, sunshields, chin guards). Any adjustments to the helmet must be carried out with the vehicle stopped.

Ensure that the helmet visor meets the requirements of standard AS 1609 (information valid for the Australian market).

RETENTION SYSTEM

There are two types of retention system: DD and Micrometric Adjustment

The instructions for using both types are indicated below.

See fig. 6 _ DD retention system To fasten the helmet, slot the tape through the two rings (6.1), pull the end of the tape (6.2) until the strap presses against the jaw and fasten the anti-flapping press-stud (6.3) as shown in the figure. Check that the helmet fits snugly (also see paragraph entitled “Choosing the right helmet”).

To release the helmet, unfasten the press stud pulling on the end of the tape and loosen the tape by sliding it through the rings, using the red tab, as indicated in the figure.

See fig.7) Retention system with micrometric adjustment

With the micrometric adjustment retention system, the strap must be adjusted before being fastened. Following the indications in the figure, adjust the length of the strap, lengthening or shortening the portion of tape that passes through the ring (7.1) until the helmet fits snugly when the strap is fastened.

To fasten the helmet, slot the serrated tab into the buckle (7.2) and push it as far as possible (7.3) until the strap presses against the jaw. With the micrometric adjustment system it is also possible to obtain more precise “calibration” of comfort and fit by using the preferred position of the serrated tab (it is always best to insert the tab as far as possible into the buckle). Check that the helmet fits snugly (also see paragraph entitled “Choosing the right helmet”). To remove the helmet, lift the red lever using the fabric ribbon (7.4) and then open the buckle.

See fig. 8 _ N.B. BUTTONS/VELCRO POSITIONED ON THE RETENTION SYSTEM ARE NOT FASTENINGS BUT ONLY PREVENT FLAPPING: THEY MUST NOT BE USED AS AN ALTERNATIVE TO FASTENING THE STRAP.

WARNINGS – BEFORE STARTING TO RIDE

Always remember to put your helmet on and fasten it correctly. Never wear scarves under the retention system or hats under the helmet. The helmet must be put on and adjusted with the vehicle stopped. Periodically check the condition of use of the helmet and any components subject to wear (screws, mechanisms, buttons, plastic parts, etc.).

In particular, carefully check:

- the surface of the helmet, to exclude the presence of cracks;
- the condition of the strap and correct operation of the retention system;
- the condition of the padding and of the buttons/systems that fasten it to the helmet;
- the visor, to exclude scratches and ensure perfect visibility;
- correct operation of the visor mechanism.

Remember that the helmet, particularly if it is full-face, can muffle noises from traffic and from the surrounding environment. Make sure you can still hear sounds such as horns and emergency sirens and correctly evaluate the impact of the helmet on your perception of external conditions.

Be prepared for sudden changes in weather conditions that may occur while riding and which may influence the performance of the helmet (e.g. fogging of the visor due to a drop in temperature or rain, poor visibility when driving through tunnels, etc.).

CARE AND MAINTENANCE OF THE HELMET

See fig. 9 _ The helmet must always be handled and treated with care so that all its safety features remain intact. Use the special AGV all-purpose cleaner to clean the outer shell and the internal padding. Alternatively, you can use a soft cloth moistened with mild soap and warm water. Non-removable internal paddings and internal polystyrene can be wiped with a soft cloth moistened with mild soap and warm water. Rinse with a soft cloth moistened in water.

Removable internal paddings can be hand or machine washed in warm water (max 35°) with mild soap. Internal paddings must always be left to dry in the open air without being exposed to sources of heat. Before using the helmet again after cleaning, make sure all padded parts are completely dry to prevent unpleasant odours and moulds from forming.

See fig. 10 _ Never use gasoline, benzene or other chemical products and solvents as they can impair the operation and structure of some helmet components and weaken its protective features. For the same reason, we strongly advise against painting the helmet, as the solvents in paints can damage the materials of the helmet. Never modify the helmet (for example, drill holes or make cuts in the shell, press the polystyrene, cut the retention system or internal parts) as this would weaken the structure and impair its protective properties. Always replace components with AGV original spare parts: contact an AGV dealer if you are unsure how to carry out any operation on the helmet.

See fig. 11 _ Avoid all conduct or use of the helmet that could impair its performance:

- do not ride with the helmet fastened to the theft-prevention/helmet ring or to the saddle, to avoid knocks and abrasions
- do not place the helmet on rear view mirror stems or on backrests to avoid damaging the padding
- do not sit on the helmet or place it on the ground
- do not leave the helmet in places such as the fuel tank or saddle of the bike, from which it could easily fall and be damaged. For the same reason, keep the helmet away from children and animals, who could cause it to fall, scratch or damage it.
- Do not remove structural parts of the helmet, such as the internal shell, strap or seals.
- Do not expose the helmet to strong sunlight.

N.B. Fluo colours are particularly delicate and sensitive to light: AGV does not guarantee the duration of the quality of Fluo colours over time.

CARE AND MAINTENANCE OF VISOR AND PLASTIC PARTS

WARNINGS

The visor must be kept in excellent condition at all times to ensure perfect visibility. The visor must be replaced immediately when it is scratched, damaged or cannot be cleaned properly. In particular, visibility may be drastically reduced when a visor has scratches or abrasions, especially in the rain or in the dark when encountering oncoming vehicles with headlights on (See fig. 12).

To clean the visor properly, remove it from the helmet and clean with a soft cloth and the special AGV cleaner. Alternatively, use a soft cloth moistened in warm water: if the visor is very dirty, a mild soap can be added to the water. Rinse the visor under running water and dry it with a soft dry cloth. Both visor and helmet are much easier to clean, and better results are obtained, if they are cleaned immediately after use.

Never use gasoline, benzene, glass cleaners or other chemical products and solvents, as they can impair the quality of the visor

Never dry the visor on sources of heat

Do not use sharp or pointed objects to remove dirt from the visor, as these could scratch it.

Do not apply stickers or adhesive tape to the visor

Follow the same instructions to clean plastic parts of the helmet, such as air vents and visor mechanism. To remove dirt, dust or insects from parts that cannot be reached with a cloth, try using compressed air. If there is any risk of soiling the inside of helmet during this operation remove all the padding, or cover it with newspaper to protect it.

VISOR MOVEMENT

The visor is made of scratch-proof polycarbonate, and is provided with a mechanism for roto-translational movement: this enables the visor to move away from the helmet and rotate during opening, while guaranteeing excellent airtightness during closing.

The mechanism has n° 3 operating positions: fully closed with the visor locked by the mechanism on the chin guard, ideal while riding at high speed, visor open with micro-openings to allow a small amount of air to flow in while riding at low speed, visor fully open and completely raised to be used only with the vehicle stopped and to make it easier to put the helmet on and make adjustments.

Besides guaranteeing excellent airtightness while riding, the visor locking mechanism reduces the probability of it opening in case of a fall, preventing any foreign bodies from coming into contact with the user's head.

The visor fastens automatically when lowered, while 2 operations are required to open it:

1 – press the button and push the visor upward (Fig. 13), the visor will be released in the micro-opening configuration;

2 – press the button again and push the visor upward (Fig. 14), the visor will be released fully and free to rotate to the fully open configuration (Fig. 15).

 **Important. We recommend that you carry out the following operations while resting the helmet on a flat surface.**

REMOVING THE VISOR

To remove the visor, lift it until it is fully open (Fig. 15),

then starting from one of the two sides of the helmet, pull the release lever downward (Fig. 16) and move the visor away from the shell (Fig. 17).

Repeat the operation on the other side and remove the visor.

FITTING THE VISOR

Starting from one side of the helmet, with the visor fully lifted (Fig. 15), pull the visor locking lever downward and insert it onto the rectangular base of the mechanism fastened to the helmet (Fig. 18). Then release the locking lever (Fig. 3) and repeat the operation on the other side. Open and close the visor to check correct rotation and operation of the locking and micro-opening mechanism (Figs. 13, 14 and 15).

PINLOCK® ANTI FOG LENS AND TEAR-OFFS

The visor can be fitted optionally with Pinlock® anti fog lens and tear-offs.

The Pinlock® anti fog lens is made of plastic materials capable of absorbing moisture and consequently preventing the visor from fogging. The Pinlock® anti fog lens adapts perfectly to the profile of the visor, where, once fitted, it forms an insulating and hermetic air chamber which nonetheless guarantees a wide field of vision. Tear-offs are removable strips that allow the field of vision to be kept clean and even for maximum visibility and safety in any conditions.

ASSEMBLING THE PINLOCK® ANTI FOG LENS

After removing the visor from the helmet, place the Pinlock® anti fog lens inside it, with the silicone seal facing the inside of the visor.

Insert the notch on the left side of the lens onto the pin located inside the visor on the left side (Fig. 19), then flex the lens slightly (Fig. 20) and insert the right notch onto the right pin of the visor.

Fig. 21 Check that that silicone seal on the Pinlock® anti fog lens adheres tightly to the visor along the whole of the perimeter of the helmet (Fig. 22).

Remove the protective film from the Pinlock® anti fog lens and fit the visor on the helmet.

 **Important. The Pinlock® anti fog lens must be handled with care to prevent scratches or abrasions from forming on its surface.**

REMOVING AND CLEANING THE PINLOCK® ANTI FOG LENS

To remove the lens repeat the operations (Fig. 20 and Fig. 19) in reverse order.

Clean the Pinlock® anti fog lens using mild soap, warm water and a moistened soft cloth. Allow it to dry thoroughly for at least one day before repositioning it.

 **Important. NEVER USE ABRASIVE CLEANING PRODUCTS OR LIQUIDS CONTAINING AMMONIA OR ALCOHOL.**

ASSEMBLING THE TEAR OFFS

The tear off is used to protect the visor from dirt that can accumulate while riding and to keep it clean by removing the strip as required by tearing it off.

 **Important. Make sure to remove the protective film on both sides before fitting the tear off on the visor.**

Before installing the tear off rotate the eccentric pawls, moving them toward each other; then fasten the tear off to the pawls (Fig. 23) with the tear-off tab on the side of the helmet you prefer. To make the tear-off tab easier to grasp, the tear off can be bent slightly to the outside, so that it does not adhere fully to the helmet. Then rotate the eccentric fastening pawls (Fig. 24) to tighten the tear off and make it adhere correctly to the visor. Finally, according to your needs, a second tear off can be applied over the first one, with the tear-off tab on the side you prefer.

REMOVING/FITTING THE NOSE GUARD

Remove the nose guard by pulling it upward (Fig.25).

To reposition, insert the fastening tooth into the special housings and press until it snaps into place.

REMOVING THE WIND BREAK

Slide out the part of the wind break inserted between the outer shell and the chin guard (Fig.26).

To replace it, repeat the operations in reverse order.

REMOVING THE CHEEK PADS AND NECK ROLL

Grasp the cheek pads at the front and release the three press studs on each side underneath (Fig. 27). Remove the chin strap through the rectangular hole and then pull the lower edge of the cheek pads toward the outside of the helmet to remove the part inserted between the shell and the polystyrene (Fig. 28).

To reposition, repeat the previous operations in reverse order.

REMOVING THE CROWN PAD

After having removed the cheek pads, remove the back part of the crown pad inserted between shell and polystyrene (Fig. 29), then release the two press studs positioned at the side of the front area (Fig. 30).

The crown pad can now be removed completely.

N.B. N.B. Remove the crown pad only AFTER having released all the press studs and the front fastener to avoid damaging them and/or prevent ripping the stitches of fabric parts.

To reposition, repeat the previous operations in reverse order.

ADJUSTING THE CROWN PAD

The crown pad fitted on the helmet is adjustable to allow the user to obtain the best possible comfort fit.

To adjust the crown pad it must first be removed from the helmet (see previous paragraph).

The crown pad has 2 possible adjustments:

- 1- If contact with the top of the head is poor, move the 2 bands toward the centre and, in the opposite case, move them to the sides using the special pull tape inserts (Fig. 31);
- 2- If the user wishes a tighter fit in the neck area, the semi-circular sponge pad included in the helmet pack can be inserted in the pocket located on the back of the crown pad (Fig. 32).

WASHING THE INNER PARTS

After having removed the inner parts, the crown pad and cheek pads can be hand washed in warm water with mild soap.

After washing, rinse in running water.

Do not wring and dry at room temperature away from direct sunlight.

OPENING/CLOSING THE CHIN GUARD AIR VENTS

The helmet has an air vent on the chin guard, which can be operated from inside the helmet by inserting a finger into the slot in the wind break (Fig. 33).

The air vent is closed by pushing the slider upward (Fig. 34), while the vent is closed by pulling the slider downward (Fig. 35).

Opening can be regulated by stopping the slider halfway through its travel.

OPENING/CLOSING THE FRONT AIR VENTS

The helmet has n° 3 air vents arranged in the front area of the helmet above the visor.

For the **Pista GP** helmet the air vents are opened and closed by respectively removing or fitting covers.

To remove the side covers grasp the tab and pull it in the direction of the arrow (Fig. 36).

To fit the side covers (Fig. 37), first insert the narrower end into the metal frame, then flex the cover and insert the other end; finally press the cover in the centre to insert it fully.

To remove the central cover grasp the tab and pull in the direction of the arrow (Fig. 38).

To fit the central cover (Fig. 39), first insert one side into the metal frame, then flex the cover and insert the other end; finally press the cover in the centre to insert it fully.

For **Corsa** and **GT Veloce** helmets the air vents are opened and closed with an opening/closing mechanism.

The air vents are opened by pushing the slider upward (Fig. 40) while the vents are closed by pulling the slider downward (Fig. 41).

REAR EXTRACTORS

The rear area of the helmet is provided with n° 2 extractors, which are always open due to their structure and position and allow air to be removed from inside the helmet with a proportional effect as speed increases.

FITTING/REMOVING THE SPOILER

The helmet is provided with a spoiler which can be used to increase its aerodynamic performance by reducing drag and increasing stability.

To remove the spoiler unscrew the 3 screws fastening it to the helmet, 2 at the sides and 1 in the centre.

To fit it (Fig. 42), the spoiler must be positioned on the helmet and fastened with the 3 screws.

RACE KIT

If you'd, like to personalise further your helmet for use on the track, we now offer a Race Kit that includes:

- A racing visor with fixing screws that ensures your visor cannot open or come away from your helmet in the event of a fall.
- A sweat band that absorbs excess sweat without the need for a balaclava and thus provides better ventilation.
- Earplugs that improve rider comfort and help your concentration on even the noisiest motorbikes.

COMPONENT LIST

Pista GP _ Fig. 43

Fig. 44

Gt Veloce _ Fig. 45

- | | |
|-----------------------------|------------------------------|
| 1. VISOR | 9. VISOR OPENING BUTTON |
| 2. CENTRAL AIR VENT | 10. NOSE-GUARD |
| 3. SIDE AIR VENT | 11. WIND BREAK |
| 4. VISOR MECHANISM | 12. RETENTION SYSTEM |
| 5. TEAR-OFF PAWL / PINLOCK® | 13. CROWN PAD |
| 6. SPOILER | 14. CHEEK PADS AND NECK ROLL |
| 7. BASE EDGE | 15. REAR EXTRACTORS |
| 8. AIR VENT ON CHIN GUARD | 16. SPOILER |

EXTENDED WARRANTY

If you wish to obtain an extended warranty on the helmet purchased, go to the website www.agv.com, carefully read the terms and conditions and fill in the registration form within 60 days of purchasing the helmet.

The extended warranty can have a variable duration, depending on the helmet model purchased. Further information, together with the terms and conditions of the extended warranty, can be found in the aforesaid section found on the website www.agv.com.

FRANÇAIS

MERCI D'AVOIR CHOISI AGV.

Le casque que vous venez d'acheter est le reflet de l'expérience et du professionnalisme acquis par AGV tout au long de ses nombreuses années d'activité.

En effet, nous concevons et fabriquons, depuis 1947, des casques qui garantissent à ceux qui les portent une sécurité maximale ; pour ce faire, nous choisissons toujours le banc d'essai le plus difficile, à savoir les compétitions sportives. De nombreux pilotes renommés, tels que Giacomo Agostini, Franco Uncini, Wayne Rainey, Troy Corser, Loris Capirossi, Max Biaggi et Valentino Rossi, qui ont choisi de porter des casques AGV, en sont les témoins. Un design soigné, une sélection très attentive des matériaux et des solutions et des technologies innovantes : telles sont depuis toujours les caractéristiques fondamentales des produits AGV.

Mais, comme le port quotidien et normal du casque est bien différent de l'usage qui en est fait lors des compétitions sportives, nous avons travaillé à un confort de haut niveau qui vous permet d'être toujours sûr et à l'aise dans toutes les circonstances de conduite.

USAGE PRÉVU DU CASQUE

Les casques AGV sont conçus pour garantir une protection adéquate aux motocyclistes.

⚠ RECOMMANDATIONS. Les casques AGV ne peuvent pas, en particulier, être utilisés pour des compétitions automobiles ou motonautiques ni d'autres types de courses. L'utilisation correcte du casque ne dispense pas l'utilisateur du port d'autres équipements de protection, obligatoires ou recommandés durant la conduite, ni du respect des règles du code de la route.

Si vous avez acheté un casque qui n'est pas conforme à l'usage que vous voulez en faire, rendez-le à votre revendeur.

Chaque casque possède une étiquette d'homologation qui constitue une déclaration de conformité du modèle de casque à la réglementation en vigueur sur le marché auquel il est destiné.

L'étiquette d'homologation peut être fixée sur la jugulaire (réglementation ECE 22/05 22-05 adoptée en Europe et dans certains pays extracommunautaires) ou appliquée, sans être amovible, à l'extérieur du casque (États-Unis, Argentine, Australie et autres).

Ne pas retirer ni tenter de retirer l'étiquette d'homologation du casque. Ne pas appliquer sur le casque des étiquettes d'homologation dont on ne connaît pas l'origine. Il s'agit très probablement d'étiquettes contrefaites. Il est interdit par la loi d'appliquer des étiquettes d'homologation contrefaites sur les casques.

Si vous avez des doutes sur l'origine de l'étiquette d'homologation appliquée sur votre casque, contactez directement AGV, et non votre revendeur.

TYPES DE CASQUE POUR MOTOCYCLISTES

Les casques AGV se divisent en quatre catégories :

Casques ouverts ou jet : ils garantissent une meilleure ventilation et un plus grand confort en ville mais ne sont pas conçus pour garantir une protection adéquate en cas de choc dans la zone du menton et du visage. Ils peuvent être ou non équipés d'un écran. Selon la norme ECE 22-05, l'étiquette d'homologation présente, à côté du code d'identification du modèle, le sigle « J ».

Casques intégraux avec mentonnière de protection : ils sont conçus pour protéger aussi la zone du menton en cas de choc. Parmi ces casques, les casques off-road, en particulier, sont étudiés pour pouvoir être utilisés dans les activités tout-terrain. Selon la norme ECE 22-05, l'étiquette d'homologation présente à côté du code d'identification du modèle, le sigle « P ».

Casques intégraux avec mentonnière non protectrice : ils ne sont pas conçus pour protéger la zone du menton en cas de choc. Selon la norme ECE 22-05, l'étiquette d'homologation présente, à côté du code d'identification du modèle, le sigle « NP ».

Casques ouvrables ou modulables : ils possèdent une mentonnière qui peut être relevée mais, selon la norme ECE 22-05, ils ne sont conçus pour pouvoir être portés sur route avec la mentonnière relevée que si le sigle « P/J » apparaît sur l'étiquette d'homologation, à côté du code d'identification du modèle. Si seul le sigle « P » est présent, ils ne sont pas indiqués pour la conduite avec la mentonnière relevée. La mentonnière peut être relevée uniquement pour faciliter l'enfilage du casque. Quoiqu'il en soit, ne pas relever ou abaisser la mentonnière quand votre véhicule est en mouvement. C'est une opération très dangereuse, d'une part parce qu'on est obligé d'enlever une main du guidon, d'autre part parce que la mentonnière interdira pendant quelques instants la visibilité.

Voir fig. 1 _ Exemple d'étiquette d'homologation ECE 22-05

E3 : sigle qui indique le pays où le casque est homologué.

052644/P : numéro d'identification du modèle homologué et type de protection garanti par le casque.

000012 : numéro de série du casque.

⚠ ATTENTION. Si le casque que vous avez acheté ne correspond pas au type de protection et au type d'usage que vous souhaitez, rendez-le au revendeur qui saura vous conseiller un modèle mieux adapté à vos exigences.

Sur les casques équipés de série d'un écran (qu'ils soient ouverts, intégraux ou modulables), l'écran permet de protéger les yeux contre la poussière, les débris et les insectes qui peuvent être dangereux durant la conduite. Le retrait de l'écran, même si les lois en vigueur l'autorisent, réduit la sécurité durant la conduite.

CHOIX DU CASQUE APPROPRIÉ

⚠ ATTENTION. Pour garantir une sécurité maximale, le casque doit être parfaitement ajusté et être confortable : cela signifie qu'il ne doit être ni trop serré, car il serait impossible de le porter longtemps, ni trop large car il pourrait alors ne pas protéger adéquatement en cas de choc, en tournant sur le côté ou en se dégageant de la tête. Pour l'achat de votre casque, suivez attentivement les instructions suivantes.

Voir fig. 2 _ Avant toute chose, il faut donc prendre les mesures de votre tête afin de déterminer la taille correcte : passez le mètre horizontalement autour de la tête, environ deux cm au-dessus des sourcils et des oreilles.

Voir fig. 3 _ En fonction de la taille ainsi mesurée, essayez le casque pour vérifier son ajustement et son confort. Saisissez latéralement les deux parties de la jugulaire (voir figure) et enflez le casque sur la tête d'arrière en avant.

Voir fig. 3 a – 3 b _ Pour garantir une visibilité maximale, ce casque a une ouverture beaucoup plus large que les autres casques ; donc, une fois qu'on l'a enfilé, il ne faut pas tenter de le faire descendre vers les yeux mais il faut le positionner en prenant comme point de repère les pommettes et le nez par rapport aux coussins de joue et au protège-nez.

Voir fig. 4 _ À présent, vérifiez que chaque garnissage intérieur (coussins de joue, coiffe supérieure, garnissage avant) adhère bien à la tête, au niveau des joues, du haut du crâne et du front puis, en tenant la tête immobile, essayez de tourner légèrement le casque d'abord à droite puis à gauche puis de le tirer vers le haut, vers le bas, en avant et en arrière.

Voir fig. 5 _ Le casque doit être suffisamment ajusté pour tirer la peau des joues et du front. Donc, si le casque tourne trop facilement autour de la tête, cela signifie que la taille est trop grande : essayez la taille en dessous. Pour terminer l'essai du casque, accrochez la jugulaire. Après l'avoir réglée de sorte qu'elle soit la plus ajustée possible au niveau de la gorge sans faire mal pour autant, inclinez la tête en avant et essayez de retirer le casque en le tirant avec les mains d'arrière en avant. Si le casque se retire facilement, il n'est pas adapté à vous. Si la taille paraît correcte, gardez le casque enfilé sur la tête pendant quelques minutes pour vous assurer que vous ne sentez aucune douleur ni point de pression. Si vous êtes indécis, répétez les différentes phases jusqu'à ce que vous trouviez le casque qui vous va le mieux. En cas de doute et à confort égal, entre deux tailles, choisissez toujours la taille la plus petite.

INSTRUCTIONS POUR L'UTILISATION ET L'ENTRETIEN DU CASQUE

⚠ RECOMMANDATIONS

Aucun casque ne peut garantir la sécurité absolue en cas d'accident.

Pour garantir la protection pour laquelle il a été conçu, le casque doit être parfaitement enfilé et le système d'attache doit être correctement et parfaitement fixé. Avec le système d'attache confortablement mais solidement fixé, il ne devrait pas être possible d'enlever le casque de la tête. La jugulaire doit être placée sous le menton et serrée de manière à rester tendue pendant toute la durée d'utilisation du casque ; la loi exige que le casque soit toujours correctement attaché.

Ne rien accrocher au casque qui ne soit pas expressément prévu. Ne pas percer ni entailler la calotte. Ne modifier ni le casque ni ses composants en aucun cas car cela pourrait fragiliser sa structure et réduire considérablement les caractéristiques de protection. Pour le même motif, il ne faut pas peindre le casque, ni coller des autocollants, ni utiliser des produits détergents agressifs ou d'autres solvants.

Le casque est conçu pour absorber les chocs à travers une destruction partielle de la calotte et des composants internes. Le casque pourrait même ne présenter aucun dommage visible. Remplacer immédiatement le casque en cas de choc, même léger.

Le calotin et le garnissage sont indispensables pour garantir les caractéristiques de protection du casque.

Le casque a tendance à vieillir avec le temps et à cause de l'usure : nous vous recommandons de le remplacer dès qu'il présente des signes évidents de détérioration de ses composants, tels que des fissures ou de la rouille, qu'il n'est plus confortable et que ses composants sont en mauvais état.

Il est conseillé, dans tous les cas, de remplacer le casque tous les 5 ans.

Si cela n'est pas clairement prévu, le casque ne peut pas être utilisé avec n'importe quel appareil de communication. Pour vérifier si le produit est prééquipé pour ce type de dispositif, consulter le guide d'utilisation et d'entretien spécifique.

Seuls les casques off-road peuvent être portés avec des lunettes de protection.

Certains modèles de casque possèdent, de série, en plus d'un écran transparent, un écran pare-soleil intérieur à basse transmission de lumière. Cet écran ne doit pas être abaissé quand les conditions de visibilité ne s'y prêtent pas (la nuit, dans un tunnel, en cas de faible visibilité en général).

Durant la conduite, ne jamais lâcher le guidon des mains pour actionner d'éventuels systèmes de communication ou manipuler des composants du casque (écrans, écrans pare-soleil, mentonnières). Toute opération sur le casque doit être effectuée avec le véhicule arrêté.

S'assurer que l'écran du casque est conforme aux exigences de la réglementation AS 1609 (information valable pour le marché australien).

SYSTÈME D'ATTACHE

Il existe deux types de systèmes d'attache : 2D et réglage micrométrique.

Les différentes utilisations de ces deux systèmes d'attache sont indiquées ci-dessous.

