



BBlacks carbon wheels - User Manual

BBlacks - X carbon wheels were designed only for Mountain bikes.



1

Safety information - Informazioni di sicurezza

Do not ride your bicycle if it has an improperly secured axle. This can allow the wheel to move, vibrate or disengage from the bicycle, and cause you to crash and incur serious injury that may lead to death.

The incorrect installation or placement of an axle lever could cause the lever to get caught in the rotor of the disc brake or interfere with the frame or other components. This could cause you to crash and incur serious injury that may lead to death.

BBlacks ruote in carbonio - Manuale d'uso



Le ruote in carbonio BBlacks - X sono ideate solo per Mountain bike

Non guidare la bicicletta con i perni ruota fissati in modo improprio. Ciò può consentire alla ruota di spostarsi, vibrare o sganciarsi dalla bicicletta e può provocare incidenti, con conseguenti lesioni gravi e/o morte.

L'errata installazione o il posizionamento della leva del perno potrebbe farla interferire con il freno a disco, telaio o altri componenti, il che può causare incidenti e provocare lesioni gravi e/o morte.

2

Intended use - Uso indicato

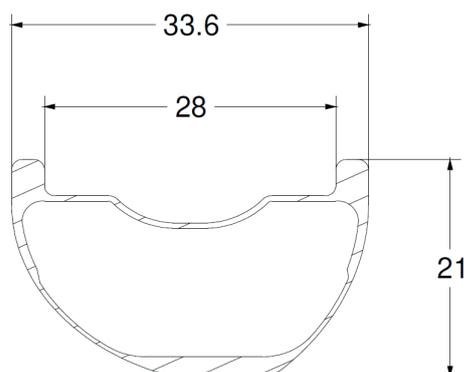
BBlacks wheels are intended only for mountain bikes. These wheels are designed for XC/marathon. Do not use in bike parks or Enduro and DH trails.

Le ruote BBlacks sono solo per mountain bike. Queste ruote sono state progettate per utilizzo XC/Marathon. Non usare le ruote in bike parks, enduro o DH trails

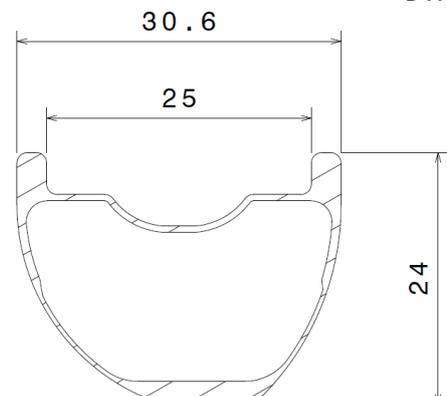
3

Rim section - Sezione del cerchio

B-X Front i28
B-X Anteriore



B-X Rear i25
B-X Posteriore



Wheels assembly - Montaggio ruote

Front Wheel

1. Install the front wheel into the fork dropouts.
2. Make sure the wheel axle (hub) is completely fitted in the dropouts, and firmly rests on both sides.
3. Install the thru-axle into the wheel and fork according to the thru-axle manufacturer's instructions.
4. The brake rotor must be centered in the caliper. If the wheel is installed properly and the rotor is not centered, consult your brake manufacturer's instructions or dealer to correctly align the caliper.

Rear Wheel

1. Pull the rear derailleur back and down.
2. Position the chain on the outermost cog of the cassette.
3. Install the rear wheel into the rear dropouts.
4. Install the thru-axle into the wheel and fork according to the thru-axle manufacturer's instructions.

Ruota anteriore

1. Inserire la ruota anteriore nella sede della forcella.
2. Assicurarsi che il mozzo sia completamente in sede e che abbia un appoggio solido con entrambi i lati.
3. Inserire il perno passante attraverso ruota e forcella seguendo le istruzioni del produttore del perno.
4. Il disco freno deve essere centrato rispetto alla pinza freno. Se la ruota è montata correttamente e il disco non è centrato, consultare il manuale di istruzioni del produttore dei vostri freni o centrare correttamente la pinza rispetto al disco freno.

Ruota posteriore

1. Aprire il deragliatore e tirarlo verso il basso.
2. Posizionare la catena fuori dalla cassetta
3. Posizionare la ruota posteriore nelle sedi del telaio
4. Inserire il perno passante attraverso ruota e forcella seguendo le istruzioni del produttore del perno.