Voir fig. 6 - Système d'attache 2D

Pour attacher le casque, passer la sangle entre les deux anneaux (6.1), tirer le bout de la sangle (6.2) jusqu'à ce que la jugulaire soit plaquée contre la mâchoire et attacher le bouton-pression pour éviter à la sangle de flotter au vent (6.3), comme indiqué sur la figure. Vérifier que le casque reste bien en place sur la tête (voir aussi le paragraphe « Choix du casque approprié »).

Pour détacher le casque, ouvrir le bouton-pression en tirant sur le bout de la sangle et dégager la sangle des anneaux à l'aide de la languette rouge, comme indiqué sur la figure.

Voir fig. 7 - Système d'attache à réglage micrométrique

Le système d'attache à réglage micrométrique nécessite un réglage de la jugulaire avant d'être attaché. En suivant les indications de la figure, régler la longueur de la jugulaire en augmentant ou en réduisant la portion de sangle qui passe à travers l'anneau (7.1) de sorte que le casque soit parfaitement ajusté quand la jugulaire est attachée.

Pour attacher le casque, introduire la languette crantée dans la boucle (7.2) et la pousser à fond (7.3) jusqu'à ce que la jugulaire soit plaquée contre la mâchoire. Le système à réglage micrométrique permet de régler plus précisément, par la suite, le confort et l'ajustement, en utilisant le nombre de crans de la languette préféré (il est conseillé dans tous les cas, d'enfoncer le plus possible la languette dans la boucle). Vérifier que le casque reste bien en place sur la tête (voir aussi le paragraphe plus haut « Choix du casque approprié »). Pour détacher le casque, soulever la languette rouge à l'aide du morceau de tissu (7.4) puis dégager la boucle.

Voir fig. 8 - N. B. : les boutons/velcros présents sur le système d'attache ne servent pas à fixer le casque mais seulement à éviter à la sangle de flotter au vent ; ils ne doivent donc pas être utilisés pour attacher la jugulaire.

⚠ RECOMMANDATIONS - AVANT LA CONDUITE

Toujours porter et attacher le casque correctement. Ne jamais porter d'écharpe sous le système d'attache ni de chapeaux sous le casque. Toutes les opérations nécessaires pour enfiler le casque et le régler doivent être effectuées avec le véhicule arrêté. Vérifier périodiquement l'état du casque et de ses composants sujets à l'usure (vis, mécanismes, boutons, parties en plastique, etc.).

Contrôler attentivement, en particulier :

- la surface du casque afin d'exclure la présence de fissures ;
- le bon état de la jugulaire et le fonctionnement du système d'attache ;
- le bon état du garnissage et des boutons/systèmes qui le maintiennent fixé au casque ;
- l'écran, pour s'assurer qu'il n'y a pas de rayures et que la visibilité est parfaite ;
- le bon fonctionnement du mécanisme de l'écran.

Ne pas oublier que le casque, en particulier le casque intégral, peut atténuer les bruits du trafic et les sons environnants. S'assurer que l'on peut quand même entendre les sons, tels que ceux des klaxons et des sirènes d'alarme, et évaluer correctement l'influence du casque sur la perception des conditions extérieures.

Il faut être prêt à affronter les variations soudaines des conditions climatiques qui peuvent se produire durant la conduite et limiter la visibilité garantie par le casque (ex. : formation de buée sur l'écran à cause de la baisse de température ou de la pluie, faible visibilité dans les tunnels, etc.).

SOIN ET ENTRETIEN DU CASQUE

Voir fig. 9 _ Le casque doit toujours être manipulé et traité avec le plus grand soin afin de préserver totalement ses fonctions de sécurité.

Pour nettoyer la calotte et les parties intérieures, utiliser le nettoyant multi-usage spécifique AGV. Sinon, pour les parties extérieures, on peut aussi utiliser un chiffon doux imbibé d'eau tiède et de savon neutre. Pour les parties intérieures non amovibles et pour le polystyrène intérieur, on peut passer un chiffon doux imbibé d'eau tiède et de savon neutre. Pour rincer, utiliser un chiffon doux humide.

Les parties intérieures amovibles peuvent être lavées à la main ou en machine à l'eau tiède (35 °C max.) et avec du savon neutre. Les parties intérieures doivent toujours sécher à l'air libre, sans être exposées aux sources de chaleur. Avant de réutiliser le casque après le nettoyage, s'assurer que toutes les parties rembourrées sont parfaitement sèches afin d'éviter la formation de mauvaises odeurs et de moisissures.

Voir fig. 10 _ Ne jamais utiliser d'essence, de benzène ni d'autres produits ou solvants chimiques car ils pourraient abîmer la structure de certains composants du casque et réduire leurs fonctions de protection. Nous vous déconseillons vivement, pour le même motif, de repeindre le casque : les solvants présents dans les vernis peuvent détériorer les matériaux qui composent le casque. Ne modifier le casque sous aucun prétexte (par exemple en perçant des trous ou en gravant la calotte, en écrasant le polystyrène ou bien en intervenant sur le système d'attache ou sur les parties intérieures) car cela détériorerait la structure et pourrait donc altérer ses caractéristiques de protection. S'il faut remplacer un composant, toujours utiliser des pièces de rechange AGV : en cas de doute sur l'intervention à effectuer sur le casque, s'adresser à un revendeur AGV.

Voir fig. 11 _ Éviter tout comportement ou toute utilisation du casque qui pourraient nuire à ses performances :

- ne pas rouler avec le casque accroché à l'anneau antivol/porte-casque ou à la selle afin d'éviter les risques de choc ou d'abrasion ;
- ne pas poser le casque sur les tiges des rétroviseurs ou sur les dossiers afin de ne pas abîmer le garnissage ;
- ne pas s'asseoir sur le casque ni le poser par terre ;
- éviter de laisser le casque dans des endroits tels que le réservoir et le siège de la moto : il peut en effet facilement tomber et s'abîmer. Pour le même motif, il faut garder le casque hors de portée des enfants et des animaux qui pourraient le faire tomber, le rayer ou le détériorer ;
- n'enlever aucune partie de la structure du casque, telle que le calotin, la jugulaire et les joints ;
- ne pas exposer le casque au rayonnement solaire intense.

N. B. : les couleurs fluo sont particulièrement délicates et sensibles à la lumière : AGV ne garantit pas la durée de la qualité des teintes fluo dans le temps.

SOIN ET ENTRETIEN DE L'ÉCRAN ET DES PARTIES EN PLASTIQUE

RECOMMANDATIONS

L'écran doit toujours être propre et en parfait état afin de garantir une visibilité optimale. Quand l'écran est rayé ou abîmé ou qu'il ne peut plus être nettoyé correctement, il doit être immédiatement remplacé. En particulier, quand un écran présente des éraflures ou des abrasions, la visibilité, notamment en cas de pluie ou durant la nuit en cas de croisement avec des véhicules qui roulent avec les phares allumés en sens inverse, peut être considérablement réduite (voir fig. 12).

Pour un nettoyage optimal de l'écran, le retirer du casque et le nettoyer à l'aide d'un chiffon doux et du nettoyant spécifique AGV. Sinon, utiliser un chiffon doux et de l'eau tiède : si l'écran est très sale, vous pouvez ajouter un peu de savon neutre. Rincer l'écran à l'eau courante et le sécher avec un chiffon doux sec. Le nettoyage de l'écran, comme celui du casque, est extrêmement simple et donne de meilleurs résultats quand il est effectué tout de suite après l'utilisation.

Ne jamais utiliser d'essence, de benzène, de produit à vitre ni d'autres produits et solvants chimiques car ils peuvent altérer la qualité de l'écran.

Ne pas faire sécher l'écran sur des sources de chaleur.

Ne pas utiliser d'objets coupants ou pointus pour éliminer la saleté de l'écran afin d'éviter qu'il ne se raye.

Ne pas appliquer sur l'écran d'autocollants ni de ruban adhésif.

Les mêmes indications valent pour le nettoyage des parties en plastique du casque, telles que les prises d'air et le mécanisme de l'écran. Pour éliminer la saleté, la poussière ou les insectes dans les zones inaccessibles avec le chiffon, on peut utiliser de l'air comprimé. Pour éviter le risque de salir l'intérieur du casque durant cette opération, retirer tout le garnissage ou le protéger avec du papier journal.

ACTIONNEMENT DE L'ÉCRAN

L'écran est en polycarbonate inrayable et est doté d'un mécanisme qui garantit un mouvement de rotation ; cela permet à l'écran, quand on l'ouvre, de s'éloigner et de tourner par rapport au casque et de garantir, quand il est fermé, une excellente étanchéité à l'air.

Le mécanisme comprend 3 positions : totalement fermée avec l'écran bloqué par le mécanisme présent sur la mentonnière (idéale pour rouler, même à grande vitesse), écran ouvert avec une micro ouverture pour laisser passer une petite quantité d'air en cas de conduite lente, écran ouvert et complètement relevé uniquement avec le véhicule arrêté et pour faciliter les opérations d'enfilage et de réglage du casque.

Le mécanisme de blocage de l'écran garantit une étanchéité à l'air optimale durant la conduite, réduit le risque d'ouverture en cas de chute et donc de contact de la tête de l'utilisateur avec d'éventuels corps étrangers.

Quand on baisse l'écran, il se bloque automatiquement ; pour l'ouvrir, 2 phases sont nécessaires :

1 - presser le bouton et pousser l'écran vers le haut (fig. 13), l'écran se bloquera sur la position de micro ouverture ;

2 - presser de nouveau le bouton et pousser l'écran vers le haut (fig. 14) : il se déblocuera complètement et pourra tourner librement jusqu'à l'ouverture complète (fig. 15).

 **Attention. Nous vous conseillons d'exécuter les opérations suivantes en posant le casque sur une surface plate.**

DÉMONTAGE DE L'ÉCRAN

Pour enlever l'écran, le relever en position d'ouverture totale (fig. 15) puis, en partant d'un des deux côtés du casque, tirer vers le bas le levier de déblocage (fig. 16) et éloigner l'écran de la calotte (fig. 17).

Répéter cette opération de l'autre côté et enlever l'écran.

MONTAGE DE L'ÉCRAN

En partant d'un côté du casque, avec l'écran complètement relevé (fig. 15), tirer vers le bas le levier de déblocage de l'écran puis l'insérer sur la base rectangulaire du mécanisme fixée au casque (fig. 18). Ensuite, relâcher le levier de blocage (fig. 3) et répéter l'opération de l'autre côté. Ouvrir et fermer l'écran pour vérifier qu'il tourne correctement et que le mécanisme de blocage et de micro ouverture fonctionne (fig. 13, 14 et 15).

ÉCRAN ANTIBUÉE DE LA MARQUE PINLOCK® ET FILMS TEAR-OFF

L'écran est doté, comme accessoires, d'un écran antibuée de la marque Pinlock® et de films « tear-off ».

L'écran antibuée de la marque Pinlock® est réalisé avec des matières plastiques qui sont en mesure d'absorber l'humidité et d'éviter ainsi la formation de buée sur l'écran. L'écran antibuée de la marque Pinlock® s'adapte parfaitement au profil de l'écran où, une fois monté, il forme une couche d'air isolante et hermétique tout en garantissant un large champ visuel.

Quant aux films tear-off, ils permettent, une fois retirés, de conserver un champ visuel net et homogène pour une visibilité et une sécurité maximale dans toutes les conditions.

ASSEMBLAGE DE L'ÉCRAN ANTIBUÉE DE LA MARQUE PINLOCK®

Après avoir retiré l'écran du casque, placer l'écran antibuée de la marque Pinlock® à l'intérieur de ce dernier en maintenant le joint en silicone vers l'intérieur de l'écran.

Insérer la rainure présente sur le côté gauche de l'écran antibuée sur la vis présente à l'intérieur de l'écran sur

le côté gauche (fig. 19) puis courber légèrement l'écran antibuée (fig. 20) et insérer la rainure sur la vis droite de l'écran. (Fig. 21). Vérifier que le joint en silicone présent sur l'écran antibuée de la marque Pinlock® adhère parfaitement à l'écran sur tout le tour du casque (fig. 22).

Retirer le film de protection de l'écran antibuée de la marque Pinlock® et monter l'écran sur le casque.

 **Attention. L'écran antibuée de la marque Pinlock® doit être manipulé avec soin afin d'éviter tout risque de rayure ou d'abrasion sur la surface.**

RETRAIT ET NETTOYAGE DE L'ÉCRAN ANTIBUÉE DE LA MARQUE PINLOCK®

Pour enlever l'écran antibuée, répéter les opérations (fig. 20 et fig. 19) en sens inverse.

Nettoyer l'écran antibuée de la marque Pinlock® avec du savon liquide doux, de l'eau tiède et un chiffon doux humide. Laisser sécher complètement pendant au moins une journée avant de le remonter.

 **Attention. NE PAS UTILISER DE PRODUITS DE NETTOYAGE ABRASIFS OU DES LIQUIDES CONTENANT DE L'AMMONIAC OU DE L'ALCOOL.**

MISE EN PLACE DU TEAR-OFF

Le film tear off sert à protéger l'écran de la saleté qui peut s'accumuler durant la conduite et permet de le garder propre ; pour enlever le film, au besoin, il suffit de l'arracher.

 **Attention. Avant d'installer le film tear off sur l'écran, penser à retirer le film de protection présent des deux côtés.**

Avant d'installer le film tear off, tourner les molettes excentriques de sorte qu'elles se rapprochent l'une de l'autre ; ensuite, accrocher le film aux molettes (fig. 23) en plaçant la languette pour le retrait du côté du casque que l'on préfère. Pour qu'il soit plus facile de saisir la languette, il est possible de plier légèrement le film vers l'extérieur de sorte qu'il n'adhère pas totalement au casque. Ensuite, tourner les molettes excentriques de fixation (fig. 24) afin de tendre le film de sorte qu'il adhère parfaitement à l'écran. Enfin, il est possible, si on le souhaite, d'appliquer un deuxième film tear off sur le précédent en mettant la languette pour le retrait du côté que l'on préfère.

DÉMONTAGE/MONTAGE DU PROTÈGE-NEZ

Extraire le protège-nez en le tirant vers le haut (fig. 25).

Pour le remontage, insérer les crans d'accrochage dans les logements prévus et presser jusqu'au dé clic.

RETRAIT DU COUPE-VENT

Dégager la partie du coupe-vent positionnée entre la calotte et la mentonnière (fig. 26).

Pour la remonter, répéter l'opération en sens inverse.

RETRAIT DES COUSSINETS MAXILLAIRES ET PARE-NUQUE

Saisir les coussins de joue sur le devant et détacher les trois boutons-pression de chaque côté qui se trouvent dessous (fig. 27). Dégager la jugulaire à travers le trou rectangulaire puis tirer le bord inférieur des coussins de joue vers l'extérieur du casque pour dégager la partie positionnée entre la calotte et le polystyrène (fig. 28).

Pour les remonter, répéter les opérations ci-dessus en sens inverse.

RETRAIT DE LA COIFFE

Après avoir retiré les coussins de joue, dégager la partie arrière de la coiffe positionnée entre la calotte et le polystyrène (fig. 29) puis détacher les deux boutons-pression situés dans la zone frontale latérale (fig. 30).

Il est maintenant possible d'enlever complètement la coiffe.

N.B. : n'extraire la coiffe QU'APRÈS avoir détaché tous les boutons-pression et la fixation arrière pour éviter d'abîmer les boutons et/ou de découdre les parties en tissu.

Pour la remonter, répéter les opérations ci-dessus en sens inverse.

RÉGLAGE DE LA COIFFE

La coiffe montée sur le casque peut être réglée afin de permettre à l'utilisateur de s'assurer le meilleur confort possible.

Pour régler la coiffe, il faut d'abord l'enlever du casque (voir le paragraphe précédent).

La coiffe peut être réglée de deux manières :

1- Si elle n'adhère pas suffisamment au sommet de la tête, déplacer les deux parties vers le centre ; dans le cas contraire, les écarter sur les côtés grâce aux velcros (fig. 31) ;

2- Si l'utilisateur souhaite que le casque soit plus serré dans la zone de la nuque, on peut ajouter dans la poche présente à l'arrière de la coiffe, l'épaisseur en éponge de forme semi-circulaire fournie avec le casque (fig. 32).

LAVAGE DES PARTIES INTERNES

Une fois les parties intérieures retirées, la coiffe et les coussins de joue peuvent être lavés à la main en les plongeant dans de l'eau tiède savonneuse.

Après le lavage, rincer à l'eau courante.

Ne pas essorer et laisser sécher à température ambiante, à l'abri du soleil.

OUVERTURE/FERMETURE DES PRISES D'AIR DE LA MENTONNIÈRE

Le casque est pourvu d'une prise d'air sur la mentonnière, qui s'actionne par l'intérieur du casque en enfilant un doigt dans la fente présente dans le coupe-vent (fig. 33).

En poussant le curseur vers le haut, on ferme la prise d'air (fig. 34) et en tirant le curseur vers le bas, on l'ouvre (fig. 35).

Il est possible de n'ouvrir que partiellement la prise d'air en positionnant le curseur au milieu.

OUVERTURE/FERMETURE DES PRISES D'AIR FRONTALES

Le casque est pourvu de 3 prises d'air disposées dans la zone frontale du casque au-dessus de l'écran.

Pour le casque **Pista GP**, pour ouvrir ou fermer les prises d'air, il faut respectivement enlever ou appliquer des caches.

Pour retirer les caches latéraux, il faut saisir la languette et tirer dans le sens de la flèche (fig. 36).

Pour appliquer les caches latéraux (fig. 37), il faut d'abord enfiler l'extrémité la plus étroite dans le cadre métallique puis courber le cache et introduire l'autre extrémité et enfin appuyer sur le cache au centre jusqu'à ce qu'il soit parfaitement positionné.

Pour enlever le cache central, il faut saisir la languette et tirer dans le sens de la flèche (fig. 38).

Pour appliquer le cache central (fig. 39), il faut d'abord l'enfiler d'un côté dans le cadre métallique puis courber le cache et introduire l'autre extrémité et enfin appuyer sur le cache au centre jusqu'à ce qu'il soit parfaitement positionné.

Pour les casques **Corsa** et **GT Veloce**, l'ouverture ou la fermeture des prises d'air s'obtient en agissant sur un mécanisme ouvert/fermé.

Pour l'ouverture des prises d'air, il suffit de pousser le curseur vers le haut (fig. 40), pour la fermeture, de pousser le curseur vers le bas (fig. 41).

EXTRACTEURS ARRIÈRE

L'arrière du casque présente 2 extracteurs toujours ouverts ; grâce à leur forme et à leur position, ils permettent d'évacuer l'air présent à l'intérieur du casque avec un effet proportionnel à l'augmentation de la vitesse.

MONTAGE/DÉMONTAGE DE L'AILERON

Le casque est pourvu d'un aileron qui permet d'améliorer les performances aérodynamiques du casque en réduisant la résistance aérodynamique et en augmentant la stabilité.

Pour démonter l'aileron, il faut enlever les 3 vis de fixation au casque, 2 sur le côté et une au centre.

Pour le monter (fig. 42), il faut positionner l'aileron sur le casque et le fixer avec les 3 vis prévues.

KIT RACE

Pour personnaliser ultérieurement votre casque pour l'utiliser sur piste, vous pouvez acheter le Kit Race, où vous pourrez trouver:

- Visière Racing avec vis de fixation, qui élimine le risque de détachement ou d'ouverture de la visière en cas de chute
- Bande anti-transpiration, élimine les problèmes éventuels de transpiration sans recourir à un sous-casque et garantit une meilleure ventilation
- Bouchons antibruit garantissant un confort et une concentration accrus même avec des motos très bruyantes.

LISTE DES COMPOSANTS

Pista GP _ Fig. 43

1. ÉCRAN
2. PRISE D'AIR CENTRALE
3. PRISE D'AIR LATÉRALE
4. MÉCANISME DE L'ÉCRAN
5. MOLETTE TEAR-OFF / PINLOCK®
6. AILERON
7. BORD DE LA BASE
8. PRISE D'AIR MENTONNIÈRE

Corsa _ Fig. 44

9. TOUCHE D'OUVERTURE DE L'ÉCRAN
10. PROTÈGE-NEZ
11. COUPE-VENT
12. SYSTÈME D'ATTACHE
13. COIFFE
14. COUSSINS DE JOUES ET PARE-NUQUE
15. EXTRACTEURS ARRIÈRE
16. AILERON

Gt Veloce _ Fig. 45

EXTENSION DE GARANTIE

Pour pouvoir bénéficier de l'éventuelle extension de garantie pour le casque acheté, aller dans la section relative à la garantie du Web www.agv.com, lire attentivement les conditions d'adhésion et remplir la fiche d'enregistrement sous 60 jours à compter de la date d'achat du casque.

L'extension de garantie pourra avoir une durée variable en fonction du modèle de casque acheté. Les autres informations et conditions de l'extension de garantie sont fournies dans la même section du site web www.agv.com.

DEUTSCH

AGV DANKT IHNEN FÜR DAS ENTGEGENGEBRACHTЕ VERTRAUEN

Der Helm, den Sie gerade gekauft haben, ist das Ergebnis von Erfahrung und Professionalität, die AGV in ihrer langjährigen Tätigkeit erworben hat.

Wir entwerfen und bauen seit 1947 Helme, die für die maximale Sicherheit der Fahrer garantieren, indem wir sie bei Motorradrennen der härtesten aller Bewährungsproben unterziehen. Davon zeugen die Erfolge zahlreicher wichtiger Piloten wie Giacomo Agostini, Franco Uncini, Wayne Rainey, Troy Corser, Loris Capirossi, Max Biaggi und Valentino Rossi, die sich alle im Laufe der Jahre für AGV-Helme entschieden haben. Sorgfalt im Design und bei der Auswahl des Materials sowie innovative Lösungen und Technologien gehören seit eh und je zum Markencharakter von AGV.

Da aber das normale, alltägliche Tragen eines Helms ganz anders ist als bei Sportrennen, haben wir uns um hohen Komfort bemüht, damit Sie sich in jeder Fahrsituation sicher und wohl fühlen.

ГЕВРАУЧSБESTIMMUNG DES HELMS

Die AGV-Helme sollen beim Motorradfahren einen hohen Grad an Schutz gewährleisten.

⚠ HINWEISE. Die AGV-Helme sind weder für Auto- und Wassersportrennen noch für andere Nutzungen geeignet. Das korrekte Tragen eines Helms befreit aber den Nutzer nicht von der Verwendung anderer obligatorischer oder beim Fahren empfohlener Schutzausrüstungen noch von der Einhaltung der Straßenverkehrsordnung.

Falls Sie einen Helm gekauft haben, der nicht Ihrer Gebrauchsbestimmung entspricht, geben Sie ihn an Ihren Händler zurück.

Jeder Helm verfügt über eine Zulassungsetikette, die anzeigt, dass das entsprechende Helmodell den auf dem jeweiligen Markt geltenden Normen entspricht.

Die Zulassungsetikette befindet sich entweder unter dem Kinn (die in Europa und einigen außereuropäischen Ländern geltende Norm ECE 22-05) oder wurde – nicht entfernbar – an der Helmaußenseite angebracht (USA, Argentinien, Australien u. a.)

Die Zulassungsetikette nicht vom Helm entfernen oder versuchen zu entfernen. Keine Zulassungsetiketten, deren Herkunft man nicht kennt, auf den Helm kleben. Es handelt sich dabei mit großer Wahrscheinlichkeit um Fälschungen. Es ist gesetzlich verboten, gefälschte Etiketten auf Helme zu kleben.

Falls Sie in Bezug auf die Herkunft der Zulassungsetikette an ihrem Helm Zweifel haben, wenden Sie sich bitte direkt an AGV und nicht an Ihren Händler.

MOTORRADHELMTYPEN

Die AGV-Helme können in vier Kategorien eingeteilt werden:

Offene oder Jet-Helme: diese sorgen für bessere Belüftung und Komfort im Stadtverkehr, sind aber nicht als Aufprallschutz für Kinn und Gesicht gedacht. Sie werden mit oder ohne Visier angeboten. Gemäß der Norm ECE 22-05 trägt die Zulassungsetikette neben dem Modellcode die Abkürzung "J".

Integralhelme mit Kinnschutz: Diese gewähren Schutz bei Aufprallen im Kinnbereich. Insbesondere die Off-road-Helme können auch bei Geländefahrten getragen werden. Gemäß der Norm ECE 22-05 trägt die Zulassungsetikette neben dem Modellcode die Abkürzung "P".

Integralhelme mit einfachem Kinnschutz: Diese gewähren keinen Schutz bei Aufprallen im Kinnbereich. Gemäß der Norm ECE 22-05 trägt die Zulassungsetikette neben dem Modellcode die Abkürzung "NP".

Aufklappbare oder Modularhelme: Ihr Kinnschutz kann angehoben werden, aber gemäß der Norm ECE 22-05 sind sie nur dann für Straßenfahrten mit angehobenem Kinnschutz geeignet, wenn auf der Zulassungsetikette neben dem Modellcode die Abkürzung "P/J" steht. Wenn hier nur die Abkürzung "P" steht, sind sie nicht für

Fahrten mit aufgeklapptem Kinnschutz gedacht. Der Kinnschutz darf nur dann aufgeklappt werden, wenn dies das Aufsetzen des Helms erleichtert. Auf jeden Fall sollte man den Kinnschutz beim Fahren weder anheben noch senken. Dies wäre insofern gefährlich, als man dabei einerseits die Hand vom Lenker nehmen muss und andererseits kurze Zeit lang das Sichtfeld bedeckt wird.

Siehe Abb. 1 _ Beispiel für Zulassungsetikette ECE 22-05

E3: Abkürzung für das Land, in dem der Helm zugelassen wurde.

052644/P: Identifizierungsnummer des zugelassenen Modells und Schutztyp, für den der Helm garantiert

000012: Helm-Seriennummer

⚠ Achtung. Falls der von Ihnen gekaufte Helm nicht der Art von Schutz und Gebrauch entspricht, die Sie brauchen, geben Sie ihn an Ihren Händler zurück und lassen sich ein für Sie besser geeignetes Modell empfehlen.

Bei den serienmäßig mit einem Visier ausgestatteten Helmen (egal ob offene, Integral- oder modulare Helme), kann das Visier die Augen vor Staub, Geröll und Insekten schützen, die beim Fahren gefährlich sein können. Fahren ohne Visier ist zwar gesetzlich erlaubt, verringert aber die Sicherheit.

WAHL DES GEEIGNETEN HELMS

⚠ Achtung. Zur maximalen Sicherheit muss der Helm perfekt sitzen und bequem anliegen: d. h., er darf weder zu eng sein, denn dann wäre es unmöglich, ihn längere Zeit zu tragen, noch zu weit, weil er dann bei Aufprall keinen angemessenen Schutz bietet, sich beim Fahren seitlich dreht oder vom Kopf abrutscht. Beachten Sie beim Kauf Ihres Helms genau die folgenden Anweisungen.

Siehe Abb. 2 _ Messen Sie zuerst Ihren Kopfumfang, um die richtige Größe zu bestimmen, indem Sie das Maßband circa zwei cm über den Augenbrauen und den Ohren horizontal um den Kopf legen.

Siehe Abb. 3 _ Probieren Sie nun einen Helm der so festgelegten Größe, um Komfort und Passform zu prüfen. Ziehen Sie die zwei Teile des Riemens seitlich (siehe Abbildung) und schieben Sie sie ein, indem Sie sie am Kopf von hinten nach vorn ziehen.

Siehe Abb. 3 a – 3 b _ Für optimale Sicht ist bei diesem Helm das Sichtfenster größer als bei anderen, sodass man es nach dem Aufsetzen nicht auf die Augen herunterklappen, sondern die Position von Wangenknochen und Nase in Bezug auf Wangenpolster und Nasenschutz als Anhaltspunkt nehmen muss.

Siehe Abb. 4 _ Kontrollieren Sie nun, ob die einzelnen internen Polsterungen, die Wangenpolster, das obere Innenpolster und das Stirnpolster genau auf den Wangen, dem Oberkopf und der Stirn aufliegen und drehen Sie dann den Helm bei festem Kopf zuerst leicht nach rechts und nach links und dann nach oben und unten, vor und zurück.

Siehe Abb. 5 _ Der Helm muss so gut anliegen, dass die Haut an Wangen und Stirn zieht. Das heißt, dass der Helm, wenn er sich zu leicht am Kopf bewegt, zu groß ist und Sie eine kleinere Größe anprobieren müssen. Zum Schluss der Helmanprobe muss man den Halsriemen festschnallen. Den Riemen so regulieren, dass er so eng wie möglich am Hals anliegt, aber ohne wehzutun; dann versucht man mit vorgebeugtem Kopf den Helm abzunehmen, indem man ihn mit den Händen von hinten nach vorn zieht. Wenn sich der Helm leicht abnehmen lässt, ist er nicht für Sie geeignet.

Wenn Sie meinen, die richtige Größe gefunden zu haben, behalten Sie den Helm ein paar Minuten auf dem Kopf und prüfen, ob er Ihnen weh tut oder Sie Druckgefühle haben. Sollten Sie noch unentschlossen sein, wiederholen Sie die verschiedenen Phasen, bis Sie den Helm finden, der Ihnen am besten passt. Im Zweifelsfall und bei gleichbleibendem Komfort wählen Sie unter zwei Größen immer die kleinere.

HINWEISE

Kein Helm kann bei einem Unfall für absolute Sicherheit garantieren.

Um genau den Schutz zu bieten, für den er konzipiert wurde, muss der Helm perfekt sitzen und das Verschlusssystem korrekt und perfekt festgeschnallt werden. Bei bequemem, aber fest angeschnallten Verschlusssystem kann man den Helm nicht vom Kopf abnehmen. Der Riemen muss unter dem Kinn liegen und so geschlossen sein, dass er in der gesamten Gebrauchszeit des Helms in Spannung bleibt; es ist gesetzlich vorgeschrieben, dass der Helm immer korrekt angeschnallt bleibt.

Am Helm nichts befestigen, was nicht ausdrücklich vorgesehen ist. An der Helmschale keine Löcher oder Einschnitte anbringen. Den Helm oder seine Komponenten auf keine Art verändern, weil sonst Aufbau und Schutzleistung beeinträchtigt werden können. Aus dem gleichen Grund sollte man den Helm nicht bemalen, keine Aufkleber anbringen und keine scharfen Reinigungsprodukte oder Lösungsmittel verwenden.

Der Helm ist für das Auffangen von Aufprallen durch teilweise Zerstörung der Helmschale und der internen Komponenten konzipiert worden. Am Helm müssen aber nicht unbedingt Schäden sichtbar sein. Wechseln Sie den Helm nach jedem auch leichten Aufprall sofort aus.

Innenschale und Polsterung sind für die Gewährleistung der Schutzzeigenschaften des Helms absolut erforderlich.

Der Helm nutzt sich mit der Zeit und beim Tragen ab, weshalb wir Ihnen raten, den Helm zu wechseln, wenn er klare Anzeichen von Abnutzung an seinen Komponenten zeigt, so z.B. Risse oder Rost, oder wenn er nicht mehr bequem sitzt und seine Komponenten in schlechtem Zustand sind.

Auf jeden Fall sollte man den Helm 5 Jahre nach dem Kauf austauschen.

Falls dies nicht eindeutig vorgesehen ist, kann man den Helm nicht mit jedem beliebigen Kommunikationssystem benutzen. Um die eventuelle Einbaumöglichkeit eines Systems zu prüfen, sollte man sich die entsprechenden Gebrauchs- und Wartungsanweisungen durchlesen.

Nur Off-Road-Helme können mit Schutzbrille benutzt werden.

Einige Helmmodelle verfügen serienmäßig neben dem transparenten Visier über eine interne Sonnenblende, die wenig Licht durchlässt. Diese Blende darf in gesenkter Stellung nicht bei unangemessenen Lichtverhältnissen benutzt werden (nachts, im Tunnel, allgemein bei schlechter Sicht).

Beim Fahren sollte man nie die Hände vom Lenker nehmen, um das Kommunikationssystem zu bedienen oder die Helmkomponenten wie Visier, Sonnenblende oder Kinnschutz zu bewegen. Alle Handbewegungen am Helm dürfen nur bei stillstehendem Motorrad durchgeführt werden.

Achten Sie darauf, dass das Helmvisier die Anforderungen laut Norm AS 1609 (Information für den australische Markt) erfüllt.

VERSCHLUSSSYSTEM

Es gibt zwei Verschlussysteme: DD und Mikrometrische Regulierung
Im Folgenden die Gebrauchsanweisungen der einzelnen Typologien.

Siehe Abb. 6 _ Verschlussystem DD

Zum Ansnallen des Helms, das Band durch die zwei Ringe ziehen (6.1) und das Endstück des Bandes (6.2) soweit anziehen, bis der Riemen gegen den Unterkiefer drückt, dann den flattersicheren Druckknopf (6.3) drücken, wie in der Abbildung dargestellt. Überprüfen, ob der Helm fest auf dem Kopf sitzt (hierzu verweisen wir auf den Absatz "Wahl des geeigneten Helms").

Zum Öffnen des Helms den Druckknopf durch Ziehen am Bandende öffnen und das Band mit Hilfe der roten Lasche aus den beiden Ringen ziehen, wie in der Abbildung zu sehen.

Siehe Abb. 7_ Verschlussystem mit mikrometrischer Regulierung

Bei dem Verschlussystem mit mikrometrischer Regulierung muss der Riemen vor dem Ansnallen reguliert werden. Nach den in der Abbildung dargestellten Anweisungen die Riemenlänge durch Kürzung bzw. Verlängerung des Bandstückes, das durch den Metallring (7.1) gezogen wird, regulieren, bis man die geeignete Helmpassform bei angeschnalltem Riemen findet.

Zum Ansnallen des Helms die Zahnlasche in die Schnalle einführen (7.2) und ganz nach hinten drücken (7.3), bis der Riemen fest gegen den Unterkiefer drückt. Das mikrometrische Regulierungssystem ermöglicht eine weitere und genauere „Eichung“ des Komforts und der Anpassung des Helms, dank der Möglichkeit, die gewünschte Eingreifzahl der Zahnlasche benutzen zu können. (Es wird jedoch empfohlen, die Zahnlasche so tief wie möglich in die Schnalle einzusetzen). Überprüfen, ob der Helm fest auf dem Kopf sitzt (hierzu verweisen wir auf den Absatz "Wahl des geeigneten Helms"). Zum Abschnallen des Helms die rote Lasche mit Hilfe des Stoffbands nach oben ziehen (7.4) und dann die Schnalle herausziehen.

Siehe Abb.8_ N.B. DRUCKKNÖPFE/KLETTVERSCHLÜSSE AUF DEM VERSCHLUSSSYSTEM DIENEN NICHT ZUR BEFESTIGUNG, SONDERN NUR GEGEN DAS FLATTERN. SIE DÜRFEN NICHT ALS ALTERNATIVE ZUM ANSCHNALLEN DES RIEMENS BENUTZT WERDEN.

⚠ HINWEISE – BEVOR MAN LOSFÄHRT

Denken Sie immer daran, den Helm korrekt aufzusetzen und festzuschnallen. Unter dem Verschlussystem keine Schals und unter dem Helm keine Hüte tragen. Alle Schritte zum Aufsetzen und zur Regulierung des Helms werden bei stehendem Fahrzeug durchgeführt. Die Abnutzung des Helms und seiner Komponenten (Schrauben, Mechanik, Schaltknöpfe, Plastikteile usw.) regelmäßig überprüfen.

Insbesondere muss sorgfältig kontrolliert werden, ob:

- an der Helmoberfläche Risse vorhanden sind;
- der Riemen in einwandfreiem Zustand ist und das Verschlussystem gut funktioniert;
- die Polsterung und die Knöpfe/Systeme, mit der sie am Helm befestigt ist, in gutem Zustand sind;
- das Visier kratzerfrei ist und daher perfekte Sicht bietet;
- die Visiermechanik gut funktioniert.

Achten Sie darauf, dass der Helm, vor allem der Integralhelm, den Verkehrslärm und Geräusche aus der Umgebung dämpfen kann. Passen Sie auf, Geräusche wie Hupen oder Notrufsirenen wahrnehmen zu können und versuchen Sie, einzuschätzen, wie stark der Helm Ihre Außengeräusch-Wahrnehmung beeinflusst.

Seien Sie auf Wetterumschläge beim Fahren gefasst, die die Leistungen des Helms beeinträchtigen können (z.B. Beschlagen des Visiers durch Regen oder sinkende Temperaturen, schlechte Sichte bei der Fahrt durch Tunnel usw.).

PFLEGE UND WARTUNG DES HELMS

Siehe Abb.9 _ Mit dem Helm muss man vorsichtig umgehen, damit seine Sicherheitsfunktionen voll erhalten bleiben.

Zum Reinigen der Außenschale und der Innenteile sollte man den spezifischen Multifunktionsreiniger AGV benutzen. Für die Außenseite kann man andernfalls ein mit pH-neutralem Reinigungsmittel und lauwarmem Wasser befeuchtetes Tuch verwenden. Für die nicht herausnehmbaren Innenteile und die interne Polystyrolschicht kann man ein mit pH-neutralem Reinigungsmittel und lauwarmem Wasser befeuchtetes Tuch verwenden. Zum Nachwischen ein feuchtes Tuch benutzen.

Die herausnehmbaren Innenteile können per Hand oder in der Waschmaschine mit lauwarmem Wasser (max. 35°) und neutralem Reinigungsmittel gereinigt werden. Die Innenteile lässt man immer im Freien und nicht an Wärmequellen trocknen. Bevor man den Helm nach der Reinigung wieder aufsetzt, sollte man prüfen, ob alle gepolsterten Teile perfekt getrocknet sind, damit sich kein unangenehmer Geruch oder Schimmel bildet.

Siehe Abb. 10 – Man sollte nie Benzin, Benzen oder andere Produkte und chemische Lösungsmittel verwenden, weil diese die Funktionsweise und den Aufbau einiger Helmkomponenten und daher seine Schutzfunktion beeinträchtigen könnten. Aus demselben Grund raten wir Ihnen davon ab, den Helm zu bemalen: die Lösungsmittel in den Lacken können die Materialien, aus denen der Helm besteht, beschädigen. Man sollte auf keinen Fall am Helm Veränderungen vornehmen (z.B. durch Löcher oder Einschnitte an der Außenschale, die das Polystyrol pressen bzw. das Verschlusssystem oder die Innenteile beeinträchtigen) denn der Aufbau des Helms wird dadurch geschwächt und man riskiert dadurch, die Schutzleistung zu verringern. Wenn Sie eine Komponente austauschen müssen, benutzen Sie immer AGV-Originalteile: falls Sie hinsichtlich einer Veränderung am Helm Fragen haben, wenden Sie sich an einen AGV-Vertragshändler.

Siehe Abb. 11 – Vermeiden Sie alle Verhaltensweisen- bzw. Nutzungsarten, die die Leistungen beeinträchtigen können:

- der Helm darf beim Fahren nicht am Diebstahlschutzring/Helmkoffer oder am Sattel befestigt sein, damit er keinen Aufprallen oder Reibungen ausgesetzt ist
- der Helm darf nicht an den Außenspiegeln oder an Rückenlehnen aufgehängt werden, damit die Polsterung nicht beschädigt wird
- man darf sich nicht auf den Helm setzen oder diesen auf dem Boden abstellen
- vermeiden Sie es, den Helm auf dem Tank oder dem Sattel abzulegen, weil er von dort leicht fallen und beschädigt werden könnte. Aus dem gleichen Grund sollten Sie den Helm von Kindern und Tieren fernhalten, die ihn herunterfallen lassen, verkratzen oder beschädigen könnten.
- Teile des Helmaufbaus, wie die Innenschale, der Riemen und die Abdichtungen dürfen auf keinen Fall entfernt werden.
- Der Helm darf nicht intensivem Sonnenlicht ausgesetzt werden.

NB Die Fluo-Farben sind besonders lichtempfindlich: AGV kann für die anhaltende Qualität der FluoFarben nicht über längere Zeit garantieren.

PFLEGE UND WARTUNG DES VISIERS UND DER PLASTIKTEILE

HINWEISE

Das Visier muss immer in einwandfreiem Zustand sein, damit es für perfekte Sicht sorgt. Wenn das Visier zerkratzt oder beschädigt ist oder nicht mehr geputzt werden kann, muss es ausgetauscht werden. Insbesondere wenn ein Visier Kratzer oder Abschürfungen aufweist, kann sich die Sicht bei Regen oder nachts, wenn einem Fahrzeuge mit Licht entgegenkommen, drastisch verschlechtern (Siehe Abb. 12).

Für eine optimale Reinigung des Visiers nehmen Sie das Visier vom Helm ab und putzen es mit einem weichen Tuch und dem spezifischen AGV-Reinigungsmittel. Andernfalls kann man ein weiches Tuch und warmes Wasser nehmen: sollte das Visier sehr schmutzig sein, kann man ein pH-neutrales Reinigungsmittel ins Wasser geben. Das Visier unter laufendem Wasser abspülen und mit einem weichen, trockenen Tuch abtrocknen. Es ist am einfachsten und effektivsten, wenn man das Visier oder den Helm direkt nach dem Tragen reinigt.

Man sollte nie Benzin, Benzen, Glasreiniger oder andere Produkte und chemische Lösungsmittel verwenden, weil diese die Eigenschaften des Visiers beeinträchtigen können.

Das Visier nicht an Wärmequellen trocknen lassen.

Um Kratzer zu vermeiden, soll man keine scharfen Gegenstände benutzen, um Schmutz vom Visier zu entfernen.

Keine Aufkleber oder Klebeband an das Visier kleben.

Befolgen Sie auch für die Reinigung der Plastikteile am Helm wie die Lufteinlässe und die Visiermechanik die gleichen Anweisungen. Um Schmutz, Staub oder Insekten von den Stellen zu entfernen, die man nicht mit dem Tuch erreichen kann, kann man Druckluft verwenden. Wenn das Risiko besteht, dass man bei diesem Vorgang das Helminnere beschmutzt, sollte man die gesamte Polsterung herausnehmen oder sie mit Zeitungspapier abdecken.

BEWEGUNG DES VISIERS

Das Visier besteht aus kratzfestem Polycarbonat und verfügt über einen Dreh- und Schiebemechanismus, sodass es beim Öffnen vom Helm weggedreht werden kann, während in der Schließphase eine optimale Luftdichtung gewährleistet ist.

Der Mechanismus hat 3 Positionen: ganz geschlossen, d.h. das Visier wird durch einen Mechanismus am Kinnschutz blockiert – diese Position ist ideal für Hochgeschwindigkeitsfahrten-, offenes Visier mit kleiner Öffnung, durch die bei Fahrten bei niedriger Geschwindigkeit ein leichter Luftzug entsteht, ganz geöffnet und ganz angehoben – diese Position benutzt man nur bei stehendem Fahrzeug, um den Helm aufzusetzen, abzunehmen oder zu regulieren.

Der Mechanismus zur Visiersperre garantiert einerseits optimale Luftabdichtung beim Fahren und reduziert andererseits die Wahrscheinlichkeit, dass das Visier sich bei einem Sturz öffnet und der Kopf des Fahrers mit Fremdkörpern in Berührung kommt.

Wenn man das Visier senkt, rastet der Sperrmechanismus automatisch ein; beim Öffnen gibt es dagegen 2 Phasen:

1 – den Knopf drücken und das Visier nach oben drücken (Abb. 13), das Visier bleibt so auf der Position für kleine Öffnung stehen;

2 – noch einmal auf den Knopf drücken und das Visier nach oben drücken (Abb. 14), das Visier lässt sich nun völlig aushaken und kann bis zur kompletten Öffnung gedreht werden (Abb. 15).

 Achtung. Während des folgenden Vorgangs empfehlen wir, den Helm auf eine ebene Fläche zu legen.

ABNEHMEN DES VISIERS

Um das Visier abzunehmen, muss man es bis zur kompletten Öffnung anheben (Abb. 15), dann den Freisetzungshebel ausgehend von einer Helmseite nach unten ziehen (Abb. 16) und das Visier auf einer Seite von der Außenschale entfernen (Abb. 17).

Diesen Vorgang auch auf der anderen Helmseite wiederholen und das Visier entfernen.

ANBRINGEN DES VISIERS

Ausgehend von einer Helmseite und bei vollständig aufgeklapptem Visier (Abb. 15) den Verschlusshebel nach unten ziehen und in die rechteckige Basis der am Helm befestigten Mechanik stecken (Abb. 18). Danach den Verschlusshebel loslassen (Abb. 3) und den gleichen Vorgang auf der anderen Seite wiederholen. Das Visier öffnen und schließen, um zu prüfen, ob die Drehung, der Sperrmechanismus und die kleine Öffnung einwandfrei funktionieren (Abb. 13, 14 und 15).

BESCHLAGFREIES PINLOCK®-GLAS UND TEAR-OFF-FILME

Als Zubehör zum Visier werden ein beschlagfreies Pinlock®-Glas und Tear-off-Filme angeboten.

Das beschlagfreie Pinlock®-Glas besteht aus Kunststoffen, die in der Lage sind, Feuchtigkeit aufzusaugen und daher verhindern, dass das Visier beschlägt. Das beschlagfreie Glas der Marke Pinlock® passt sich perfekt an das Visierprofil an, wo es einen isolierenden und hermetisch abgeschlossenen Zwischenraum bildet und auf jeden Fall für ein weites Sichtfeld sorgt.

Durch die Tear-off-Filme bzw. die Entfernung von Tröpfchen bleibt das Sichtfeld sauber und gleichmäßig, sodass man in jeder Lage gute Sicht und Sicherheit behält.

EINSETZEN DES BESCHLAGFREIEN PINLOCK®-GLASES

Nachdem man das Visier vom Helm abgenommen hat, muss man das beschlagfreie Pinlock®-Glas einsetzen, indem man die Silikondichtung in Richtung Visierinnenseite schiebt.

Die Kerbe auf der linken Seite des Glases in den Stift an der Visierinnenseite links einstecken (Abb. 19), dann das Glas leicht nach vorn biegen (Abb. 20) und die Kerbe rechts in den Stift an der rechten Visierseite einstecken.

(Abb. 21). Kontrollieren, ob die Silikondichtung am beschlagfreien Pinlock®-Glas perfekt am Visier bzw. am ganzen Helmrand anliegt (Abb. 22).

Den Schutzfilm vom beschlagfreien Pinlock®-Glas abziehen und das Visier auf dem Helm anbringen.

⚠ Achtung. das beschlagfreie Pinlock®-Glas mit Sorgfalt behandeln, damit sich an der Oberfläche keine Kratzer oder Abschrüfungen bilden.

ABNAHME UND REINIGUNG DES BESCHLAGFREIEN PINLOCK®-GLAS

Zum Abnehmen des Glases führen Sie den Vorgang (Abb. 20 und Abb. 19) umgekehrt durch.

Das beschlagfreie Pinlock®-Glas mit pH-neutraler Flüssigseife, warmem Wasser und einem weichen, feuchten Tuch reinigen. Mindestens einen Tag lang perfekt trocknen lassen, bevor man es wieder einsetzt.

⚠ Achtung. KEINE SCHARFEN REINIGUNGSMITTEL BZW. SALMIAK- ODER ALKOHOLHALTIGE FLÜSSIGKEITEN VERWENDEN.

ANBRINGEN DES TEAR-OFF-FILMS

Der Tear-off-Film soll das Visier vor Schmutz schützen, der sich beim Fahren ansammelt und einfach bei Bedarf durch ruckartiges Entfernen des Films beseitigt wird.

⚠ Achtung. Bevor man den Tear-off-Film auf das Visier klebt, muss man den Schutzfilm auf beiden Seiten abziehen.

Bevor man den Tear-off-Film anbringt, muss man die Röllchen so drehen, dass sie sich einander annähern; dann den Film mit den Röllchen greifen (Abb. 23) und die Lasche zu der gewählten Helmseite ziehen. Damit man die Lasche besser fassen kann, kann man den Film leicht nach außen ziehen, sodass er nicht ganz am Helm anliegt. Dann dreht man die Röllchen (Abb. 24) so, dass der Film sich spannt und gut am Visier anliegt. Man kann zum Schluss noch einen zweiten Tear-off-Film über den ersten legen, indem man die Lasche zur bevorzugten Helmseite zieht.

ABNEHMEN/ANBRINGEN DES NASENSCHUTZES

Den Nasenschutz herausnehmen, indem man ihn nach oben zieht (Abb. 25).

Zum Wiederanbringen steckt man die Einhakzähne in die vorgesehenen Sitze und drückt bis zum Einrasten.

ENTFERNUNG DES WINDSCHUTZES

Den Teil des Windschutzes, der sich zwischen Schale und Kinnschutz befindet, herausziehen (Abb. 26).

Zum Wiederanbringen muss man den gleichen Vorgang in umgekehrter Reihenfolge wiederholen.

ABNEHMEN DER WANGENPOLSTER UND DES GENICKSCHUTZES

Die Wangenpolster vorn festhalten und die drei darunter liegenden Druckknöpfe pro Seite öffnen (Abb. 27).

Der Kinnschutz durch die rechteckige Öffnung herausziehen, dann den unteren Rand der Wangenpolster zur Helmaußenseite ziehen, um den Teil zwischen Außenschale und Polystyrol herauszuziehen (Abb. 28).

Um sie wieder anzubringen, den Vorgang oben in umgekehrter Reihenfolge wiederholen.

ENTFERNUNG DER HAUBE

Nachdem man die Wangenpolster entfernt hat, zieht man den hinteren Teil der Haube zwischen Außenschale und Polystyrol heraus (Abb. 29), dann öffnet man die beiden Druckknöpfe, die sich im vorderen, seitlichen Bereich befinden (Abb. 30).

Nun kann die Haube entfernt werden.

N.B. Die Haube erst NACH Öffnen aller Befestigungsdruckknöpfe und des hinteren Eingriffs herausziehen, um eine Beschädigung der Druckknöpfe selbst und ein Auftrennen der Gewebeteile zu vermeiden.

Um die Haube wieder anzubringen, den Vorgang oben in umgekehrter Reihenfolge wiederholen.

REGULIERUNG DER HAUBE

Die im Helm angebrachte Haube kann reguliert werden, damit jeder Träger seine bestmögliche Komfortposition findet.

Um die Haube zu regulieren, muss man sie zuerst aus dem Helm nehmen (siehe Absatz oben).

Die Haube bietet 2 Regulierungsmöglichkeiten:

1- Falls das Polster nur zu leicht oder zu stark am Oberkopf anliegt, kann man die beiden Bänder mit Hilfe der Klettverschlusseinsätze in die Mitte schieben oder auseinanderziehen (Abb. 31);

2- Falls der Träger am Nacken eine engere Passform wünscht, kann man in die Tasche an der Rückseite der Haube ein halbrundes Frotteepolster, das zur Helmausstattung gehört, einlegen (Abb. 32).

REINIGUNG DER INNENTEILE

Nach der oben erklärten Entfernung der Innenteile, können die Haube und die Wangenpolster per Hand gewaschen werden, indem man sie in lauwarmem Wasser mit Waschmittel einweicht.

Nach der Wäsche mit laufendem Wasser ausspülen.

Nicht auswringen und bei Zimmertemperatur vor Sonne geschützt trocknen lassen.

ÖFFNUNG/SCHLIESSUNG DER LUFTEINLÄSSE AM KINN

Der Helm verfügt über einen Lufteinlass am Kinn, der aus dem Helminneren gesteuert werden kann, indem man den Finger in den Schlitz am Windschutz steckt (Abb. 33).

Wenn man den Schieber nach oben drückt, schließt sich der Lufteinlass (Abb. 34), wenn man ihn nach unten drückt, öffnet er sich (Abb. 35).

Es ist möglich, die Zufuhr nur teilweise zu öffnen, indem man den Schieber auf halbem Weg anhält.

ÖFFNUNG/SCHLIESSUNG DER VORDEREN LUFTEINLÄSSE

Der Helm verfügt über 3 Lufteinlässe an der Vorderseite, über dem Visier.

Beim Helm **Pista GP** erfolgt das Öffnen oder Schließen der Lufteinlässe, indem man die entsprechenden Stöpsel abnimmt oder aufsetzt.

Zum Abnehmen der seitlichen Stöpsel muss man die Lasche nehmen und in Pfeilrichtung ziehen (Abb. 36).

Zum Aufsetzen der seitlichen Stöpsel (Abb. 37) muss man zuerst das engere Ende in den Metallrahmen stecken, dann den Stöpsel biegen und das andere Ende einsetzen und danach den Stöpsel in der Mitte so drücken, bis er ganz eingeführt ist.

Um den mittleren Stöpsel abzunehmen, muss man die Lasche nehmen und in Pfeilrichtung ziehen (Abb. 38).

Zum Aufsetzen des mittleren Stöpsels (Abb. 39), muss man diesen zuerst auf einer Seite in den Metallrahmen stecken, dann den Stöpsel biegen und das andere Ende einsetzen und danach den Stöpsel in der Mitte so drücken, bis er ganz eingeführt ist.

Bei den Helmen **Corsa** und **GT Veloce** erfolgt das Öffnen und Schließen der Lufteinlässe durch eine Öffnungs- bzw. Schließmechanik.

Zum Öffnen der Lufteinlässe drückt man den Schieber nach oben (Abb. 40) und zum Schließen nach unten (Abb. 41).

HINTERE LUFTABZUGSCHLITZE

Im hinteren Teil des Helms befinden sich 2 immer geöffnete Luftabzugsschlitz, durch deren Form und Lage die Luft aus dem Helminneren proportional zur zunehmenden Geschwindigkeit abgeführt wird.

ANBRINGEN/ABNEHMEN DES SPOILERS

Der Helm verfügt über einen Spoiler, durch den die aerodynamische Leistung des Helms zunimmt, indem der aerodynamische Widerstand verringert und die Stabilität verbessert wird.

Um den Spoiler abzunehmen, müssen die 3 Schrauben, mit denen er am Helm befestigt ist, nämlich 2 seitliche und eine mittlere, entfernt werden.

Um den Spoiler anzubringen (Abb. 42), muss man den Spoiler an den Helm halten und mit den 3 Schrauben befestigen.

KIT RACE

Falls Sie Ihren Helm für die Anwendung auf der Rennstrecke noch persönlicher gestalten möchten, können Sie das Kit Race kaufen, in dem Sie folgendes finden:

- Racing-Visier mit Befestigungsschrauben, wodurch eine Abtrennung oder Öffnung des Visiers im Falle eines Sturzes vermieden wird.
- Transpirationsschutzband, beseitigt eventuelle Transpirationsprobleme, ohne eine Sturmhaube verwenden zu müssen und ermöglicht außerdem eine bessere Belüftung.
- Gehörschutzstöpsel, für einen besseren Komfort und Konzentration, auch bei besonders lauten Motorrädern.

VERZEICHNIS DER ZUBEHÖRTEILE

Pista GP _Abb. 43

Corsa _Abb. 44

Gt Veloce _Abb. 45

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| 1. VISIER | 9. TASTE VISIERÖFFNUNG |
| 2. ZENTRALE LUFTEINLASS | 10. NASENSCHUTZ |
| 3. SEITLICHE LUFTEINLASS | 11. WINDSCHUTZ |
| 4. VISIERMECHANIK | 12. VERSCHLUSSSYSTEM |
| 5. TEAR-OFF-RÖLLCHEN / PINLOCK® | 13. HUABE |
| 6. SPOILER | 14. WANGENPOLSTER UND GENICKSCHU |
| 7. BASISKANTE | 15. HINTERE LUFTABZUGSCHLITZE |
| 8. LUFTEINLASS AM KINN | 16. SPOILER |

AUSDEHNUNG DER GARANTIE

Um eventuell eine Zusatzgarantie für den von Ihnen gekauften Helm zu nutzen, können Sie den entsprechenden Absatz auf der Webseite www.agv.com suchen, die Bedingungen aufmerksam lesen und das eventuelle Anmeldeformular bis maximal 60 Tage ab Kaufdatum Ihres Helms ausfüllen.

Die Garantie kann je nach von Ihnen gekauftem Helmmodell unterschiedliche Laufzeiten haben. Weitere Informationen und Bedingungen zur Ausdehnung der Garantie finden Sie im obengenannten Absatz auf der Webseite www.agv.com.

GRACIAS POR HABER ESCOGIDO AGV

El casco que acaba de comprar es el resultado de la experiencia y de la profesionalidad que AGV ha adquirido a lo largo de sus muchos años de actividad.

Desde 1947 nuestro trabajo consiste en diseñar y fabricar cascos que garanticen la máxima seguridad a quien los utiliza, empezando siempre por el banco de pruebas más duro: las competiciones deportivas. Testigos de excepción son los numerosos e importantes pilotos, como Giacomo Agostini, Franco Uncini, Wayne Rainey, Troy Corser, Loris Capirossi, Max Biaggi y Valentino Rossi, que a lo largo de los años han decidido utilizar cascos AGV. El atento diseño, la cuidadosa selección de los materiales así como las soluciones y la tecnología innovadoras siempre han constituido el ADN de AGV.

Sin embargo, el uso normal y cotidiano del casco es muy diferente al que caracteriza las competiciones deportivas, por esto hemos buscado una comodidad de alto nivel que le permitirá estar siempre al seguro y cómodo en cualquier situación durante la conducción.

UTILIZACIÓN PREVISTA DEL CASCO

Los cascos AGV han sido diseñados para garantizar una adecuada protección durante la utilización de ciclomotores y motocicletas.

ADVERTENCIAS.

Los cascos AGV no se pueden utilizar para competiciones automovilísticas o motonáuticas ni para otros tipos de utilización no previstos. El correcto uso del casco no exime al usuario de la obligación de utilizar los demás equipos de protección, tanto si son obligatorios como aconsejados, durante la conducción así como no le exime de la obligación de respetar las normas del código de circulación.

Si ha comprado un casco que no es conforme con la utilización prevista, restitúyalo al distribuidor.

Cada casco posee una etiqueta de homologación que constituye una declaración de conformidad del modelo de casco con la normativa en vigor en el mercado de destino.

La etiqueta de homologación puede estar fijada a la correa de la garganta (norma ECE 22-05 adoptada en Europa y en algunos países extraeuropeos) o aplicada de manera que no puede sacarse en la parte exterior del casco (Estados Unidos, Argentina, Australia y otros)

No quite ni intente quitar la etiqueta de homologación del casco. No aplique al casco etiquetas de homologación de las que se desconoce el origen. Lo más probable es que sean etiquetas falsificadas. La ley prohíbe aplicar etiquetas de homologación falsificadas a los cascos.

Si tiene dudas sobre el origen de la etiqueta de homologación que lleva su casco, contacte directamente a AGV y no a su vendedor.

TIPOS DE CASCO PARA USO MOTOCICLISTICO

Los cascos AGV se pueden subdividir en cuatro categorías:

Cascos abiertos o jet: pueden garantizar mayor ventilación y comodidad durante el uso en ciudad pero, en caso de impacto, no han sido proyectados para garantizar la protección de la zona de la barbilla ni de la cara. Pueden estar equipados con pantalla o bien no disponer de ella. Según la norma ECE 22-05, en la etiqueta de homologación, al lado del código que distingue el modelo, hay la sigla "J".

Cascos integrales con mentonera protectora: han sido proyectados para garantizar protección contra impactos también en la zona del mentón. Entre éstos, los cascos off-road han sido concebidos en especial para poder ser

utilizados también en todo terreno. Según la norma ECE 22-05, en la etiqueta de homologación, al lado del código que distingue el modelo, hay la sigla “P”.

Cascos integrales con mentonera no protectora: No han sido proyectados para garantizar protección contra impactos en la zona del mentón. Según la norma ECE 22-05, en la etiqueta de homologación, al lado del código que distingue el modelo, hay la sigla “NP”.

Cascos modulares: poseen una mentonera que puede ser levantada pero, según la norma ECE 22-05, han sido proyectados para poder circular con la mentonera levantada exclusivamente si en la etiqueta de homologación aparece, al lado del código de identificación del modelo, la sigla “P/J”. Si aparece únicamente la sigla “P” no han sido proyectados para circular con la mentonera levantada. La mentonera se debe levantar solamente para facilitar la colocación del casco. En cualquier caso, no levante ni baje la mentonera cuando la moto esté en movimiento. Es una operación muy peligrosa porque se debe obligatoriamente soltar una mano del manillar y porque la mentonera impedirá la visibilidad unos instantes.

Ver fig. 1 _ Ejemplo de etiqueta de homologación ECE 22-05

E3: Sigla que indica el país en el que se ha homologado el casco.

052644/P: Número que identifica el modelo homologado y tipo de protección que el casco garantiza.

000012: Número de serie del casco.

⚠ ¡Atención! Si el casco que ha comprado no corresponde con el tipo de protección o con el uso que quiere hacer de él, restitúyalo a su vendedor que sabrá aconsejarle un modelo que pueda cubrir sus necesidades.

En los cascos equipados de serie con pantalla (tanto si son abiertos, integrales como modulares), la pantalla puede proteger los ojos de la polvareda, de partículas y de insectos que pueden resultar peligrosos durante la conducción. Quitar la pantalla, aunque esté permitido por las leyes en vigor, reduce la seguridad durante la conducción.

ELECCIÓN DEL CASCO APROPIADO

⚠ ¡Atención! Para garantizar la máxima seguridad, el casco debe ajustar perfectamente sin dejar de ser cómodo: esto significa que no tiene que ser ni demasiado estrecho, porque sería imposible llevarlo puesto mucho rato, ni demasiado ancho, para evitar que disminuya su capacidad de proteger adecuadamente en caso de impacto, que gire lateralmente durante la conducción o bien que salga de la cabeza. Cuando compre su casco, siga atentamente las siguientes instrucciones.

Ver fig. 2 _ Antes de nada mida el tamaño de su cabeza para determinar la talla correcta, pasando la cinta métrica horizontalmente alrededor de la cabeza a un par de centímetros aproximadamente por encima de las cejas y de las orejas.

Ver fig. 3 _ Basándose en la talla determinada de esta manera, pruebe el casco para comprobar su comodidad y ajuste. Tire hacia los lados de las dos partes de la correa de la garganta (ver figura) y póngase el casco haciéndolo deslizar sobre la cabeza de atrás hacia adelante.

Ver fig. 3 a – 3 b _ Para garantizar la máxima visibilidad, este casco dispone de una ventana muy amplia respecto a otros cascos; por consiguiente, una vez puesto, no intente bajarlo hacia los ojos sino que debe posicionarlo bien tomando como referencia la posición de los pómulos y de la nariz respecto al acolchado

lateral y al protector nasal.

Ver fig. 4 _ Ahora compruebe la adherencia a su cabeza de cada uno de los acolchados interiores (acolchados laterales, acolchado superior, acolchado frontal) en la zona de las mejillas, la parte alta de la cabeza y en la frente y, a continuación, con la cabeza parada, intente girar un poco el casco primero hacia la derecha y la izquierda y sucesivamente muévalo hacia arriba y hacia abajo, adelante y atrás.

Ver fig. 5 _ El casco debería ser bastante adherente y tirar de la piel de las mejillas y de la frente. Por consiguiente, si el caso gira demasiado fácilmente alrededor de la cabeza, la talla es demasiado grande para usted: pruébese una talla menos.

Para acabar la prueba del casco, abroche la correa de la barbilla. Régulela de manera que adhiera a la garganta

lo más ajustada posible sin que haga daño y luego, con la cabeza reclinada hacia delante, intente sacarse el casco tirando de él con las manos de atrás hacia delante. Si el casco sale fácilmente, no es el adecuado para usted. Si la talla le parece correcta, mantenga el casco puesto en la cabeza unos minutos y compruebe que no siente dolor alguno ni zonas bajo presión. Si está indeciso, repita las varias fases hasta encontrar el casco que mejor se ajusta. En caso de duda, si dos tallas le parecen igual de cómodas, escoja siempre la más pequeña.

INSTRUCCIONES DE USO Y MANTENIMIENTO DEL CASCO

⚠ ADVERTENCIAS

Ningún casco puede garantizar seguridad absoluta en caso de accidente.

Para garantizar la protección para la cual ha sido proyectado, el casco debe ajustar perfectamente y el sistema de sujeción tiene que estar correcta y perfectamente abrochado. Con el sistema de sujeción cómodamente pero firmemente abrochado, no debería ser posible sacar el casco de la cabeza. La correa de la barbilla tiene que estar bajo el mentón y ajustada de manera que permanezca tensada por toda la utilización del casco; la ley requiere que el casco esté siempre correctamente abrochado.

No enganche nada al casco que no esté expresamente previsto. No practique agujeros ni cortes en la calota. No modifique de manera alguna el casco o sus componentes porque ello debilitaría su estructura y se corre el riesgo de perjudicar su capacidad de protección. Por el mismo motivo, no repinte el casco, no enganche adhesivos, no utilice productos agresivos para la limpieza ni otros solventes.

El casco ha sido proyectado para absorber el impacto a través de la parcial destrucción de la calota y de componentes internos. El casco podría no presentar daños visibles. Sustituya inmediatamente el casco si ha sufrido algún golpe aunque fuera ligero.

El casquete interior y el acolchado son indispensables para garantizar las prestaciones protectoras del casco.

El casco tiende a envejecer con el tiempo y la utilización: se recomienda sustituir el casco cuando sus componentes presenten evidentes signos de deterioro, como por ej. grietas, óxido, pérdida de comodidad, mal estado de sus componentes.

En cualquier caso, se aconseja sustituir el casco tras 5 años de su compra.

Si no ha sido claramente previsto para ello, no se puede utilizar ningún tipo de dispositivo de comunicación con el casco. Para comprobar una eventual predisposición del producto, consulte el específico manual de uso y mantenimiento.

Solamente los cascos off-road pueden ser utilizados con gafas protectoras.

Algunos modelos de casco incluyen de serie, además de una pantalla transparente, un protector solar de baja transmitancia luminosa. Esta pantalla no se debe utilizar, bajándola, en condiciones de visibilidad no adecuadas (por la noche, en túneles, en condiciones de escasa visibilidad en general).

Mientras se conduce no suelte nunca las manos del manillar para accionar eventuales sistemas de comunicación o mover componentes del casco (pantallas, protectores solares, mentoneras). Cualquier operación en el casco se de efectuar con el vehículo parado.

Compruebe que la pantalla del casco satisfaga los requisitos previstos por la norma AS 1609 (información válida para el mercado australiano).

SISTEMA DE SUJECIÓN

Existen dos tipos de sistemas de sujeción: DD y Regulación Micrométrica

A continuación se incluyen las indicaciones de uso de estos dos sistemas de sujeción.

Ver fig. 6_ Sistema de sujeción DD

Para abrochar el casco, haga pasar la cinta entre los dos anillos (6.1), tire de la parte terminal de la cinta (6.2) hasta que la correa apriete contra la mandíbula y enganche el botón automático anti-ondeo (6.3), como indicado en la figura. Compruebe que el casco quede bien colocado en la cabeza (ver también el párrafo “Elección del casco apropiado”).

Para desabrochar el casco, desenganche el botón automático tirando del final de la cinta y suelte la cinta extrayéndola de los anillos, ayudándose con la lengüeta roja, según lo indicado en la figura.

Ver fig. 7_ Sistema de sujeción con regulación micrométrica

El sistema de sujeción con regulación micrométrica precisa que se regule la correa antes de abrochar el casco. Siguiendo las indicaciones de la figura, regule la longitud de la correa, aumentando o disminuyendo la parte de cinta que pasa a través de la anilla (7.1), hasta conseguir que el casco se ajuste adecuadamente cuando la correa esté abrochada.

Para abrochar el casco, introduzca la lengüeta dentada en la hebilla (7.2) y empujela hasta el tope (7.3), hasta que advierta la presión de la correa contra la mandíbula. El sistema con regulación micrométrica permite un sucesivo ajuste “de precisión” de la comodidad y vestibilidad, gracias a la posibilidad de usar el número que se prefiera de “clicks” de la lengüeta dentada (de todos modos es aconsejable introducir la lengüeta en la hebilla lo más a fondo posible). Compruebe que el casco quede bien colocado en la cabeza (ver también el párrafo “Elección del casco apropiado”). Para desabrochar el casco, levante la palanca roja ayudándose con la cinta de tejido (7.4) y extraiga luego la hebilla.

Ver fig. 8 _ ¡ATENCIÓN! LOS BOTONES O EL VELCRO DEL SISTEMA DE SUJECCIÓN NO EJERCEN UNA FUNCIÓN DE FIJACIÓN SINO SOLAMENTE LA DE ANTI-ONDEO: NO SE DEBEN UTILIZAR COMO ALTERNATIVA PARA ABROCHAR LA CORREA DE LA BARBILLA.

⚠ ADVERTENCIAS – ANTES DE EMPEZAR A CONDUCIR

Recuerde siempre ponerse y abrochar el casco correctamente. No lleve nunca bufandas bajo el sistema de sujeción o sombreros bajo el casco. Todas las operaciones para ponerse y regular el casco se deben hacer con el vehículo parado. Compruebe periódicamente el estado de desgaste del casco y de sus componentes deteriorables (tornillos, mecanismos, botones, partes de plástico, etc.).

En especial, controle atentamente:

- la superficie del casco, para excluir la presencia de grietas;
- el buen estado de la correa de la garganta y el funcionamiento del sistema de sujeción;
- el buen estado del acolchado y de los botones/sistemas que lo fijan al casco;
- la pantalla, para excluir rayadas y asegurarse una perfecta visibilidad;
- el buen funcionamiento del mecanismo de la pantalla.

Tenga en cuenta que el casco, especialmente si es integral, puede atenuar los ruidos del tráfico y del ambiente circundante. Asegúrese que puede percibir en cualquier caso sonidos como claxon y sirenas de emergencia y evalúe correctamente la influencia del casco sobre la percepción de las condiciones exteriores.

Prepárese para poder afrontar repentinos cambios de las condiciones meteorológicas que se pueden producir mientras conduce y que pueden influir sobre las prestaciones del casco (ej. entelado de la pantalla debido al descenso de la temperatura o a lluvia, escasa visibilidad al atravesar túneles/galerías, etc.).

CUIDADO Y CONSERVACIÓN DEL CASCO

Ver fig. 9 _ El casco se debe manejar y tratar siempre con cuidado para mantener íntegras sus funciones de seguridad.

Para limpiar la calota exterior y los interiores, use el específico limpiador multiuso AGV. En alternativa para los exteriores es posible utilizar un paño suave humedecido con jabón neutro y agua templada. Por los interiores no desmontables y el poliestireno interior se puede pasar un trapo suave humedecido con jabón neutro y agua templada. Para aclarar, utilice un trapo suave humedecido.

Los interiores desmontables se pueden lavar a mano o en lavadora en agua templada (máx. 35°) y jabón neutro. Los interiores se deben siempre dejar secar al aire libre y sin exponerlos a fuentes de calor. Antes de volver a utilizar el casco tras la limpieza, compruebe que todas las partes acolchadas estén perfectamente secas para evitar la formación de malos olores y mohos.

Ver fig. 10 _ No utilice nunca gasolina, benceno u otros productos y solventes químicos porque pueden comprometer el funcionamiento y la estructura de algunos componentes del casco y debilitar sus funciones de protección. Por el mismo motivo le desaconsejamos vivamente repintar el casco: los solventes que hay en las pinturas pueden dañar los materiales que componen el casco. No modifique de manera alguna el casco (por ejemplo practicando agujeros o cortes en la calota, presando el poliestireno, cortando el sistema de sujeción o partes internas) porque de esta manera se debilita su estructura y se corre el riesgo de perjudicar su capacidad de protección. Si debe sustituir un componente, use siempre recambios originales AGV: si duda sobre cómo efectuar alguna operación en el casco, consulte un distribuidor AGV.

Ver fig. 11 _ Evite todos los comportamientos o usos del casco que puedan perjudicar sus prestaciones:

- no viaje con el casco fijado al anillo antirrobo/portacasco o al sillín para evitar que sufra golpes o abrasiones,
- no ponga el casco en los pernos de los espejos retrovisores o en respaldos para evitar que el acolchado se dañe,
- no se sienta sobre el casco y no lo deje en el suelo,
- evite dejar el casco en sitios, como sobre el depósito o el sillín de la moto, de los cuales puede caer fácilmente y dañarse. Por el mismo motivo mantenga el casco lejos del alcance de los niños y de animales que podrían hacerlo caer, rayarlo o estropearlo,
- no saque ninguna de las partes estructurales del casco, como el casquete interior, la correa de la garganta, las juntas, etc.
- no deje el casco expuesto a la luz solar intensa.

¡Atención! los colores Fluo son particularmente delicados y sensibles a la luz: AGV no garantiza la duración de la calidad de los colores Fluo por largo tiempo.

CUIDADO Y CONSERVACIÓN DE LA PANTALLA Y DE LAS PARTES DE PLÁSTICO

ADVERTENCIAS

La pantalla se debe mantener siempre en excelentes condiciones para garantizar una perfecta visibilidad. Cuando la pantalla esté rayada, dañada o ya no se pueda limpiar adecuadamente, se debe sustituir de inmediato. La visibilidad, cuando una pantalla está rayada o tiene abrasiones, sobre todo al llover o en las horas nocturnas al cruzarse con vehículos con los faros encendidos que proceden en sentido contrario, puede empeorar drásticamente (ver fig. 12).

Para una óptima limpieza de la pantalla, desmonte la pantalla del casco y límpiela utilizando exclusivamente un trapo suave y el específico limpiador AGV. En alternativa, use un trapo suave y agua templada: si la pantalla está muy sucia, se puede añadir jabón neutro al agua. Aclare la pantalla bajo el agua corriente y séquela con un trapo suave seco a temperatura ambiente. La limpieza de la pantalla, así como la del casco, sin duda es más fácil y da mejores resultados cuando se lleva a cabo inmediatamente tras la utilización.

No utilice nunca gasolina, benceno, limpiacristales u otros productos o solventes químicos porque pueden comprometer las propiedades de la pantalla.

No seque la pantalla sobre fuentes de calor.

No utilice objetos cortantes o puntiagudos para quitar la suciedad de la pantalla, se evitarán rayadas.

No aplique a la pantalla pegatinas o cinta adhesiva.

Siga las mismas indicaciones también para limpiar las partes de plástico del casco así como las entradas de aire y el mecanismo de la pantalla. Para eliminar suciedad, polvo o insectos de partes que no consigue alcanzar con un trapo, inténtelo utilizando aire comprimido. Si existe el riesgo de ensuciar el interior del casco durante esa operación, saque todo el acolchado interior o protéjalo adecuadamente tapándolo con papel de periódico.

MOVIMIENTOS DE LA PANTALLA

La pantalla está realizada de policarbonato antirrayas y cuenta con un mecanismo que le otorga un movimiento de rototraslación. Este mecanismo permite a la pantalla, en fase de apertura, alejarse y girar respecto al casco; mientras, en fase de cierre, garantiza un óptimo aislamiento del aire.

El mecanismo prevé tres posiciones de trabajo: totalmente cerrado con pantalla bloqueada por el mecanismo de la mentonera, ideal para la marcha incluso a velocidades elevadas; pantalla abierta con microapertura que permite la entrada de una pequeña cantidad de aire durante la marcha a bajas velocidades; pantalla totalmente abierta y totalmente levantada que se utilizará exclusivamente con el vehículo parado y para facilitar las operaciones de colocación y ajuste del casco.

El mecanismo de bloqueo de la pantalla, además de garantizar un óptimo aislamiento del aire durante la marcha, reduce la probabilidad de que la visera se abra en caso de caída, evitándose de esta manera que cuerpos extraños puedan eventualmente entrar en contacto con la cabeza del usuario.

Al bajar la pantalla, ésta se engancha automáticamente; la apertura, en cambio, se hace en dos fases:

1 - pulse el botón y empuje la pantalla hacia arriba (Fig. 13), la pantalla se bloqueará en la configuración de microapertura;

2 - pulse de nuevo el botón y empuje la pantalla hacia arriba (Fig. 14), la pantalla se desenganchará totalmente y girará libremente hasta la configuración de apertura completa (Fig. 15).

 **¡Atención! Le aconsejamos llevar a cabo las operaciones descritas a continuación apoyando el casco sobre una superficie plana.**

DESMONTAJE DE LA PANTALLA

Para proceder con el desmontaje de la pantalla, levántela hasta su total apertura (Fig. 15), luego, empezando por uno de los dos lados del casco, tire hacia abajo de la palanca de desenganche (Fig. 16) y aleje la pantalla de la calota (Fig. 17).

Repita la operación también en el otro lado y quite la pantalla.

MONTAJE DE LA PANTALLA

Empezando por uno de los lados del casco, con la pantalla totalmente abierta (Fig. 15), tire hacia debajo de la palanca de bloqueo de la pantalla, luego introdúzcala en la base rectangular del mecanismo fijada al casco (Fig. 18). Sucesivamente suelte la palanca del bloqueo (Fig. 3) y repita la operación también en el otro lado. Abra y cierre la pantalla para comprobar la correcta rotación y funcionamiento del mecanismo de bloqueo y microapertura (Fig. 13, 14 y 15).

LENTE ANTIVAHIO DE MARCA PINLOCK® Y PELÍCULAS DESECHABLES

La pantalla cuenta, como accesorios, con lente antivaho de la marca Pinlock ® y con películas desechables.

La lente antivaho de la marca Pinlock ® está realizada con materias plásticas que absorben la humedad evitándose así que la pantalla se entele. La lente antivaho de la marca Pinlock ® se adapta perfectamente al perfil de la pantalla donde, una vez montada, forma una cámara de aire aislante y hermética que garantiza en cualquier caso un amplio campo visual.

Las películas desechables permiten, en cambio, al ser desechables, mantener un campo visual limpio y homogéneo para la máxima visibilidad y seguridad en cualquier condición.

MONTAJE DE LA LENTE ANTIVAHO DE LA MARCA PINLOCK®

Una vez desmontada la pantalla del casco, coloque la lente antivaho de la marca Pinlock® en la parte interna de la misma, manteniendo la junta de silicona dirigida hacia el interior de la pantalla.

Introduzca la muesca que hay en el lado izquierdo de la lente en el pivote que hay dentro de la pantalla en el lado izquierdo (Fig. 19), sucesivamente arquee un poco la lente (Fig. 20) e introduzca la muesca derecha en el pivote derecho de la pantalla.

(Fig. 21). Compruebe que el burlete de silicona que hay en la lente antivaho de la marca Pinlock® adhiera perfectamente a la pantalla a lo largo de todo el perímetro del casco (Fig. 22).

Retire la película protectora de la lente antivaho de la marca Pinlock® y monte la pantalla en el casco.

 **¡Atención! La lente antivaho de la marca Pinlock® debe manejarse con cuidado para evitar la formación de rayadas o abrasiones sobre la superficie.**

DESMONTAJE Y LIMPIEZA DE LA LENTE ANTIVAHO DE LA MARCA PINLOCK®

Para desmontar la lente repita las operaciones (Fig. 20 y Fig. 19) en secuencia inversa.

Limpie la lente antivaho de la marca Pinlock® utilizando jabón líquido delicado, agua templada y un paño suave humedecido. Déjela secar perfectamente como mínimo un día antes de volver a montarla.

 **¡Atención! NO UTILICE PRODUCTOS DE LIMPIEZA ABRASIVOS O LÍQUIDOS QUE CONTENGAN AMONÍACO O ALCOHOL.**

MONTAJE DE LAS PELÍCULAS DESECHABLES

La película desechable sirve para proteger la pantalla de la suciedad que se puede acumular durante la conducción y permite mantener limpia la pantalla desechando la película cuando sea necesario, simplemente desgarrándola.

 **¡Atención! Antes de montar la película desechable en la pantalla, compruebe haber retirado la película protectora que hay en ambos lados de la misma.**

Antes de instalar la película desechable, gire los pivotes excéntricos de manera que se acerquen entre sí; seguidamente enganche la película a los pivotes (Fig. 23), dirigiendo la lengüeta para el desgarre hacia el lado del casco que prefiera. Para facilitar el agarre de la lengüeta se puede doblar un poco la película hacia fuera de manera que no adhiera totalmente al casco. Sucesivamente gire los pivotes excéntricos de fijación (Fig. 24) para prensar la película y hacer que adhiera bien a la pantalla. Por último también se puede, en función de las propias preferencias, aplicar una segunda película desechable encima de la anterior dirigiendo la lengüeta para el desgarre hacia el lado que se prefiera.

DESMONTAJE/MONTAJE DEL PROTECTOR NASAL

Extraiga el protector nasal tirando de él hacia arriba (Fig. 25). Para volver a montarlo, introduzca los dientes de enganche en sus alojamientos y presione hasta oír el clic de bloqueo.

SACAR EL CORTAVIENTO

Extraiga la parte del cortaviento introducida entre la calota y la mentonera (Fig. 26).

Para volver a montarlo, repita la operación en secuencia inversa.

SACAR LOS ACOLCHADOS LATERALES Y EL PARANUCA

Agarre los acolchados laterales por la parte delantera y desenganche los tres botones automáticos situados debajo por cada lado (Fig. 27). Extraiga el barbuquejo a través del agujero rectangular; seguidamente tire del borde inferior de los acolchados laterales hacia fuera del casco para extraer la parte introducida entre la calota y el poliestireno (Fig. 28).

Para volver a montarlos, repita la secuencia de operaciones en sentido contrario.

SACAR EL ACOLCHADO SUPERIOR

Después de haber sacado los acolchados laterales, extraiga la parte trasera del acolchado superior introducida entre la calota y el poliestireno (Fig. 29), seguidamente desenganche los dos botones automáticos situados en la zona delantera lateral (Fig. 30).

Una vez efectuadas estas operaciones, el acolchado superior se puede sacar totalmente.

¡Atención! Extraiga el acolchado superior solo DESPUÉS de haber desenganchado todos los botones automáticos de fijación y el enganche trasero, para evitar dañar dichos botones o que se descosen las partes de tejido.

Para volver a montarlo, repita la secuencia de operaciones en sentido contrario.

REGULACIÓN DEL ACOLCHADO SUPERIOR

El acolchado superior montado en el casco se puede ajustar de manera que el usuario pueda alcanzar la máxima comodidad posible.

Para regular el acolchado superior es preciso sacarlo del casco (ver párrafo anterior).

El acolchado superior cuenta con dos tipos de regulación:

1- Si el apoyo en la cima de la cabeza es escaso, desplace las 2 tiras hacia el centro y, en caso contrario, desplácelas hacia los lados utilizando los correspondientes velcros (Fig. 31);

2- Si el usuario desea mayor ajuste en la zona de la nuca, es posible introducir, en el bolsillo que hay en la parte posterior del acolchado superior, la pieza de esponja de forma semicircular incluida como accesorio del casco (Fig. 32).

LAVADO DE LOS INTERIORES

Después de haber sacado los interiores, los acolchados superior y laterales se pueden lavar a mano, sumergiéndolos en agua templada con jabón para la ropa.

Después del lavado, enjuague con agua corriente.

No estruje y deje secar a temperatura ambiente al abrigo del sol.

ABERTURA/CIERRE DE LAS ENTRADAS DE AIRE DE LA MENTONERA

El casco cuenta con una entrada de aire en la mentonera, accionable por el interior del casco introduciendo un dedo en la rendija que hay en el cortaviento (Fig. 33).

Empujando la corredera hacia arriba, la entrada de aire se cierra (Fig. 34); por el contrario, tirando de la corredera hacia abajo, la entrada de aire se abre (Fig. 35).

Es posible parcializar la apertura deteniendo la corredera a la mitad de la carrera disponible.

ABERTURA/CIERRE DE LAS ENTRADAS DE AIRE FRONTALES

El casco dispone de tres entradas de aire situadas en la zona frontal por encima de la pantalla.

Para el casco **Pista GP** la apertura o el cierre de las entradas de aire se obtiene respectivamente sacando o aplicando tapas.

Para quitar las tapas laterales hay que agarrar la lengüeta y tirar de ella en la dirección de la flecha (Fig. 36).

Para aplicar las tapas laterales (Fig. 37), en primer lugar hay que introducir el extremo más estrecho dentro del bastidor metálico, seguidamente arquear la tapa e introducir el otro extremo, por último presionar el centro de la tapa hasta conseguir su completa introducción.

Para quitar la tapa central hay que agarrar la lengüeta y tirar de ella en la dirección de la flecha (Fig. 38).

Para aplicar la tapa central (Fig. 39), en primer lugar hay que introducirla por un lado dentro del bastidor metálico, seguidamente arquear la tapa e introducir el otro extremo, por último presionar el centro de la tapa hasta conseguir su completa introducción.

Para los cascos **Corsa** y **GT Veloce** la apertura o cierre de las entradas de aire se efectúa con un mecanismo abrir/cerrar.

Para la apertura de las entradas de aire simplemente hay que empujar la corredera hacia arriba (Fig. 40) y para cerrar las entradas de aire simplemente hay que empujar la corredera hacia abajo (Fig. 41).

SALIDAS DE AIRE TRASERAS

En la zona trasera del casco hay dos salidas de aire siempre abiertas; gracias a su conformación y posición, permiten que el aire del interior del casco salga con un efecto proporcional al aumento de la velocidad.

MONTAJE/DESMONTAJE DEL SPOILER

El casco cuenta con un spoiler que permite incrementar las prestaciones aerodinámicas del mismo al reducir su resistencia aerodinámica y aumentar su estabilidad.

Para desmontar el spoiler hay que sacar los tres tornillos que lo fijan al casco, dos laterales y uno central.

Para montarlo (Fig. 42) hay que colocar el spoiler sobre el casco y fijarlo con los tres específicos tornillos.

KIT RACE

Si desea personalizar aún más su casco para utilizarlo en la pista, puede adquirir el Kit race, caracterizado por:

- Pantalla racing con tornillos de fijación que elimina la posibilidad de separación o apertura de la pantalla en caso de caídas.

- Banda antisudor que elimina posibles problemas de sudoración sin tener que utilizar un casco interior y garantiza una mejor ventilación.

- Tapones antiruido que garantizan el mejor confort y la mayor concentración incluso en motocicletas muy ruidosas.

LISTA DE COMPONENTES

Pista GP _ Fig. 43

Corsa _ Fig. 44

Gt Veloce _ Fig. 45

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. PANTALLA | 9. BOTÓN APERTURA PANTALLA |
| 2. ENTRADA DE AIRE CENTRAL | 10. PROTECTOR NASAL |
| 3. ENTRADA DE AIRE LATERAL | 11. CORTAVIENTO |
| 4. MECANISMO PANTALLA | 12. SISTEMA DE SUJECCIÓN |
| 5. PIVOTE TEAR-OFF / PINLOCK® | 13. ACOLCHADO SUPERIOR |
| 6. SPOILER | 14. ACOLCHADOS LATERALES Y PARANU |
| 7. BORDE BASE | 15. SALIDAS DE AIRE TRASERAS |
| 8. ENTRADA DE AIRE DE LA MENTONERA | 16. SPOILER |

EXTENSIÓN DE LA GARANTÍA

Para poder disfrutar de la eventual extensión de la garantía correspondiente al casco que ha comprado, acceda a la específica sección contenida en el sitio web www.agv.com, lea atentamente las condiciones de suscripción y rellene la eventual ficha de registro antes de que pasen 60 días de la fecha de compra de su casco.

La duración de la extensión de la garantía podría variar en función del modelo de casco comprado. Para más información y para conocer las condiciones de la extensión de la garantía, consulte la mencionada sección del sitio web www.agv.com.

PORTUGUÊS

AGRADECEMOS POR TER ESCOLHIDO A AGV.

O capacete que acaba de comprar é o resultado da experiência e do profissionalismo que a AGV adquiriu ao longo dos muitos anos da sua atividade.

De facto, desde 1947 dedicamo-nos a projetar e construir capacetes que garantem a máxima segurança a quem os utiliza, sempre com base no banco de ensaio mais difícil: as competições desportivas. São testemunhas os numerosos e importantes pilotos como Giacomo Agostini, Franco Uncini, Wayne Rainey, Troy Corser, Loris Capirossi, Max Biaggi e Valentino Rossi, que ao longo dos anos escolheram os capacetes AGV. Design bem cuidado, atenção na escolha dos materiais, soluções e tecnologias inovadoras desde sempre fizeram parte do ADN da AGV.

Mas dado que a utilização quotidiano e normal do capacete é muito diferente da que caracteriza as competições desportivas, procuramos um conforto de alto nível que permita estar sempre seguro e à vontade em qualquer situação de condução.

UTILIZAÇÃO A QUE SE DESTINA O CAPACETE

Os capacetes AGV são concebidos para garantir uma proteção adequada na utilização de motociclos.

AVISOS

Os capacetes AGV não são utilizáveis nomeadamente em competições automobilísticas, motonáuticas ou de outro tipo. A correta utilização do capacete não isenta o utilizador do uso de outros equipamentos de proteção, quer obrigatórios, quer recomendados, durante a condução, nem do cumprimento das normas de circulação rodoviária.

Se adquiriu um capacete que não está em conformidade com a utilização a que se destina, devolva-o ao revendedor.

Cada capacete possui uma etiqueta de homologação que representa uma declaração de conformidade do modelo de capacete com a norma vigente no mercado de destino.

A etiqueta de homologação pode ser fixada na correia do queixo (norma ECE 22-05 adotada em Europa e em alguns estados extraeuropeus) ou aplicada de modo não amovível na parte exterior do capacete (Estados Unidos, Argentina, Austrália e outros). Não retirar nem tentar retirar a etiqueta de homologação do capacete. Não aplicar no capacete etiquetas de homologação cuja origem desconhece. Muito provavelmente trata-se de etiquetas falsificadas. A lei proíbe aplicar etiquetas de homologação falsas em capacetes.

No caso de dúvida sobre a origem da etiqueta de homologação aplicada no seu capacete, contactar diretamente a AGV, não o seu revendedor.

TIPOS DE CAPACETE PARA UTILIZAÇÃO EM MOTOCICLISMO

Os capacetes AGV podem ser divididos em quatro categorias:

Capacetes abertos ou jet: podem garantir mais ventilação e conforto para a utilização na cidade, mas não foram concebidos para garantir proteção no caso de impactes na zona do queixo ou do rosto. Podem ser ou não equipados com viseira. De acordo com a Norma ECE 22-05, a etiqueta de homologação possui, ao lado do código de identificação do modelo, a sigla "J".

Capacetes integrais com queixeira de proteção: são concebidos para garantir proteção contra impactes também na zona do queixo. Entre esses, os capacetes off-road são concebidos para poderem ser utilizados mesmo fora de estrada. De acordo com a Norma ECE 22-05, a etiqueta de homologação possui, ao lado do código do modelo, a sigla "P".

Capacetes integrais com queixeira não de proteção: Não são concebidos para garantir proteção contra impactos na zona do queixo. De acordo com a Norma ECE 22-05, a etiqueta de homologação possui, ao lado do código do modelo, a sigla “NP”.

Capacetes de abrir ou modulares: Possuem uma queixeira que pode ser levantada, mas segundo a norma ECE 22-05, são concebidos para poderem ser utilizados em estrada com queixeira levantada apenas se na etiqueta de homologação estiver indicada a sigla “P/J” ao lado do código de identificação do modelo. Se houver apenas a sigla “P”, não são concebidos para a condução com queixeira levantada. A queixeira pode ser levantada apenas para facilitar a colocação do capacete. Em todo o caso, não levantar ou baixar a queixeira durante o movimento do seu meio. É uma operação bastante perigosa quer porque é necessário tirar a mão do guiador, quer porque a queixeira impedirá por alguns instantes a visibilidade.

Ver Fig. 1 _ Exemplo de etiqueta de homologação ECE 22-05

E3: Sigla que indica o país em que o capacete foi homologado.

052644/P: Número de identificação do modelo homologado e tipo de proteção que o capacete garante.

000012: Número de série do capacete

⚠ Atenção. Se o capacete adquirido não corresponder ao tipo de proteção e ao tipo de utilização que deseja fazer, devolva-o ao seu revendedor o qual saberá aconselhar um modelo mais apropriado para as suas necessidades.

Nos capacetes equipados de série com uma viseira (abertos, integrais ou modulares), a viseira é capaz de proteger os olhos da poeira, detritos e insetos que podem ser perigosos para a condução. Mesmo se permitida por leis vigentes, a remoção da viseira reduz a segurança ao conduzir.

INSTRUÇÕES PARA ESCOLHER O CAPACETE

⚠ Atenção. Para garantir a máxima segurança, o capacete deve ficar bem ajustado e confortável. Isso significa que não deve ficar muito estreito, pois seria impossível usá-lo por um tempo prolongado, nem demasiado largo, para evitar que não proteja adequadamente no caso de impacto, que rode para os lados ao conduzir ou saia da cabeça.

Para comprar o seu capacete, seguir com cuidado as instruções abaixo.

Ver fig. 2 _ Antes de mais, medir as dimensões da cabeça para determinar o tamanho correto, passando o metro no sentido horizontal à volta da cabeça a cerca de uns dois centímetros acima das sobrancelhas e das orelhas.

Ver fig. 3 _ Escolhido o tamanho, experimentar o capacete para verificar o conforto e o ajuste. Puxar para o lado as duas partes da correia (ver figura) e colocar o capacete na cabeça no sentido de trás para a frente.

Ver fig. 3 a – 3 b _ Para garantir a máxima visibilidade, este capacete tem uma abertura muito mais ampla relativamente aos outros capacetes, pelo que uma vez colocado não procure abaixá-lo até aos olhos, mas tome como referência a posição dos zigomas relativamente às almofadas laterais e à narigueira.

Ver fig. 4 _ De seguida, controlar a aderência de cada revestimento interior (almofadas laterais, forro superior, revestimento frontal) com a bochecha, parte superior da cabeça e testa e depois, mantendo a cabeça parada, tentar rodar ligeiramente o capacete primeiro para a direita e esquerda e depois para cima, para baixo, para a frente e para trás.

Ver Fig. 5 _ O capacete deve ficar bem aderente, de forma a puxar a pele das bochechas e da testa. Por consequência, se o capacete rodar com muita facilidade na cabeça, o tamanho é demasiado grande para si. Deve experimentar um tamanho inferior.

Por fim, apertar a correia do queixo. Regulá-la para que fique justa na garganta da forma mais estreita possível, mas sem causar incómodo. Com a cabeça rodada para frente, tentar tirar o capacete puxando-o com as mãos no sentido de trás para a frente. Se o capacete sair com facilidade, não é adequado para si. Se o tamanho parecer correto, manter o capacete na cabeça durante alguns minutos e controlar se não causa dor ou pressão em certas zonas. Se estiver indeciso, repetir as várias fases até encontrar o capacete que se ajusta melhor. No caso de dúvida e se o conforto for igual para dois tamanhos diferentes de capacete, escolher sempre o tamanho mais pequeno.

INSTRUÇÕES DE USO E MANUTENÇÃO DO CAPACETE

AVISOS

Nenhum capacete pode garantir segurança absoluta no caso de acidentes.

Para garantir a proteção para a qual foi concebido, o capacete deve ficar bem ajustado e o sistema de retenção deve ser apertado de forma correta e perfeita. Com o sistema de retenção apertado de forma firme, mas confortável, não deve ser possível retirar o capacete da cabeça. A correia deve ser posicionada sob o queixo e apertada de forma a ficar esticada durante todo o tempo de utilização do capacete; a lei impõe que o capacete fique sempre apertado de forma correta.

Não aplicar nada no capacete a não ser que expressamente previsto. Não furar nem cortar a calota. Não modificar de forma alguma o capacete ou os seus componentes, pois isso enfraquece a estrutura e pode prejudicar a capacidade de proteção. Pelo mesmo motivo, não pintar o capacete, não colar autocolantes, não utilizar produtos agressivos para a limpeza nem outros solventes.

O capacete é concebido para absorver os impactos através da destruição parcial da calota e dos componentes internos. O capacete pode também não apresentar danos visíveis. Substituir o capacete de imediato se tiver sofrido um choque mesmo se ligeiro.

A calota e o revestimento internos são indispensáveis para garantir o desempenho de proteção do capacete.

O capacete tem a tendência de envelhecer com o tempo e utilização: recomenda-se substituí-lo quando apresentar sinais evidentes de deterioração dos seus componentes, como fissuras, ferrugem, produto não mais confortável, mau estado dos componentes.

Em todo o caso, recomenda-se substituir o capacete 5 anos após a aquisição.

Se não previsto de forma clara, o capacete não pode ser utilizado com nenhum tipo de aparelho de comunicações. Para verificar a eventual possibilidade de utilização com esse acessório, consultar o respetivo manual de utilização e manutenção.

Apenas os capacetes off-road podem ser utilizados com óculos de proteção.

Alguns modelos de capacete possuem como acessório de série a viseira transparente e também uma viseira interior escura de baixa transmitância luminosa. Esta viseira interior não pode ser baixada em condições de visibilidade não adequadas (de noite, em túneis, em condições de visibilidade insuficiente em geral).

Ao conduzir, nunca soltar as mãos do guiador para ligar eventuais sistemas de comunicação, movimentar componentes do capacete (viseiras, queixeira). Qualquer operação no capacete deve ser feita com o veículo parado.

Assegurar-se que a viseira do capacete cumpra os requisitos previstos pela norma AS 1609 (informação válida para o mercado australiano).

SISTEMA DE RETENÇÃO

Há dois tipos de sistemas de retenção: de duplo anel (DD) e regulação micrométrica.

A seguir, encontram-se as instruções de utilização de cada tipo.

Ver fig. 6 _ Sistema de retenção de duplo anel (DD)

Para apertar o capacete, passar a cinta entre os dois anéis (6.1), puxar a parte terminal da cinta (6.2) até a correia premir contra a mandíbula e apertar o botão de pressão para que não fique solta (6.3), conforme ilustra a figura. Verificar se o capacete permanece bem ajustado na cabeça (consultar também o parágrafo “Instruções para escolher o capacete”).

Para desapertar o capacete, desengate o botão de pressão puxando a extremidade da cinta e afrouxe a cinta retirando-a dos anéis, com a ajuda da lingueta vermelha, conforme ilustrado na figura.

Ver fig. 7 _ Sistema de retenção com regulação micrométrica

O sistema de retenção micrométrico necessita que a correia seja regulada antes de ser apertada. De acordo com as instruções da figura, regular o comprimento da correia aumentando ou diminuindo a parte que passa através do anel (7.1) até obter um ajuste adequado do capacete uma vez apertada a correia.

Para apertar o capacete, introduzir a lingueta dentada na fivela (7.2) e empurrá-la até ao fim (7.3), pois deve sentir a correia premir contra a maxila. O sistema com regulação micrométrica permite um controlo suplementar e mais preciso do conforto e do ajuste graças à possibilidade de utilizar o número de encaixes da lingueta dentada que se prefere (todavia, recomenda-se introduzir o mais possível a lingueta na fivela). Verificar se o capacete permanece bem ajustado na cabeça (consultar também o parágrafo acima “Instruções para escolher o capacete”). Para desapertar o capacete, levantar a alavanca vermelha com a ajuda da fita de tecido (7.4) e depois retirar a fivela.

Ver fig. 8 _ N. B. BOTÕES/VELCRO COLOCADOS NO SISTEMA DE RETENÇÃO NÃO TÊM FUNÇÃO DE FIXAÇÃO, MAS SERVEM APENAS PARA EVITAR QUE SE MOVA COM O VENTO: NÃO DEVEM SER UTILIZADOS COMO ALTERNATIVA PARA APERTAR A CORREIA.

⚠ AVISOS - ANTES DE CONDUZIR

Recordar-se sempre de usar e apertar o capacete de modo correto. Nunca usar lenços sob o sistema de retenção ou chapéus sob o capacete. Todas as operações para usar e regular o capacete devem ser feitas com o veículo parado. Controlar periodicamente o estado do capacete e dos seus componentes sujeitos a desgaste (parafusos, mecanismos, botões, partes em plástico etc.).

Em especial, controlar cuidadosamente:

- a superfície do capacete para verificar se há fissuras;
- o bom estado da correia e o funcionamento do sistema de retenção;
- o bom estado do revestimento interno e dos botões/sistemas que o fixam no capacete;
- a viseira, para verificar se não há riscos e se a visibilidade é perfeita;
- o bom funcionamento do mecanismo da viseira.

Recordar que o capacete, sobretudo se integral, pode reduzir os rumores do trânsito e do ambiente circundante. Certificar-se se pode ouvir rumores como buzina e sirene de emergência e avaliar de forma adequada a influência que o capacete tem sobre a percepção das condições externas.

Deve estar preparado para mudanças repentinas das condições climáticas que podem ocorrer quando conduz e que podem influenciar o desempenho do capacete (embaciamento da viseira por queda da temperatura ou chuva, visibilidade insuficiente ou chuva em túneis etc.).

CUIDADOS E MANUTENÇÃO DO CAPACETE

Ver fig. 9 _ O capacete deve ser sempre manuseado e tratado com cuidado de modo a manter íntegras as funções de segurança.

Para limpar a calota externa e os interiores, utilizar o limpador específico multifuncional AGV. Como alternativa, para as partes exteriores, pode utilizar-se um pano macio humidificado com sabão neutro e água tépida. Nos interiores não amovíveis e no poliestireno interior pode passar-se um pano macio humidificado com sabão neutro e água tépida. Para enxaguar, utilizar um pano macio húmido.

Os interiores amovíveis podem ser lavados à mão ou na máquina de lavar com água tépida (máx. 35°C) e sabão neutro. Os interiores devem sempre secar ao ar livre, sem serem expostos a fontes de calor. Antes de utilizar de novo o capacete após a limpeza, certifique-se se todas as partes forradas estão perfeitamente secas de forma a evitar a formação de maus odores e bafoes.

Ver Fig. 10 _ Nunca utilizar gasolina, benzeno ou outros produtos e solventes químicos, pois podem comprometer o funcionamento e a estrutura de alguns componentes do capacete e enfraquecer as suas funções de proteção. Pelo mesmo motivo, desaconselha-se expressamente pintar o capacete: os solventes presentes nas tintas podem danificar os materiais do capacete. Não modificar de forma alguma o capacete (furando ou cortando a calota, premindo o poliestireno, cortando o sistema de fecho ou as partes internas, por exemplo), pois desse modo a estrutura fica enfraquecida e existe o risco de prejudicar a capacidade de proteção. Se for necessário substituir um componente, utilizar sempre peças originais AGV: no caso de dúvida sobre como fazer a operação, contactar um revendedor AGV.

Ver fig. 11 _ Evitar todo o comportamento ou utilização do capacete que possa prejudicar o desempenho:

- não viajar com o capacete fixado no anel contra roubo/porta-capacete ou no banco para evitar que sofra choques ou abrasões;

- não apoiar o capacete sobre os suportes dos espelhos retrovisores ou nos encostos para evitar danos no revestimento;

- não se sentar no capacete nem pousá-lo no piso;

- evitar deixar o capacete em lugares como depósitos ou selim da motocicleta, dos quais pode cair facilmente e danificar-se. Pelo mesmo motivo, manter o capacete fora do alcance de crianças e animais que podem fazer com que caia, se risque ou se danifique.

- Não retirar de forma alguma as partes estruturais do capacete, como a calota interna, a correia, as vedações.

- Não expor o capacete à luz solar intensa.

N.B. As cores Fluo são particularmente delicadas e sensíveis à luz: a AGV não garante a duração da qualidade das cores Fluo com o tempo.

CUIDADOS E MANUTENÇÃO DA VISEIRA E DAS PARTES DE PLÁSTICO

⚠ AVISOS

A viseira deve ser mantida sempre em ótimas condições para garantir uma perfeita visibilidade. No caso de riscos, danos ou impossibilidade de limpá-la adequadamente, deve ser substituída de imediato. Em especial, se uma viseira apresentar riscos ou abrasões, a visibilidade pode piorar drasticamente (ver fig. 12), sobretudo no caso de chuva ou nas horas noturnas ao cruzar-se no sentido contrário com outros veículos com as luzes acesas.

Para uma ótima limpeza da viseira, retirá-la do capacete e limpá-la com um pano macio e com o limpador específico AGV. Como alternativa, utilizar um pano macio e água tépida: se a viseira estiver muito suja, é possível acrescentar sabão neutro à água. Enxaguar a viseira sob a água corrente e enxugá-la com um pano macio e seco. A limpeza da viseira, como também a do capacete, é muito mais simples e os resultados são melhores se for feita logo após a utilização.

Nunca utilizar gasolina, benzeno, limpadores para vidro ou outros produtos e solventes químicos, pois podem comprometer a qualidade da viseira.

Não aproximar a viseira de fontes de calor.

Não utilizar objetos cortantes ou pontiagudos para remover a sujidade da viseira para evitar que se risque.

Não aplicar na viseira autocolantes ou fita adesiva.

Seguir as mesmas instruções para limpar as partes de plástico do capacete, como condutas de ar e mecanismo da viseira. Para remover a sujidade, poeira ou insetos das partes que não se consegue alcançar com o pano, tentar utilizar ar comprimido. Se houver risco de sujar o interior do capacete durante esta operação, remover todo o revestimento e cobri-lo com papel de jornal para protegê-lo adequadamente.

MOVIMENTAÇÃO DA VISEIRA

A viseira é realizada em policarbonato à prova de risco e possui um mecanismo que oferece um movimento de rotação e translação. Isso permite que a viseira se afaste ao ser aberta e rode em relação ao capacete, e ao ser fechada garante uma ótima estanqueidade ao ar.

O mecanismo conta com 3 posições: completamente fechado com a viseira bloqueada pelo mecanismo presente na queixeira, ideal para a condução a alta velocidade; viseira aberta com microabertura para que entre uma pequena quantidade de ar durante a condução a baixa velocidade; viseira totalmente aberta e levantada para utilizar apenas com o veículo parado e para facilitar a colocação e ajuste do capacete.

O mecanismo de bloqueio da viseira, além de garantir uma ótima estanqueidade ao ar durante a condução, reduz as probabilidades de a mesma se abrir no caso de queda, evitando que eventuais corpos estranhos entrem em contacto com a cabeça do utilizador.

Baixando a viseira, essa engancha-se de forma automática; a abertura é feita em duas etapas:

1 - premir a tecla e empurrar a viseira para cima (fig. 13); a viseira fica bloqueada na posição de microabertura; 2 - premir mais uma vez a tecla e empurrar a viseira para cima (fig. 14); a viseira desbloqueia-se completamente e poderá ser rodada até à posição de abertura completa (fig. 15).

⚠ Atenção. Recomenda-se fazer as operações a seguir apoiando o capacete numa superfície plana.

DESMONTAGEM DA VISEIRA

Para retirar a viseira, levá-la até à posição de abertura total (fig. 15), puxar para cima a alavanca de desengate (fig. 16) e afastar a viseira da calota (fig. 17) primeiro de um lado e depois do outro.

Repita a operação também do outro lado e retire a viseira.

MONTAGEM DA VISEIRA

Com a viseira completamente levantada (fig. 15), puxar para baixo a alavanca de bloqueio da viseira e colocá-la na base retangular do mecanismo fixado no capacete (Fig. 18). De seguida, soltar a alavanca de bloqueio (fig. 3) e repetir a operação também do outro lado. Abrir e fechar a viseira para verificar a rotação e funcionamento do mecanismo de bloqueio e microabertura (Fig. 13, 14 e 15).

LENTE ANTIEMBACIANTE DA MARCA PINLOCK® E PELÍCULAS TEAR-OFF

A viseira pode ter como acessório uma lente antiembaciante da marca Pinlock® e película tear-off.

A lente antiembaciante da marca Pinlock® é produzida com materiais plásticos capazes de absorver a humidade e evitar o embaçamento da viseira. A lente antiembaciante da marca Pinlock® adapta-se perfeitamente ao perfil da viseira e, uma vez montada, forma uma câmara de ar isolante e hermética garantindo, todavia, um amplo campo visual.

As películas tear-off permitem, com a sua remoção, manter um campo visual claro e homogéneo para a máxima visibilidade e segurança em qualquer condição.

MONTAGEM DA LENTE ANTIEMBACIANTE DA MARCA PINLOCK®

Depois de removida a viseira do capacete, colocar a lente antiembaciante da marca Pinlock® dentro da viseira mantendo a vedação de silicone no lado interior da viseira.

Colocar a cavidade do lado esquerdo da lente no pino presente dentro da viseira no lado esquerdo (Fig. 19), de seguida curvar ligeiramente a lente (Fig. 20) e inserir a cavidade direita no pino direito da viseira (Fig. 21). Verificar se a vedação de silicone da lente antiembaciante da marca Pinlock® adere perfeitamente à viseira ao longo de todo o perímetro do capacete (Fig. 22).

Retirar a película protetora da lente antiembaciante da marca Pinlock® e montar a viseira no capacete.

⚠ Atenção. A lente antiembaciante da marca Pinlock® deve ser manuseada com cuidado de forma a evitar riscos ou abrasões na superfície.

REMOÇÃO E LIMPEZA DA LENTE ANTIEMBACIANTE DA MARCA PINLOCK®

Para remover a lente, repetir as operações (Fig. 20 e Fig. 19) na sequência inversa.

Limpar a lente antiembaciante da marca Pinlock® utilizando sabão líquido delicado, água tépida e um pano macio húmido. Deixar secar perfeitamente durante pelo menos um dia antes de voltar a montá-la.

⚠ Atenção. NÃO UTILIZAR PRODUTOS DE LIMPEZA ABRASIVOS OU LÍQUIDOS QUE CONTENHAM AMÔNIA OU ÁLCOOL.

APLICAÇÃO DA PELÍCULA TEAR-OFF

A película tear-off serve para proteger a viseira da sujidade que se pode acumular durante a condução e permite mantê-la limpa, pois quando necessário a película é removida com um puxão.

⚠ Atenção. Antes de aplicar a película tear-off na viseira, assegurar-se de ter retirado a película protetora de ambos os lados.

Antes de aplicar a película tear-off, rodar os botões excêntricos de modo a aproximarem-se entre si; fixar a película nos botões (Fig. 23) com a lingueta de remoção girada para o lado do capacete que preferir. Para agarrar na lingueta com mais facilidade, é possível dobrar ligeiramente a película para o exterior para que não adira completamente ao capacete. De seguida, rodar os botões excêntricos de fixação (fig. 24) a fim de esticar a película e fazer com que fique bem aderente à viseira. Por fim, com base nas suas preferências, é possível aplicar uma segunda película tear-off sobre a anterior, posicionando a lingueta para a remoção no lado que preferir.

DESMONTAGEM/MONTAGEM DA NARIGUEIRA

Retirar a narigueira puxando-a para cima (fig. 25)

Para voltar a montar, colocar os dentes nos encaixes e premir até ouvir um estalido.

REMOÇÃO DO PARA-VENTO

Retirar a parte do para-vento colocada entre a calota e a queixeira (fig. 26).

Para voltar a colocar, repetir as operações na ordem inversa.

REMOÇÃO DAS ALMOFADAS LATERAIS E DA PROTEÇÃO DE NUCA

Agarrar nas almofadas na parte dianteira e desapertar os três botões de pressão de cada lado inferior (fig. 27).

Retirar a correia do queixo através do furo retangular e então puxar a borda inferior das almofadas laterais para fora do capacete para que saia a parte posicionada entre a calota e o poliestireno (fig. 28).

Para a remontagem, repetir essas operações pela ordem inversa.

REMOÇÃO DO FORRO

Depois de ter retirado as almofadas laterais, remover a parte traseira do forro colocada entre a calota e o poliestireno (fig. 29); de seguida, desapertar os dois botões de pressão posicionados na parte dianteira lateral (fig. 30).

De seguida, o forro pode ser retirado completamente.

N.B. Retirar o forro apenas DEPOIS de ter desapertado todos os botões de pressão de fixação e soltado a parte traseira para evitar danificar os botões e descoser as partes em tecido.

Para voltar a colocar o forro, repetir as operações pela ordem inversa.

REGULAÇÃO DO FORRO

O forro montado no capacete é regulável para permitir que o utilizador obtenha a melhor configuração de conforto possível.

Para regular o forro, é necessário primeiro retirá-lo do capacete (ver o parágrafo anterior).

O forro possui 2 regulações:

1- se o apoio na zona superior da cabeça for insuficiente, deslocar as 2 faixas para o centro e, caso contrário, deslocar para os lados puxando a cinta (fig. 31);

2- se o utilizador desejar que o capacete fique mais estreito na zona da nuca, é possível colocar no bolso presente no verso do forro um enchimento de esponja circular incluído na embalagem do capacete (fig. 32).

LAVAGEM DOS INTERIORES

Após ter retirado os interiores do capacete, o forro e as almofadas podem ser lavados à mão imergindo-os em água tépida e sabão.

Após a lavagem, enxagúe com água corrente.

Não espremer e deixar secar a temperatura ambiente à sombra.

ABERTURA/FECHO DAS ENTRADAS DE AR DA QUEIXEIRA

O capacete possui uma entrada de ar na queixeira que pode ser acionada pelo interior do capacete colocando o dedo na fissura do para-vento (fig. 33).

Empurrando o cursor para cima, a entrada de ar fecha-se (fig. 34) e puxando o cursor para baixo a entrada de ar abre-se (fig. 35).

É possível parcializar a abertura posicionando o cursor na posição intermediária.

ABERTURA/FECHO DAS ENTRADAS DE AR DIANTEIRAS

O capacete conta com 3 entradas de ar posicionadas na zona dianteira do capacete sobre a viseira.

Para o capacete **Pista GP** a abertura ou o fecho das entradas de ar é feita nomeadamente retirando ou aplicando as tampas.

Para retirar as tampas laterais, é necessário agarrar na lingueta e puxar na direção da seta (fig. 36).

Para aplicar as tampas laterais (fig. 37), é necessário primeiro enfiar a extremidade mais estreita dentro da base metálica e então curvar a tampa e inserir a outra extremidade, de seguida premir a tampa no centro até que se encaixe completamente.

Para retirar a tampa central, é necessário agarrar na lingueta e puxar na direção da seta (fig. 38).

Para aplicar a tampa central (fig. 39), é necessário primeiro enfiar um lado na base metálica e então curvar a tampa e inserir a outra extremidade, de seguida premir a tampa no centro até que se encaixe completamente.

Para os capacetes **Corsa** e **GT Veloce** a abertura ou fecho das entradas de ar é feita através de um mecanismo abre-fecha.

Para a abertura das entradas de ar, basta empurrar o cursor para cima (fig. 40) e para fechá-las basta empurrar o cursor para baixo (fig. 41).

SAÍDAS DE AR TRASEIRAS

Na zona traseira do capacete, existem duas saídas de ar sempre abertas. Graças à sua forma e posição, permitem extrair o ar do interior do capacete com um efeito proporcional ao aumento da velocidade.

MONTAGEM/DESMONTAGEM DO SPOILER

O capacete possui um spoiler que permite aumentar o seu desempenho aerodinâmico, pois reduz a resistência aerodinâmica e aumenta a sua estabilidade.

Para desmontar o spoiler é necessário retirar os 3 parafusos que o fixam ao capacete, 2 laterais e um central.

Para o montar (fig. 42) é necessário posicionar o spoiler no capacete e fixá-lo com os 3 parafusos.

KIT RACE

Se quiser personalizar ainda mais o seu capacete para o uso em pista, você pode comprar o kit Race, equipado com:

- Viseira racing com parafusos, elimina a possibilidade de remoção ou de abertura da viseira em caso de queda
- Banda anti-suor, elimina todos os problemas de transpiração sem ter que usar uma balaclava e garantindo assim uma melhor ventilação
- Plugs de ouvidos, proporcionam melhor conforto e concentração, mesmo quando usado com motos muito barulhentas

ELENCO DE COMPONENTES

Pista GP _ Fig. 43

Corsa _ Fig. 44

Gt Veloce _ Fig. 45

- | | |
|-------------------------------|---|
| 1. VISEIRA | 9. TECLA DE ABERTURA DA VISEIRA |
| 2. ENTRADA DE AR CENTRAL | 10. NARIGUEIRA |
| 3. ENTRADA DE AR LATERAL | 11. PARA-VENTO |
| 4. MECANISMO DA VISEIRA | 12. SISTEMA DE RETENÇÃO |
| 5. BOTÃO TEAR-OFF / PINLOCK® | 13. FORRO |
| 6. SPOILER | 14. ALMOFADAS LATERAIS E PROTEÇÃO DE NUCA |
| 7. BORDA DA BASE | 15. SAÍDAS DE AR TRASEIRAS |
| 8. ENTRADA DE AR DA QUEIXEIRA | 16. SPOILER |

EXTENSÃO DA GARANTIA

Para poder usufruir da eventual extensão da garantia do capacete adquirido, poderá aceder à secção no sítio www.agv.com, ler atentamente as condições de adesão e preencher a eventual ficha de registo dentro de 60 dias a contar da data de compra do seu capacete.

A extensão da garantia poderá ter uma duração variável consoante o modelo de capacete adquirido. As outras informações e condições da extensão da garantia encontram-se na secção acima indicada no sítio da Internet www.agv.com.

感谢您选择 AGV 头盔

您刚买的这款头盔汇集了 AGV 公司在多年实践活动中的专业技术和直接经验。

从 1947 年以来, AGV 公司就致力于制造对使用者安全系数最大的头盔, 一直以最严重的损害条件为实践标准, 即摩托车运动型赛车比赛。很多重要赛车手就是 AGV 头盔的用户, 比如奇亚卡莫·阿蒂斯尼 (Giacomo Agostini)、法兰克·乌恩西尼 (Franco Uncini)、韦恩·瑞耐 (Wayne Rainey)、特洛伊·卡塞 (Troy Corser)、洛里斯·卡皮罗西 (Loris Capirossi)、马克斯·比亚吉 (Max Biaggi) 和瓦雷提诺·罗西 (Valentino Rossi), 他们多年使用 AGV 头盔。

AGV 头盔的特点是设计精确, 特别注重材料的选择, 革新技术的使用, 这些始终是 AGV 公司的宗旨。在头盔的日常使用中, 与比赛条件很不一样, 我们试着获得驾驶员的最佳舒适感及在各种行驶条件下的最高安全度。

头盔的使用范围

AGV 头盔的制作是为了使摩托车驾驶员获得最大的安全。

注意事项

AGV 头盔不适用汽车和汽艇及其他使用者。头盔的正确使用不能代替其他应有的保护装置, 包括必须装置和建议装置。在使用过程中, 也不能免除对交通规则遵守。

如果所购买的头盔, 不适合使用者的要求, 请到经销商处退换。

每个头盔有一个批准标签, 该标签是头盔法律认可的模型标准及使用范围的标志, 因此表明头盔在使用国的使用范围。

规定头盔的标签可以固定在头盔下颌处 (欧洲国家及一些欧洲外的国家, 使用欧盟安全规格 ECE 22-05)。标签也可能被固定放置在头盔外 (这种方式在美国、阿根廷、澳大利亚及其他国家使用)。

禁止取走或者尝试取走标签。勿在不确定原标签的情况下放贴标签, 因为这个标签可能是假冒的。使用假的或者与头盔不匹配的标签是违法的。

如果使用者对头盔的原有标签有疑问, 可以直接与 AGV 联系, 无需与经销商联系。

摩托车手的头盔类型

AGV 头盔有四种类型:

- 全开式头盔或者称为 JET：可以拥有完全的通风效果，对普通使用者来说，非常方便，但是在下颌和面部受到撞击时，无法获得适当的保护。该类可能带有或没有面盖。根据欧盟安全规格 ECE 22-05，用来注明头盔的标签，在头盔类型号码旁注有字母“J”。
- 带有下颌护体的头盔：该款头盔同时也对下颌部位进行保护。特别是越野车，其设计标准也包括在野外的使用。根据欧盟安全规格 ECE 22-05，用来注明头盔的标签，在头盔类型号码旁注有字母“P”。
- 带有下颌部件但不具有保护功能的头盔：该款头盔的使用不能保护下颌。根据欧盟安全规格 ECE 22-05，用来注明头盔的标签，在头盔类型号码旁注有字母“NP”。
- 可以打开的或组合的头盔：该款头盔的下颌部件可以向上打开。根据欧盟安全规格 ECE 22-05，如果注明头盔类型的标签上注明“P/J”，可以在行驶中向上打开下颌部件。但是如在头盔上注明“P”，不可以在行驶中打开下颌部件，该种情况下，下颌部件仅在为顺利佩戴头盔时打开。对任何一种头盔，在行驶中都不可以提升或者降低下颌部件。因为该操作时手会离开车把，同时，在移动下颌部件时，会在几秒钟内影响视线。

如图 1 这是一个根据欧盟安全规格 ECE 22-05 的头盔标签的例图。

E3 表明头盔鉴定批准国。052644/P 是批准鉴定的头盔类别，也是该种头盔的保护类型。

000012 是头盔的生产序号。

△ 注意：如果您购买的头盔不符合您需要的保护类别、使用范围，请到经销商处退换，购买适合您的头盔。

在全开、带有下颌护体或者组合头盔中，面盖可以防止尘土、碎片、虫子 (这些都是影响安全驾驶) 以保护眼睛和面部。根据法律规定，头盔允许不配带面盖或移除面盖，但是没有面盖会降低使用安全性。

选择最适合的头盔

△ 注意：为获得最大的安全性，头盔应该正确佩戴，并且舒适固定。因此，不可以太紧，因为太紧无法长时间的佩戴，也不可以太松，因为在撞击或改变速度时，得不到保护。另外，如果太松，可能在行驶中，从两侧慢慢转动甚至脱落。使用者应该根据下列说明，选取适当的头盔。

如图 2 - 首先，测量头部的大小，根据头部的尺寸来选择适当的头盔。取一皮尺，绕着在头部四周，在眉毛上方和耳朵上方 2 厘米。

如图 3 - 一旦选择好头盔的尺寸，试戴头盔，检查是否舒适及是否顺利佩戴。将帽带的两端向两侧拉动，让头盔从头后部往前额滑动佩戴头盔。

见图 3a-3b - 为保证最佳视觉效果，该款头盔拥有比其他更高的通风窗口，因此一旦配戴应避免滑向眼部，而应参照颧骨与头盔两颊部件、鼻部与鼻盔的位置是否吻合。

如图 4 - 此刻需要检查盔体内的每部分垫料（面颊、头顶、前额）是否与面颊、头顶及前额紧密接触。保持头部固定，尝试轻轻首先向右然后向左移动头盔，接着向上和向下移动，最后再向前和向后移动。

如图 5 头盔在移动时，应该感觉到面颊和前额的皮肤被足够的粘着力拉动着。由此判断，如果头盔在头围滑动太容易，说明该款头盔的尺寸太大，你可以试试小一尺寸的头盔。

4. 接着，扣好下颌帽带。尽可能地扣紧帽带但不至于使脖子不舒服。然后将头部向前弯曲，试着用手从后面往前脱掉头盔，如果头盔很容易被脱掉，说明该头盔不适合你。
5. 如果你感觉尺码合适，保持佩戴几分钟感觉头部是否疼痛或者局部受压。如果你还没有完全确定，重复上述的操作，直到找到适合的头盔为止。如有两款尺寸对您来说，同样舒适，建议选择相对小的尺码。

使用及保养说明

注意事项

不存在能够保证在事故中绝对安全的头盔。

为获得想到的保护，头盔应该准确佩戴，同时，头盔佩戴装置应得到正确而完好地扣系。佩戴装置的使用应获得舒适感而不是过紧或者有可能从头部移动。帽带应该系在下巴下面，系紧帽带以保证在头盔使用过程中，保证头盔被固定佩戴。相关法律规定，头盔应该正确扣系。

在没有明确规定的情况下，勿在头盔上连接其他物件。别在盔壳上钻孔或者切割。别改装头盔或改变其组件，因为这样会削弱其结构并损害其保护功能。同样，勿重绘头盔，勿使用粘合剂，勿使用过强的产品或者溶剂清洁头盔。

头盔通过部分改变盔壳的形状和内部组件来承受撞击。头盔有可能出现看不到的损害，因此在头盔受到撞击即使是轻微的，有必要立刻更换。

盔盖内部及盔壳内垫是必不可少的保护装置。

头盔随着使用时间和使用次数而变旧，建议在组件有明显损害迹象时，比如说，裂缝、生锈，部分区域出现不舒适及组件的不良状态。

在任何情况下，建议在购买 5 年后更换头盔。

在没有注明的情况下，头盔不可以与其他通讯工具一起使用。当需要确认是否可以用这些工具时，应该阅读头盔使用和保养手册。

只有越野摩托车头盔允许使用保护眼睛。

有些款式的头盔，除了用一个透明的面盖外，还在面罩内部有一层遮光防晒的屏幕。部分放在下部的内屏，不可以在某些不适当的可视性条件下使用（比如，夜晚、隧道及其他不可视的情况）。

驾驶过程中，禁止两手脱离车把使用通讯工具，禁止移动头盔部件（面盖、防晒屏幕、盔围下颌处）。所有头盔的操作都在摩托车停止时进行。

确保头盔的面盖符合 AS 1609 的规定（该信息同时适用澳大利亚市场）

扣带装置

有两种扣带装置：一种称为 DD 装置，即扣拉式，另一种为微调快插入头盔带。

以下将介绍这两种装置的使用说明。

如图 6 - DD 式扣带

扣系头盔时，先将帽带穿过两个圈（如图 6.1），拉住帽带的一端（如图 6.2）直到感到帽带紧靠下颌，关上自动的防滑按钮（如图 6.3），如图所示。确定头盔被固定在头部（也见“选择适当的头盔”部分的说明）。

解开头盔时，打开自动按钮，使得帽带的末端慢慢地从圈里拉出来，同时按住红色标记部分。如图所示。

如图 7 - 微调快插入头盔带

微调快插入头盔带在扣系帽带前调节扣系装置。按照图示步骤，调节通过圈的帽带的长短（如图 7.1）直至帽带达到头盔完全扣系的长度。

在扣系头盔时，使锯齿处插入扣子里（7.2）直推到内部顶端（7.3），感觉到帽带紧贴下颌。微调快插入头盔带由于锯齿处的很多关节，所以允许作出更多更精确的调节，以达到舒适而顺利扣系的效果（建议在将锯齿尽可能插入顶端）。

确认头盔固定在头部（也见“选择适当的头盔”部分的说明）。在解开头盔时，用织带拉起红色标记（7.4），然后脱掉扣子。

如图 8 - 特别注意扣系装置上的：粘合扣，仅用来防止帽带的滑动，没有固定头盔的功能，也不能代替扣系装置固定头盔。

注意事项 驾驶前准备

记住必须一直正确佩戴头盔。禁止在扣系装置下穿戴围巾或者在头盔内戴帽子。所有配戴和调节头盔的操作都必须在摩托车停止时操作。定期检查头盔的使用状态及其各组件的磨损程度（比如螺丝、机械装置、纽扣及塑料配件等）。

特别要仔细检查以下部件：

- 头盔的表面以排除盔壳的裂痕；
- 帽带的良好状态及扣系装置的正常运作；
- 头盔内衬是否完好,是否固定在头盔上；
- 面盖以排除盖表的划痕并保证面盖的完全透视性；
- 面盖机械的完好功能；

要考虑到全盖头盔，有可能减弱交通及周围环境发出的声音。确保使用者可以察觉到汽车喇叭和紧急警报声，正确估算所戴头盔对自身听力的影响程度。驾驶时，应该随时应对气候条件的变化，因为天气的变化会影响到头盔（比如说，气温较低或者下雨时候，面盖上会有雾气；经过地下通道或隧道时，能见度降低等等）。

保护和保养头盔

如图 9 应该一直被正确使用和保护，以确保其保证安全的功能。

在清洁盔壳的内外部时，使用 AGV 的专用清洁物。如果没有，可以用软湿擦布和中性肥皂、温水对盔壳外部加以清洁，而盔壳内部固定处和聚苯乙烯内衬，可以用软布块沾中性温肥皂水加以清洁。接着用湿而干净的软布料冲洗。

内部可以取下的部分可以用手或者洗衣机在最高 35 度的水里用中性肥皂清洗。内部材料只能在户外晾干，不可以用电力烘干或吹干。在清洁后再次使用前，必须确保内部软垫所有部分都已完全晒干，这样避免难闻的味道和霉菌。

如图 10 禁止使用汽油、苯及其他化学溶剂来清洁头盔，因为会损害头盔的功能及一些构件的结构以致削弱其保护功能。同样，我们强烈建议勿重绘头盔，因为彩料里的溶剂会损害头盔部件的构成材料。禁止改变头盔（比如，别在盔壳上钻孔、别切割盔壳、别挤压内垫、别在扣系装置或其他内部部位切割），因为那样会减弱其结构，致使其保护能力受到损害。当更换部件时，应该使用 AGV 原装部件：如果您不知道如何更换，可以联系 AGV 经销商。

如图 11 禁止下列任一降低安全性的行为及使用方式：

- 为防止撞击或者磨损，禁止把头盔固定在防盗装置/其他放置头盔处或者鞍座上，同时驾驶摩托车；
- 为避免对垫料的损害，禁止把头盔挂在观后视镜或者摩托靠背上；
- 禁止坐在头盔上，也不可以把头盔放在地面；

- 禁止把头盔放在箱罐或者摩托车鞍座这类地方，因为如果头盔放在这些位置，很容易摔坏。同样，应该把头盔放在远离儿童，远离动物，因为可能头盔掉落，或者被划刻甚至毁损；
- 禁止移开头盔的部件，比如盔壳内部、帽带、垫圈等；
- 禁止把头盔放在强光照射处。

特别注意：荧光色是一种对光线特别敏感的颜色，AGV 不保证该颜色的使用期限。

面盖及塑料配件的保护和保养

注意事项

为保证面盖的最佳可视性，应该使其一直处于适当的条件下。当面盖被划伤或损害后，或者不能使其得到适当的清晰度，应该立刻更换面盖。尤其是当面盖有划痕或者磨损时，如果在雨中或者夜间，经过路口遇到相反方向打着指示灯的车辆时，面盖的能见度大幅度降低。（见图 12）

为理想清洁面盖，可以把面盖从头盔上移除，用软布粘上 AGV 专用清洁剂。如果没有该清洁剂，也可以使用软湿擦布和温水加以清洁：如果面盖太脏，可以在温水中加上中性肥皂。

将面盖在流水下冲洗，同时用干软擦布擦干。面盖的清洁如同头盔清洁一样，其最佳清洗时间都是在其刚刚使用后。

勿使用汽油、苯、玻璃清洁剂或其他化学溶剂，因为这些成分可能会损害面盖的质量。勿在暖气上烘干面盖。

为防止被划伤，禁止使用锋利或者尖的物品来取出面盖上的污物。

勿在面盖上使用粘性物或者胶带。

该说明对头盔塑料配件比如通风口和面盖螺丝同样适用。如果用擦布无法清除相关部位的脏污、灰尘或者虫子，可以使用压缩空气。如果该操作有弄脏头盔内部的可能，可以取出全部垫料，或用报纸覆盖相关部位。

面盖的移动

面盖由抗划痕的聚碳酸酯制成，带有一个助于转动的装置，这个装置使得面盖打开时得以远离脸部但同时围绕头盔转动，而在关闭时，保持空气流通。

面盖的移动分成三个部位：面盖由制动固定，覆盖整个面部直到下颌，该种全盖式，适合摩托车在行驶或者快速行驶时；在低速行驶时，微微打开面盖，允许少量的空气进入。面盖仅在车辆停止时，佩戴头盔或者调试头盔时完全打开。

面盖的固定制动，除了保证在行驶过程中理想地避免流动的风，也避免头盔在掉落时自动打开，由此避免外来撞击碰撞到使用者的头部。

降低面盖时，面盖会自动关闭；但打开面盖时，有两个步骤：

- 1 - 按住按钮，向上推面盖（见图 13）直至面盖停在微开时的位置；
- 2 - 继续按住按钮，向上推（见图 14），面盖完全从制动中释放，自动旋转直到完全打开（见图 15）。

 **注意：建议在进行如下操作时，把头盔放在一个平面上。**

拆卸面盖

在进行面盖拆卸时，首先应该完全打开面盖（见图 15），

选择头盔两侧之一点，向下推动制动点（见图 16），把面盖从盔顶盖移开（见图 17）。

在另一侧重复这样的操作，由此可以完全取出面盖。

安装面盖

从头盔一侧开始，在面盖完全在打开处时（见图 15），往下拉动制动点，将其插入头盔该侧下面的长方形处（见图 18）。

接着放开制动点（见图 3），在头盔另一侧重复这样的操作。打开或者关闭面盖，检查面盖的旋转、制动点、微开状态的正常功能（见图 13,14,15）。

PINLOCK®防雾镜片和可揭开的保护膜

面盖带有配件式的 PINLOCK®防雾镜片和可揭开的保护膜，PINLOCK®防雾镜片由可以通过吸收湿气来防止雾气的塑料材料制成。PINLOCK®防雾镜片和面盖轮廓完好地整合在一起。镜片一旦安装好，在保证宽视野的同时，和面盖形成一个密封的绝缘气室。

可揭保护膜，由于可以刮开，所以，保证面盖的宽视野以及最佳的平均可视性以保证在各种条件下驾驶者的安全。

PINLOCK®牌防雾镜片的装配

面盖取出后，把 PINLOCK®牌防雾镜片装在面盖内部，使镜片硅胶料垫圈朝着面盖内部。

把镜片上左侧的缺口插入面盖上左侧的对应点（见图 19）。接着把镜片略微弯起（见图 20）后同时插如面盖的右侧对应点（见图 21）。

确保 PINLOCK®牌防雾镜片硅胶完全粘合在头盔的周围（见图 22）。

从 PINLOCK® 牌防雾镜片上揭开镜片外层保护膜，然后把面盖安装到头盔上。

 **注意：**Pinlock® 牌防雾镜片应该小心使用，避免表面的划痕和磨损。

Pinlock® 牌防雾镜片的移动和清洁

取走镜片应该进行上述相反的操作（见图 20 和 19）。

使用轻度液体肥皂、温水及微湿的软擦布清洁 PINLOCK® 牌防雾镜片。至少经过一天的完全晾干后可以安装使用。

 **注意：**勿使用带有磨砂的清洁品或者含有氨或者酒精成分的清洁剂。

塑料薄膜的装配

可揭塑料薄膜用来防止在驾驶过程中累积在面盖上的污物，通过必要地撕走或者揭开保护膜来保证面盖的清洁。

 **注意：**在装配面盖可揭保护膜前，确保该保护膜自身两边的保护膜被撕掉。

在装配保护膜前，转动面盖上的偏心凸轮，以使它们之间离得更近；把保护膜连接上凸轮（见图 23），把揭口放在使用者方便的头盔一侧。为了便于揭开时方便攥住保护膜，使用者可以折叠一角使其不完全黏在头盔上。接着旋转固定偏心凸轮直到保护膜紧密完全贴在头盔上（见图 24）。最后，也可以根据需要，在原有的保护膜上添贴另一层保护膜，同样，可以把揭口放在使用者便捷的一侧。

头盔鼻罩的拆卸及安装

按住鼻罩向上拔开（见图 25）。

再次安装时，把锯齿插入合适的位置并按住直到听到弹跳声。

屏风的取出

把屏风部分从头盔盖和盔壳下巴处间取出（见图 26）。

重新安装，只要重复上述相反的操作即可。

头盔脸颊部件和头后部衬垫的移开

抓紧面颊部件的前面，朝下打开三个自动按钮（见图 27）。通过方形孔脱落头盔的护颌部件，由此可以往外拉住头盔脸颊部件的内沿，从而卸下插在盔壳和聚苯乙烯垫料间的部分（见图 28）。

重新安装，只要重复上述相反的操作即可。

顶部衬垫的移开

在移走脸颊部件后，把插在盔盖和垫料间的顶部衬垫的后面部分卸下（见图 29），由此可以通过按住前方两侧部位而解开两个按钮（见图 30）。

这样就可以完全卸下该衬垫。

特别注意：为避免对按钮本身及弄黑织物部分的损害，仅在解开所有固定自动按钮和后面扣子之后，才可以移开顶部衬垫。

重新安装，只要重复上述相反的操作即可。

顶部衬垫的调试

头部衬垫的配置目的是为了使用者在佩戴头盔时获得最舒适的状态。

在调试顶部衬垫前，必须首先将其从头盔上取出（见上述相关部分说明）。

顶部衬垫有两种调试的可能：

- 1- 如果佩戴后，感觉头顶处没有衬垫，可以通过粘合带的位置将衬垫两侧向头部中间移动，相反，如果觉得头部两侧没有衬垫，可以用同样的方式将其往两侧移动（见图 31）；
- 2- 如果使用者想在头后部获得更紧的佩戴效果，可以衬垫背面的袋子里插入半圆形的棉块。该棉块在头盔的包装盒里（见图 32）。

内部清洁

在取出头盔内部部件，如顶部衬垫和面颊部件，可以将其浸泡在温水里，用洗衣皂手洗。

洗完后，用流水冲洗干净。

勿拧挤，在避免阳光直射的地方用室温晒干。

下颌通风口的打开与关闭

头盔在下颌处有一个通风口，该通风口在头盔内部的屏风上，可以用手指插入头盔内部凹槽以打开通风口（见图 33）。

推动滑板向上，通风口关闭（见图 34），同时向下推动滑板打开通风口（见图 35）。

可以让滑板留在其中间以使得通风口部分打开。

前额通风口的打开与关闭

头盔配在面盖上方前额部位有三个通风口。

赛车手头盔（Pista GP）的关闭直接通过盖子移开或者放置操作来实现。

为移开两侧的盖子有必要向箭头方向拉动标签（见图 36）。

使用两边的盖子时（见图 37），必须先把紧紧放入金属框，然后稍弯起盖子以插进另一端，然后按住盖子的中间直至盖子完全进入。

为移开中间的盖子有必要向箭头方向拉动标签（见图 38）。

使用中间的盖子时 (见图 39), 必须先把一侧放入金属框内, 然后弯起盖子以插进另一端, 然后按住盖子的中间直至盖子完全进入。

比赛头盔 (Corsa) 和快速远行头盔 (Veloce GT) 的通风口的打开与关闭, 通过开/合装置实现。欲打开其通风口只要把滑板往上移动 (见图 40), 而向下移动滑板则可以关闭通风口 (见图 41)。

后部通风管道

头盔后部有两个一直打开的通风管道, 由于其功能和位置, 吸收在行驶中随速度而增加的风量, 使驾驶者舒适驾驶。

空气缓阻件的安装与拆卸

头盔配有空气缓阻件, 在头盔受到不断增大的气阻时, 该部分减少空气阻力以增加固定性。

拆卸缓阻件时, 应该拧开三个螺丝: 两个位于两侧, 一个位于中间。

安装时 (见图 42), 应该把该部件放置在头盔上, 用三个螺丝固定安装。

RACE KIT (体育运动套件)

您想拥有自己的比赛头盔吗? 请允许向您推荐 Race Kit (体育运动套件), 它有以下三大优点:

- 专用帽舌, 帽舌上的固定螺丝防止帽舌在您比赛时打开或脱落。
- 运动头带, 比巴拉克拉盔式帽具备更好的排汗导流效果。
- 耳塞, 提高车手的舒适度, 帮助车手免受机动车噪声困扰, 集中精力投入比赛。

头盔构件录

赛车手头盔 (PistaGP) _ 图 43 Corsa 头盔 _ 图 44 快速头盔 (Veloce) _ 图 45

- | | |
|--------------------------|---------------|
| 1. 面盖 | 9. 面盖打开按钮 |
| 2. 中间通风口 | 10. 鼻罩 |
| 3. 两侧通风口 | 11. 屏风 |
| 4. 面盖装置 | 12. 扣系装置 |
| 5. 可揭保护膜/PINLOCK®防雾镜片的凸轮 | 13. 头顶内衬 |
| 6. 空气缓阻件 | 14. 面颊及头后部保护件 |
| 7. 底板 | 15. 后面吸风部件 |
| 8. 下颌通风口 | 16. 空气缓阻件 |

保修延长期

如果头盔购买者想获得延期维修的更多服务，可以参见 www.agv.com 网站的相关部分。仔细阅读报名条件，然后在购买后 60 天内填写登记表格。

根据购买者头盔的类别，保修延长期可以有不同的期限。进一步的详细信息及保修延长期的条件可以参阅 www.agv.com 网站。

AGV 製品をお買い上げくださいますありがとうございます

お買い上げになったヘルメットは、AGV 社が長年の経験から得たノウハウの成果です。

1947 年以来、当社では、ユーザーへ最大の安全性を保証するヘルメットの設計および製造に取り組んできました。当社のヘルメットは、最も厳しい条件のスポーツ競技用の製品がベースとなっています。当社の長年の歴史の中で、ジャコモ・アゴスティーニ、フランコ・ウンチーニ、ウェイン・レイニー、トロイ・コーサー、ローリス・カピロッシ、マックス・ビアッジ、ヴァレンティーノ・ロッシなど数多くのレーサーたちに AGV のヘルメットが愛用されてきました。きめ細やかな設計、厳選された素材、工夫を凝らした革新的なテクノロジーの採用は、いつの時代にも AGV を特徴づける要素です。

しかし、日常での通常のヘルメットの使い方が、スポーツ競技用ヘルメットの使い方とは異なります。そのため、あらゆる運転条件での安全性と使い心地のいずれにも配慮し、優れたコンフォートを提供できるような設計となっています。

ヘルメットの用途

AGV のヘルメットは、オートバイ走行時に適切な保護を保証する設計となっています。

注意

AGV のヘルメットは、特に自動車レーシング、モーターボートレース、その他への用途には適していません。ヘルメットを適切に装着したからといって、走行時に装着することが義務付けられた装備や使用が推奨される他の保護装置の使用から免れるわけではなく、また交通規則は通常どおりには守らなければいけません。

お買い上げになったヘルメットの用途が意図する用途と異なっている場合は、お買い求めの販売店へ返品してください。それぞれのヘルメットにそのモデルが仕向け国の現行の法規に適合していることを宣言する承認タグが付いています。

承認タグは、ヘルメットのあごの下（ECE 22-05 を適用するヨーロッパおよび EU 外の一部の国々）またはヘルメットの外側に取り外せない状態で付けてあります（米国、アルゼンチン、オーストラリア、その他の国々）。

承認タグはヘルメットから取り外さないでください。また、出所の不確かな承認タグは、偽造のタグである可能性が非常に高いため、ヘルメットに取り付けしないでください。ヘルメットに偽造の承認タグを取り付けることは法律で禁じられています。ヘルメットに付いている承認タグの出所が怪しい場合は、お買い上げになった販売店ではなく、直接 AGV 社までお問合せください。

オートバイ用ヘルメットの種類

AGV のヘルメットは、次の 4 種類に分類されます：

オープンフェイス形ヘルメットまたはジェットヘルメット：通気性と使い心地に優れた市街地走行用のヘルメットですが、顎と顔面への衝撃への保護は保証されません。バイザー付きのものと付いていないものがあります。ECE 22-05 規格では、承認タグのコード番号の横に「J」の文字があることでこのモデルが識別できます。

チンガード付きのインテグラルヘルメット：顎への衝撃から保護できる設計のヘルメットです。このタイプのヘルメットのうち、特にオフロード用ヘルメットは、オフロード走行での使用が想定されたモデルです。ECE 22-05 規格では、承認タグのコード番号の横に「P」の文字があることでこのモデルが識別できます。

保護力のないチンガード付きインテグラルヘルメット: 額への衝撃からの保護は想定されていない設計のヘルメットです。ECE 22-05 規格では、承認タグのコード番号の横に「NP」の文字があることでこのモデルが識別できます。

開閉式ヘルメットまたはモジュラーヘルメット: 開閉式のチンガードのあるタイプで、ECE 22-05 規格では、承認タグのコード番号の横に「P/J」のモデル識別文字が付いている場合に限り、道路走行時にチンガードを上げた状態で使用することができます。モデル識別文字が「P」だけの場合は、チンガードを上げた状態で使用できる設計にはなっておりません。その場合、ヘルメットの装着をしやすくする目的に限り、チンガードを持ち上げることができます。いずれの場合にも、走行中にチンガードの上げ下げ操作を行ってはいけません。走行中にこのような操作を行うと、ハンドルから手を外すことになるほか、チンガードで瞬間的に視野がふさがるため、たいへん危険です。

図1 参照 ECE 22-05 規格による承認タグの例

E3: ヘルメットが承認されている国のコード

052644/P: 承認モデルの識別番号とヘルメットによって保証される保護のタイプ

000012: ヘルメットの製造番号

⚠ 注意: お買い上げになったヘルメットが、意図する保護タイプや用途と一致しない場合は販売店へ返品し、お求めの条件により近いモデルをアドバイスしてもらってください。

標準仕様でパイザーが備わったヘルメット（オープン型、インテグラル型、モジュラー型のいずれも）では、パイザーにより、運転時に目に入ると危険な粉塵、破片、虫などから目が保護されます。パイザーを取り外すことは、現行の法規上認められてはいますが、運転時の安全性が低下します。

相応しいヘルメットの選び方

⚠ 注意: 最大の安全性を確保するため、ヘルメットは体格に良く合ったサイズで装着時に使い心地の良いものでなければいけません: ヘルメットのサイズが小さすぎると長時間装着することができず、また大きすぎると衝撃時に十分に保護されず、運転中にずれたり、頭から抜けたりするのでいけません。ヘルメットをご購入の際には、次の指示に忠実に従ってください。

図2 参照 まず適切なヘルメットのサイズを決めるため、ご自分の頭の大きさを測ります。眉と耳から 2 cm ほど上の高さで頭の周囲にメジャーを当てます。

図3 参照 合うサイズが分かったら、ヘルメットをかぶってみて、使い心地とサイズがご自分の頭に合うかどうかを確かめます。ベルトを左右に引き（図参照）、後ろから前へ向けて頭を滑り込ませるようにしてヘルメットをかぶります。

図3 a~3 b 参照 最大の可視性を確保するため、このヘルメットの開口部は、通常のものよりかなり広めになっています。そのためヘルメットを被ったら、目の高さまで下げずに、チークパッドとノーズガードがそれぞれ頬と鼻に合うような位置に装着してください。

図4 参照 ここで、ヘルメット内の各部のパッド（チークパッド、上部キャップ、額のパッド）が、頬、頭の上部、前部に密着するかどうか確認し、さらに頭を動かさずにヘルメットをまず左右、そして上下、前後へ少し回してみます。

図5 参照 ヘルメットは頬や額の肌が引っ張られるように感じられる程度に密着した状態でなければいけません。ですから、ヘルメットを回してみ、簡単に回せるようであれば、サイズが大きすぎることです。その場合は、1 サイズ下のものを試着してみてください。

4. ヘルメット試着最後のテストを行うために、顎下のベルトを締めます。顎の下にしっかりと、しかし締め付けすぎない程度に締まるよう、ベルトの長さを調節し、さらに頭を前へ傾けて後ろから前へ手でヘルメットを引き、脱げないかどうか確認します。ヘルメットが脱げるようであれば、サイズが合っていないことになります。
5. サイズが合っていれば、ヘルメットをかぶったまま数分待ち、どこか痛いところがないか、または押され過ぎる部分がないかを確認します。サイズが合っているかどうか確信が持てない場合は、ぴったりのものが見つかるまで上記の試着テストを繰り返します。2つのサイズの付け心地がほぼ同じで、どちらにしてよいかわからない場合は、必ず小さい方のサイズをお選びください。

ヘルメットの使い方およびお手入れの仕方

注意

いかなるヘルメットでも、事故の際に絶対的な安全性を保証することはできません。ヘルメットの設計時に想定された保護性能を確実に発揮させるには、ぴったり合ったサイズのヘルメットをかぶり、拘束システムを適切かつ完全に締めなければいけません。拘束システムを、付け心地に無理がなくしかもしっかりと締めると、ヘルメットが頭から外せない状態となります。ベルトは顎の下でしっかりと締め、ヘルメットの使用中はずっとベルトがピンと張った状態でなければいけません。法規により、ヘルメットは常に適切にベルトを締めて使用しなければいけないことになっています。

特に取り付けるよう指示のないものはヘルメットに取り付けてはいけません。ヘルメットに穴を開けたり、切り込みを入れたりしてはいけません。ヘルメットやその部品に手を加えると、構造の強度が低下し、保護性能に悪影響を及ぼす可能性があります。そのため、一切手を加えてはいけません。同じ理由から、ヘルメットを再塗装したり、ステッカーを貼ったり、お手入れに強力な洗浄剤や溶剤等を使用してはいけません。このヘルメットは、インパクトを受けた時に帽体およびインナーのコンポーネントが一部破壊されることにより、衝撃を吸収するよう設計されています。そのような場合、ヘルメットは一見無傷のように見えることがありますが、たとえ軽度の衝突であれ、衝撃を受けた場合は直ちにヘルメットを交換してください。

帽体の内部およびパッドは、ヘルメットの保護性能を保証する上で不可欠です。ヘルメットは、時間と使用頻度によって老化します。ヘルメットの部品に顕著な劣化の兆しがみられる場合（亀裂、錆、使い心地の低下、部品の破損等）には、ヘルメットを必ず交換してください。

いずれの場合も、ご購入より5年が経過したら、ヘルメットを交換することが推奨されます。

特に併用が想定されているものでなければ、ヘルメット使用時にいかなる通信機器であれ併用することはできません。製品が併用可能であるか否かを確認するには、その製品の使用・お手入れ説明書を参照してください。

オフロード用ヘルメットに限り、保護メガネとの併用が可能です。

一部のヘルメットのモデルには、標準装備で透明バイザーのほかに、サンシェード効果のあるインナーシールドの備わったものがあります。このようなシールドは、夜間、トンネル内、その他視界の悪いときなど、適切な視界の得られない条件下で使用してはいけません。

運転中に通信機器を操作したり、ヘルメットの部品（パイザー、サンシールド、チンガード）を動かすために決してハンドルから手を離したりしてはいけません。ヘルメットに対する操作は、必ず車両が止まっているときに行ってください。ヘルメットのパイザーがAS 1609 規格で定められた要件を満たしていることを確認してください（オーストラリア向け）。

拘束システム

拘束システムには、DD タイプと微調整式の2 種類があります。

以下は、これら2 種類の使い方についての説明です。

図6 参照 DD タイプの拘束システム

ヘルメットのベルトを締めるには、図に示すように、2つのリングの間にベルトを通し(6.1)、ベルトの端を顎が締め付けられるまで引き(6.2)、スナップを留めます(6.3)。ヘルメットが頭にしっかりと被さった状態になっているか確かめます（「相応しいヘルメットの選び方」の章もご参照ください）。

ヘルメットを脱ぐときは、まずスナップを外し、ベルトの端を引いて緩め、赤いつまみを使ってリングから抜きます。

図7 参照 微調整式拘束システム

微調整式の拘束システムは、ヘルメットを装着する前にベルトの長さを調節しておかなければいけません。図に示すように、あらかじめリングの部分でベルトの長さを加減し(7.1)、ヘルメットをかぶった時にベルトがちょうど良い長さになるように調節しておきます。

ヘルメットを締めるには、ぎざぎざのあるベルトをバックル(7.2)へ差し込み、ベルトが顎に押しつけられるようになるまで押します(7.3)。微調整式の拘束システムでは、いったんヘルメットを装着してから、ぎざぎざのある部分でずらしながら、ぴったりの付け心地になるまでベルトの長さを細かく調整することができます（いずれにせよ、できるだけバックルの奥までベルトを差し込むことが推奨されます）。ヘルメットが頭にしっかりと被さった状態になっているか確かめます（「相応しいヘルメットの選び方」の章もご参照ください）。ヘルメットを脱ぐには、ベルトで赤いつまみを持ち上げ(7.4)、バックルから外します。

図8 参照 備考：拘束システムに使われているスナップやマジックテープは、滑り止めにすぎず、固定機能はありません。そのため、これらの物を留めたからといって、ベルトの代用とすることはできません。

⚠ 注意 - 運転を始める前に

必ずヘルメットを適切にかぶり、拘束システムを締めるのを忘れてはいけません。拘束システムの下にマフラーを巻いたり、ヘルメットの下に帽子を被ったりすることは厳禁です。ヘルメットを被ったりベルト等を調節したりするのは、車両が止まった状態で行ってください。定期的にヘルメットと摩耗部品（スクリュー、各種機構、スナップ、プラスチック部分など）の状態を確認してください。

特に、次のことを念入りに点検してください：

- ヘルメットの表面に亀裂がないこと
- ベルトが良好な状態で、拘束システムが正しく機能すること
- パッド類およびヘルメットを固定するボタン（スナップ）/各種システムが良好な状態であること
- パイザーに傷がなく、完璧な視野が得られること

-パイザーのメカニズムが良好に機能すること

ヘルメット（インテグラルタイプの場合は特に）をかぶっていると、身の回りの音が聞こえにくくなることを考慮してください。クラクションや緊急サイレンなどの音が必ず聞こえるようにし、外の状態を知覚する上でヘルメットが与える影響を正しく認識しておいてください。

運転中の突然の天候の変化および、それがヘルメットの性能へ影響する可能性があること（急激な温度の低下や雨でパイザーが曇ったり、トンネル内走行時に視界が悪化したりすることなど）を考慮し、それに備えておいてください。

ヘルメットのお手入れ

図 9 参照 ヘルメットは、その安全性能を損なわぬよう常に大切に扱わなければいけません。帽体の内外のお手入れには、専用の AGV 多目的クリーナーをご使用ください。外側のお手入れには、代用として柔らかな布に温水に溶かした中性洗剤を含ませて拭くこともできます。インナーの取り外せない部分とポリスチロール部分は、柔らかい布に温水に溶かした中性洗剤を含ませて拭いてください。その後で、水を含ませた柔らかな布でもう一度拭き、洗剤分を除去します。ヘルメット内部の取り外し可能な部分は、温水（35℃以下）と中性洗剤を使って手洗いまたは洗濯機で洗うことができます。洗った後は乾くまで、熱源を避け、必ず屋外に干してください。お手入れ後に再び使用する前に、パッド類がすべて完全に乾燥していることを確かめてください。湿気が残った状態で使用すると、悪臭やカビが発生することがあります。

図 10 参照 ヘルメットのお手入れには、ガソリン、ベンジン、その他の化学溶剤等は使わないでください。これらの物質を使うと、ヘルメットの機能や部品の構造が傷み、保護性能が低下することがあります。同様の理由から、ヘルメットの再塗装は絶対にしないでください。塗料に含まれる溶剤が、ヘルメット各部の材質を傷める可能性があります。ヘルメットは、たとえ一部たりとも（帽体に穴を開けたり切り込みを入れたりする、ポリスチロール部分を押し潰して拘束システムまたはインナーパーツに影響を与える、など）手を加えてはいけません。手を加えると、構造の強度が下がり、保護性能が低下する可能性があります。部品の交換が必要となった場合は、必ず AGV 純正部品をお使いください。ヘルメットに対する作業について不明な点がある場合は AGV の販売店までご相談ください。

図 11 参照 ヘルメットの性能に影響を与えるような取扱いまたは使い方は避けてください：
-衝撃や摩耗を避けるため、防犯リングやヘルメットフックまたはシートにヘルメットを掛けたまま走行しないでください。

-パッド類が傷むことがありますので、ヘルメットをバックミラーのロッドやバックレストに掛けないでください。

-ヘルメットの上に座ったり、地面に置いたりしないでください。

-ヘルメットをオートバイの燃料タンク、サドル等のような場所に放置しないでください。転がり落ちて傷むことがあります。同じ理由から、落としたり、傷を付けたり、傷めたりする可能性がありますので、ヘルメットはお子様や動物が触ることができない場所に置いてください。

-帽体の内側、ベルト、パッキンなど、ヘルメットの構造部は一切取り外してはいけません。

-ヘルメットを強烈な日光に曝さないでください。

備考：蛍光色は特にデリケートで光が当たると変色することがあります。蛍光色に関しては、AGV 社では長期にわたる品質を保証いたしかねます。

バイザーおよびプラスチック部品のお手入れについて

△ 注意

完全な視野を確保するため、バイザーは常に優れた状態に保たなければいけません。バイザーに傷が付いたり、破損したり、汚れがよく取れなくなったりした場合は、直ちに交換しなければいけません。バイザーに傷が付いていると、特に雨天や夜間の走行時に交差点で対向車のヘッドライトが当たったときに、視界が著しく悪化することがあります(図 12 参照)。

バイザーの適切なお手入れには、ヘルメットからバイザーを外して、柔らかい布と AGV の専用クリーナーで拭いてください。その代わりに柔らかな布と温水を使うこともできます。その場合、バイザーがひどく汚れている場合は、温水に中性洗剤を加えてください。その後で、流水でよくすすぎ、乾いた柔らかい布で拭いてください。バイザーのお手入れは、ヘルメット自体のお手入れ同様に、使用した直後に行うと、はるかに簡単で効果的です。

ガソリン、ベンジン、ガラス用クリーナー、その他の製品、および化学溶剤は、バイザーを傷めることがありますので、お使いにならないでください。

バイザーを乾かすときに、熱源にかざさないでください。

バイザーに傷をつけないため、付着した汚れを落とすために先の尖った物やナイフ状の物は使わないでください。バイザーにステッカーや接着テープ等を貼らないでください。

エアインテークやバイザー機構など、ヘルメットのプラスチック部品へも同様の注意が必要です。布で拭けない部分に付着した汚れ、埃、虫などは、エアコンプレッサーを拭きつけると除去できることがあります。この作業中にインナーが汚れる可能性のある場合は、パッド類をすべて取り外すか、または内部を新聞紙で保護してください。

バイザーの機構

バイザーの材質はアンチスクラッチポリカーボネートで、回転機構が備わっているため、バイザーを引き上げるとヘルメットから離れ、閉めるときは密閉できる仕組みになっています。

このメカニズムには 3 段階のポジションがあります: 全開ポジションでは、バイザーがチンガードのメカニズムでロックされます。このポジションは走行時向きで、高速走行時にも最適です。低速走行時に少し通気性が必要な場合は、やや開いたポジションにでき、バイザーを完全に引き上げた全開ポジションは、車両が止まっている時のみに使えるヘルメットの装着と調節を行うためのポジションです。

バイザーのロック機構は、走行中にバイザーを確実に密閉するだけでなく、転倒時にも異物がユーザーの頭に接触しないようバイザーを開きにくくします。

バイザーを下げると、自動的にロックされます。開くときは、2 段階の動作を行います:

1- ボタンを押してバイザーを上へ押し上げます(図 13)。バイザーがやや開いたポジションでロックされます。

2- さらにボタンを押してバイザーを上へ向けて押すと(図 14)、バイザーのロックが完全に外れて全開ポジションまで回せるようになります(図 15)。

△ 注意: 次の作業は、ヘルメットを平坦な場所に置いてから行ってください。

バイザーの取り外し

バイザーを取り外すには、全開ポジションまで持ち上げます(図 15)。さらにヘルメットの左右いずれかのロックレバーを下へ引きます(図 16)、バイザーを帽体から離します(図 17)。もう片方でも同じ作業を行い、バイザーを取り外します。

バイザーの取り付け

バイザーを完全に持ち上げた状態で(図 15)左右いずれかのロックレバーを下へ引き、ヘルメットに固定された長方形のベースにバイザーを差し込みます(図 18)。その後で、ロックレバーを放し(図 3)、同様の作業をもう片方へも行います。バイザーを何度か開閉してみて、適切にヒンジが回転することと、ロック機構とやや開いたポジションが正常に作動するかどうか確かめます(図 13、14、15)。

PINLOCK® 曇り止めレンズおよびティアオフフィルム

バイザーのアクセサリとして、Pinlock® ブランドの曇り止めレンズとティアオフフィルムが用意されています。Pinlock® 曇り止めレンズには、バイザーが曇らないよう湿気を吸収する素材が使われています。Pinlock® 曇り止めレンズは、バイザーの形状に完璧に適応しますので、取り付け時に、密封された分離する空気室を形成し、どんな状況でも優れた視野が確保できます。一方、ティアオフフィルムを剥がすことにより、常に汚れのない均一な視野が確保でき、あらゆる条件下で安全で優れた可視性が得られます。

PINLOCK® 曇り止めレンズの組み立て

ヘルメットからバイザーを取り外した後で、シリコン製のパッキンをバイザーの内側へ向けて Pinlock® 曇り止めレンズを当てます。

レンズの左側にある切り込みをバイザーの左側のピンに差し込みます(図 19)。さらに、レンズをやや曲げて(図 20)、右側の切り込みをバイザーの右側のピンに差し込みます(図 21)。Pinlock® 曇り止めレンズのシリコン製パッキンがヘルメットのバイザーの周囲全体にぴったりと密着しているか確認します(図 22)。

Pinlock® 曇り止めレンズの保護フィルムを剥がし、バイザーをヘルメットに取り付けます。

⚠ 注意：Pinlock® 曇り止めレンズを取り扱う際には、表面に傷を付けたり擦ったりしないよう細心の注意を払ってください。

PINLOCK® 曇り止めレンズの取り外しとお手入れ

レンズを取り外すには、作業(図 20 および図 19)を逆の順で行ってください。

Pinlock® 曇り止めレンズのお手入れには、デリケートな液体石鹸、温水、湿った柔らかな布をお使いください。1 日以上完全に乾かしてからヘルメットに取り付けてください。

⚠ 注意：磨き粉入りのクリーナーやアンモニアやアルコールを含む液状クリーナーはご使用にならないでください。

ティアオフフィルムの付け方

ティアオフフィルムは、走行中に蓄積される汚れからバイザーを保護するためのもので、必要に応じてフィルムを剥がすだけで簡単にバイザーの汚れが取れます。

⚠ 注意：バイザーにティアオフフィルムを貼る前に、両面の保護フィルムを剥がしたことを確認してください。

ティアオフフィルムを貼る前に、偏心フックを回して、フック同士を近づけてください。それから剥がすときのためのつまみをヘルメットのお好きな方へ向けて、フィルムをフック(図 23)に掛

けます。つまみを持ちやすいよう、外側へ向けてわずかにフィルムを折り曲げて、その部分だけヘルメットに完全に密着しないようにすることもできます。その後で、固定用偏心フックを回して(図24)、フィルムのテンションを上げ、パイザーに密着させます。最後にお好みに応じて、剥がす時のつまみをお好きな方へ向けてもう一枚ティアオフフィルムを上貼りします。

ノーズガードの取り外し/取り付け

ノーズガードを上へ引いて取り外します(図 25)。

ノーズガードを取り付けるには、フックの歯を所定の位置に差し込んで、カチッと音がするまで押します。

ウィンドガードの取り外し

帽体とチンガードの間にあるウィンドガードを抜き出します(図 26)。

取り付ける時は、上記と同じことを逆の順で行います。

チークパッドとネックガードの取り外し

チークパッドの前側を持ち、下側にある3つのホックを外します(図 27)。

長方形の穴を通じてチンベルトを抜き、チークパッドの下端をヘルメットの外側へ向けて引き、帽体とポリスチロールの間に入っている部分を引き出します(図 28)。

取り付ける時は、上記と同じことを逆の順で行います。

キャップの取り外し

チークパッドを取り外した後で、帽体とポリスチロールの間に入っているキャップの後部を引き出し(図 29)、前側の左右にある2個のホックを外します(図 30)。これでキャップが完全に取り外せるようになります。

備考:キャップを引き出すときは、固定ホックを傷めたり縫い目がほつれたりしないよう、必ず固定ホックと後ろ側のフックをすべて外した後で行ってください。

取り付ける時は、上記と同じことを逆の順で行います。

キャップの調節

ヘルメットに取り付けられているキャップは、ユーザーの頭になるべくうまくフィットするように調節することができます。キャップを調節するには、まずヘルメットからキャップを取り外さなければいけません(前章参照)。

キャップには2通りの調節を行うことができます：

1-頭のてっぺんにしっかりフィットしていない場合は、2本のバンドを中央の方へ寄せます。逆の場合は、専用のマジックテープを使ってバンドを左右へ移動させます(図 31)。

2-首のところできつくしたい場合は、キャップの後部にあるポケットに半円形のスポンジ(ヘルメットに同梱されています)を入れます(図 32)。

インナーの洗濯

インナー部品を取り外した後で、キャップとチークパッドは温水と洗濯石鹸を使って手洗いで洗うことができます。

洗った後は流水ですすいでください。

絞らずに直射日光を避けて室温で乾かしてください。

チンガードのエアインテークの開閉

このヘルメットには、チンガードにエアインテークが備わっており、ウィンドガードの隙間から指を入れて動かすとエアインテークを開閉することができます(図 33)。カーソルを上へ押すと、エアインテークが閉まり(図 34)、カーソルを下へ引くとエアインテークが開きます(図 35)。

カーソルを途中で放して、半開きにすることもできます。

額部のエアインテークの開閉

このヘルメットには、バイザーの上の額の部分に 3 箇所エアインテークがあります。

Pista GP モデルでは、プラグプレートを脱着することによりエアインテークを開閉します。サイドプラグプレートを取り外すには、つまみを持って矢印の方向へ引きます(図 36)。サイドプラグプレートを取り付けるには(図 37)、まず小さい方の先端を金属フレームの中へ通してから、プラグプレートを曲げて反対側の先端を差し込み、プラグプレートが完全に入るまで、中央へ押しやります。

センタープラグプレートを取り外すには、つまみを持って矢印の方向へ引きます(図 38)。センタープラグプレートを取り付けるには(図 39)、まず金属フレームの中へ通してから、プラグプレートを曲げて反対側の先端を差し込み、プラグプレートが完全に入るまで、中央へ押しやります。

Corsa および **GT Veloce** モデルのヘルメットでは、開閉メカニズムでエアインテークを開閉します。エアインテークを開くには、カーソルを上へ押します(図 40)。エアインテークを閉めるには、カーソルを下へ押します(図 41)。

リアエキストラクター

ヘルメットの後部に、2 箇所のエキストラクターがあり、常に開いた状態となっています。エキストラクターには、ヘルメット内部の空気を引き出す機能があり、その形状と位置により、走行速度に従って引き出す空気の量が変わります。

スポイラーの脱着

ヘルメットには、スポイラーが 1 つあり、空力抵抗を抑えて安定性を高めて、ヘルメットの空力性能を向上します。スポイラーを取り外すには、ヘルメットへ固定する 3 つのスクリュー (2 本はサイド部、1 本は中央部) を外さなければいけません。取り付けるときは (図 42)、スポイラーをヘルメット上に配置し 3 本のスクリューで固定します。

KIT RACE

レース用にヘルメットをお好みやご要望に合わせてカスタマイズさせたい場合には、KIT RACE をお問い合わせいただけます。

—レーシングシールド (固定用ビス付) 転倒時のシールドの分離や開きを防ぐ。

—防汗帯 インナーキャップを使用することなく汗の問題を防ぎ、最高のベンチレーションを保証。

—防音耳栓 特に騒音の大きいバイクの使用の際にも最高の快適さと集中力を保証。

部品リスト

Pista GP _ 図 43

Corsa _ 図 44

Gt Veloce _ 図 45

- | | |
|---------------------------|---------------------|
| 1. バイザー | 9. バイザー開ボタン |
| 2. センターエアインテーク | 10. ノーズガード |
| 3. サイドエアインテーク | 11. ウィンドガード |
| 4. バイザーの機構 | 12. 拘束システム |
| 5. ティアオフフィルム/PINLOCK®のフック | 13. キャップ |
| 6. スポイラー | 14. チークパッドおよびネックガード |
| 7. ベースの縁 | 15. リアエキストラクター |
| 8. チングードのエアインテーク | 16. スポイラー |

保証の拡張

お買い上げになったヘルメットの保証を拡張されたい場合は、ウェブサイト www.AGV.com へアクセスし、ご利用条件をよくお読みの上、お買い上げ日より 60 日以内に登録フォームへ必要事項をご記入ください。

保証拡張の有効期間は、お買い上げになったヘルメットのモデルによって異なります。保証拡張についての詳細および条件については、ウェブサイト www.AGV.com の上述の章に記載されています。

Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3



Fig. 3a



Fig. 3b



Fig. 4

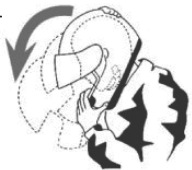


Fig. 5



Fig. 6

6.1



6.2



6.3



6.4



Fig. 7

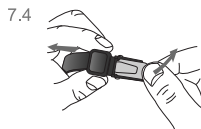
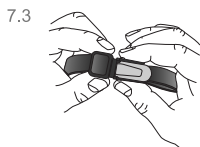
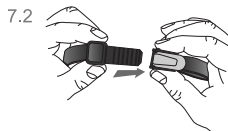
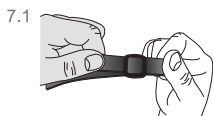


Fig. 8



Fig. 9



Fig. 10

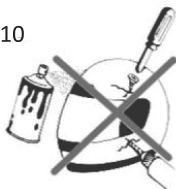


Fig. 11



Fig. 12

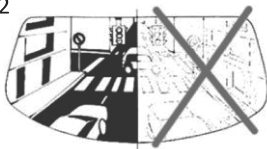


Fig. 13

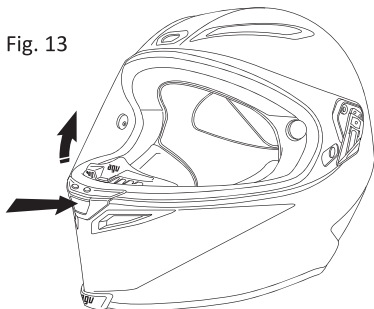


Fig. 14

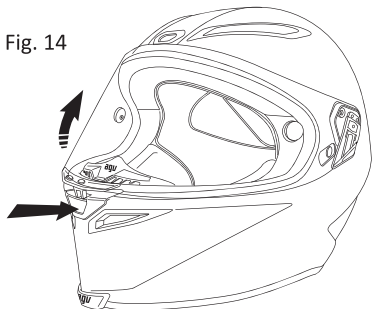


Fig. 15

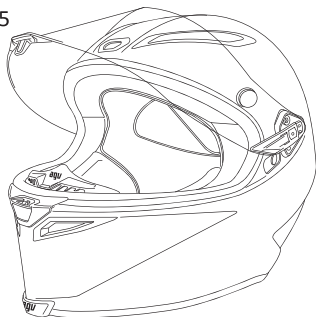


Fig. 16

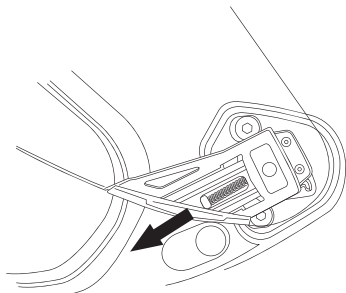


Fig. 17

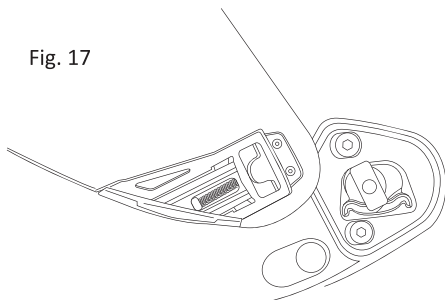


Fig. 18

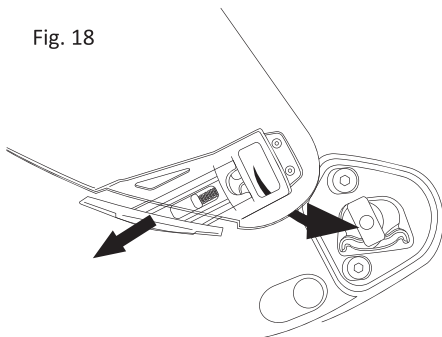


Fig. 19

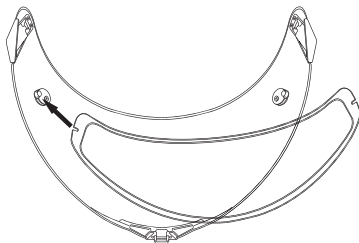


Fig. 20

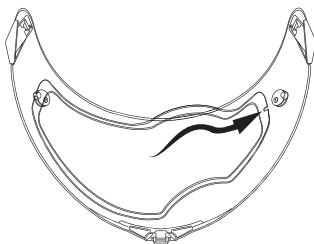


Fig. 21

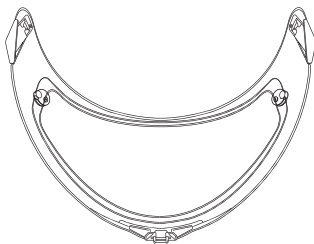


Fig. 22

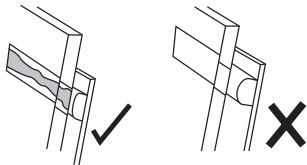


Fig. 23

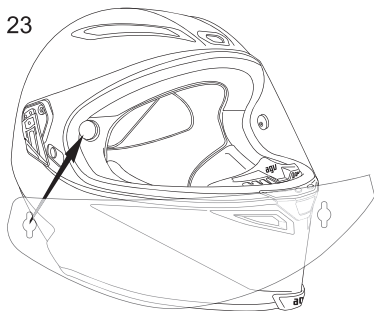


Fig. 24

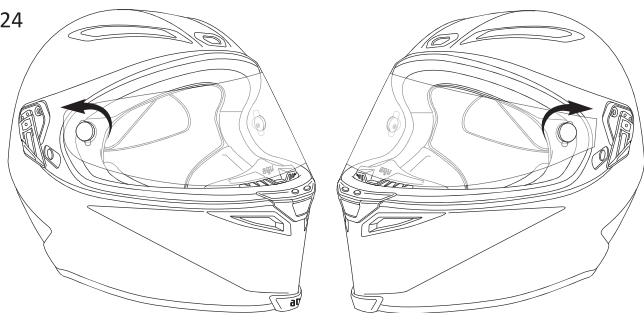


Fig. 25

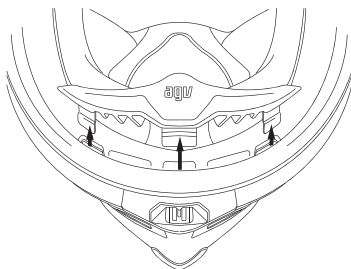


Fig. 26

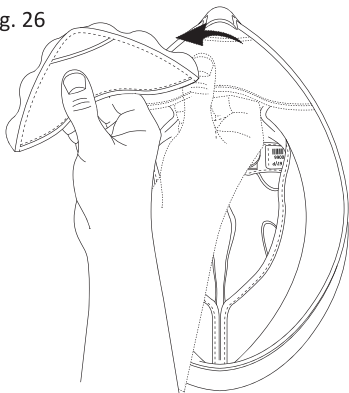


Fig. 27

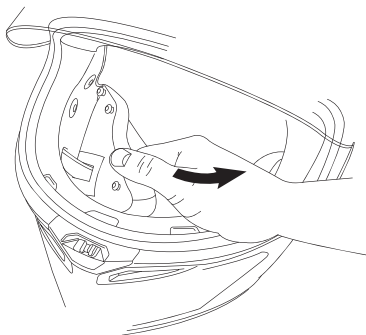


Fig. 28

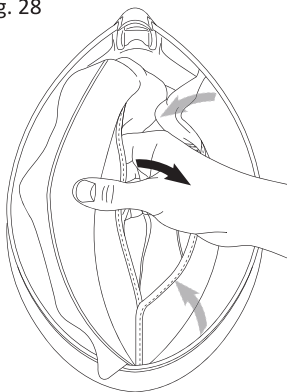


Fig. 29

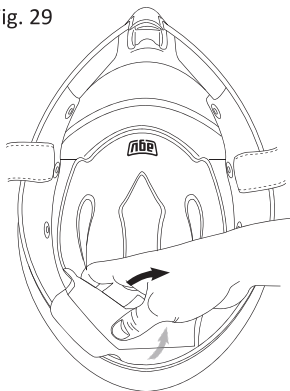


Fig. 30

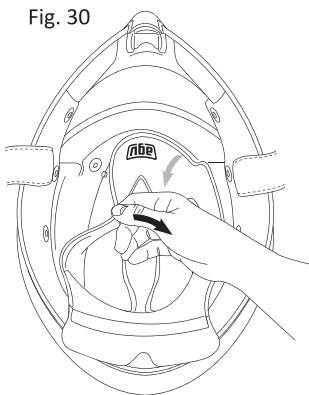


Fig. 31

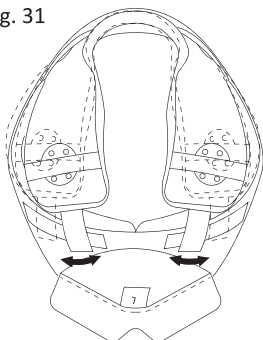


Fig. 32

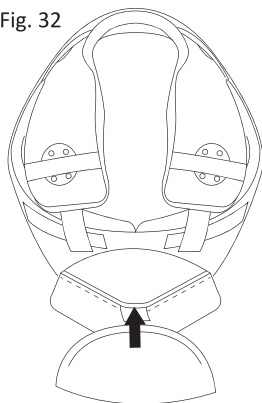


Fig. 33

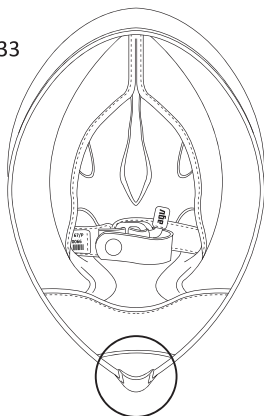


Fig. 34



Fig. 35

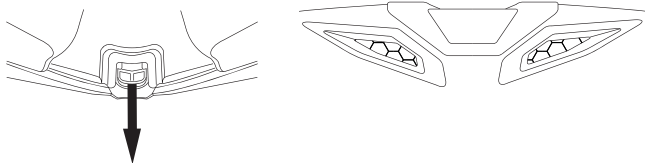


Fig. 36

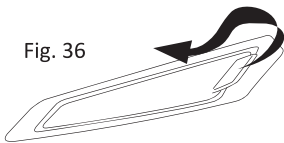


Fig. 40



Fig. 37

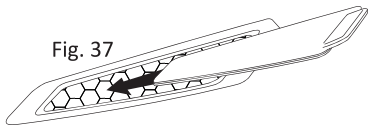


Fig. 41

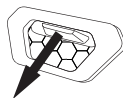
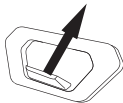
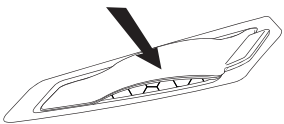
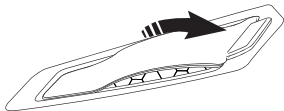
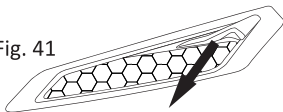


Fig. 38



Fig. 42

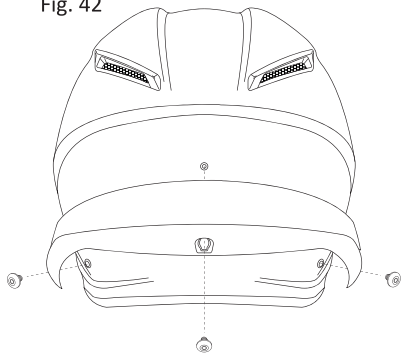


Fig. 39

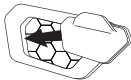


Fig. 43 PISTA GP

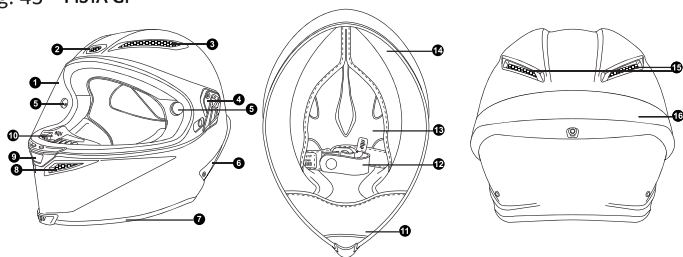


Fig. 44 CORSA

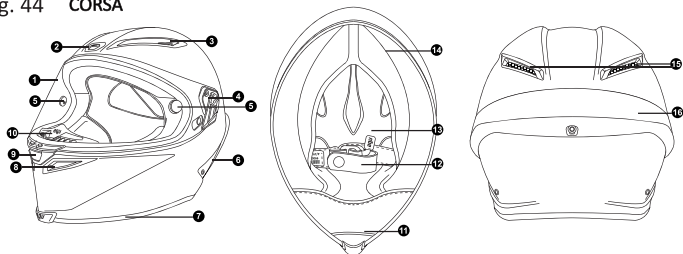
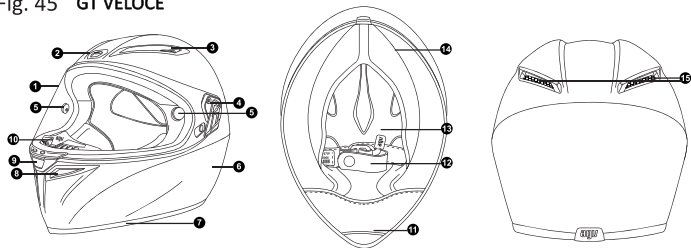
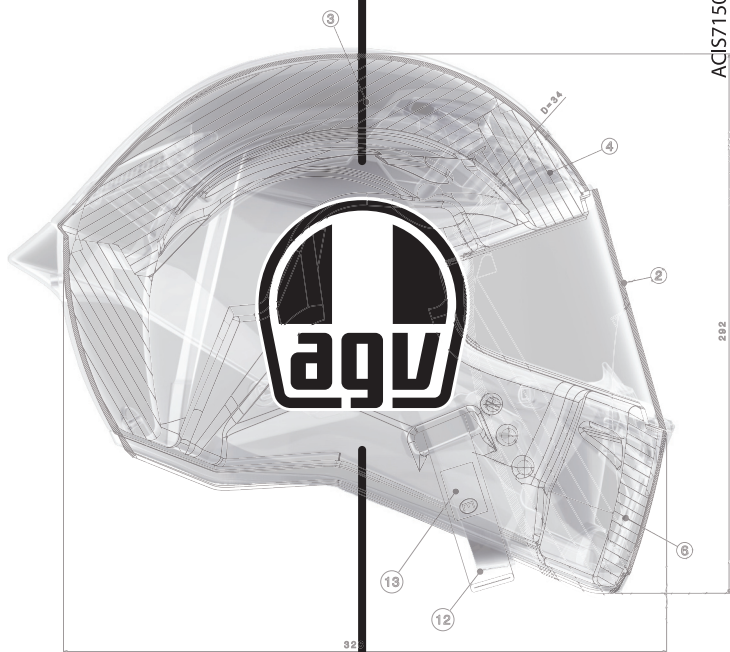


Fig. 45 GT VELOCE



**AGV S.p.A.**

Strada Savonesa, 12
15057 Rivalta Scrivia (AL)
Italy

Tel. +39 0131/853011

Fax +39 0131/853090

www.agv.com - info@agv.it



100% recycled paper
100% carta riciclata