Rim type and valve stem installation - Tipo di cerchio e installazione dello stelo della valvola

Do not ride your bike if it has improperly installed tubeless rim tape or valves. This can prevent the tire's correct seating in the rim, cause the tire to come off the rim, or cause a flat tire, which may result in a crash, serious injury and/or death. Special tools and expertise are necessary for installation and adjustment.

Tools

Isopropyl alcohol, clean shop rags, plastic tire lever, tape for tubeless rims, tubeless valve, scissors.

Prepare the rim

Clean the inner surface of the rim with isopropyl alcohol and let the rim dry. Ensure that the rim tape is at least 2 mm wider than the internal width of the rim.

Non utilizzare la bici con nastro o valvole tubeless installati in modo errato. Ciò può impedire che lo pneumatico si posizioni correttamente nel cerchio, causare lo stallonamento o innescare una foratura; ciò può provocare un incidente, lesioni gravi e / o morte. Sono necessari per l'installazione e messa a punto conoscenze e strumenti dedicati.

Strumenti

Alcool isopropilico, stracci puliti, levagomme in plastica, nastro per tubeless, valvola tubeless, forbici.

Preparare il bordo del cerchio

Preparare il bordo del cerchio: pulire la superficie interna del cerchio con alcool isopropilico e lasciare asciugare. Accertarsi che il nastro tubeless che sia almeno 2 mm più largo della larghezza interna del cerchione.

Install the tubeless rim tape

Place the rim perpendicular to the ground on a towel or rug. Orient the rim with the valve stem hole at the highest point. Stand over the rim and brace it with your feet and legs. Paste the end of the tape onto the rim channel below the valve stem hole. **During this procedure, it is very important to keep the tape taut.**

Hold your thumb firmly over the end of the tape which was glued onto the rim. Rotate the rim forward so that the free length of tape is in line with the glued section of tape. This will allow you to apply correct force on the tape. Fix the tape by maintaining tightness on the tape and firmly pressing it down onto a short section of the rim with your thumb. Continue around the rim until you reach the starting point. When you reach the starting point, make sure to overlap the tape for a minimum of 150mm. Around the valve a double tape layer should span for 150mm. Use scissors to cut the rim tape.

Install the valve stem

Locate the valve stem hole under the rim tape, using the opposite side of the rim as a reference. Use a small, sharp device to create a small hole in the tape directly over the valve stem hole. Install the valve stem through the rim tape and into the valve stem hole. Thread the nut onto the valve stem from the opposite side of the rim. Firmly press the rubber end of the valve stem into the valve stem hole as you tighten the nut by hand.

This concludes the rim tape and valve stem installation procedure.

6

Installare il nastro tubeless

Posizionare il cerchio perpendicolare al suolo su un tappetino o un asciugamano. Orientare il cerchione con il foro dello stelo della valvola nel punto più alto. Stare sopra il bordo e rinforzarlo con i piedi e le gambe. Far aderire l'estremità del nastro sul letto del cerchione sotto il foro dello stelo della valvola. **Durante questa procedura, è molto importante mantenere il nastro teso.** Tieni saldamente il pollice sull'estremità aderente del nastro contro il bordo. Ruotare il bordo in avanti in modo che la lunghezza libera del nastro sia in linea con la sezione aderente del nastro. Ciò ti consentirà di applicare la forza o la tensione corretta sul nastro. Far aderire il nastro mantenendo la tensione e premendo saldamente verso il basso sul bordo per una breve porzione. Continua questa tecnica attorno alla circonferenza del bordo fino a raggiungere il punto di partenza. Quando si raggiunge il punto di partenza, assicurarsi di sovrapporre il nastro di almeno 150 mm. Intorno alla valvola un doppio strato di nastro dovrebbe estendersi per 150 mm. Usa le forbici per tagliare il nastro per cerchioni.

Installare lo stelo della valvola

individuare il foro dello stelo della valvola sotto il nastro del cerchione, usando come riferimento il lato opposto del cerchione. Utilizzare un dispositivo piccolo e affilato per creare un piccolo foro nel nastro direttamente sopra il foro dello stelo della valvola. Installare lo stelo della valvola attraverso il nastro del cerchione nel foro dello stelo della valvola. Infilare il dado sullo stelo della valvola dal lato opposto del cerchione. Premere saldamente l'estremità di gomma dello stelo della valvola nel foro dello stelo della valvola mentre si stringe a mano il dado. Questo conclude la procedura di installazione del nastro per cerchioni e dello stelo della valvola.

Recommended tyres and pressures - Pneumatici e pressioni raccomandate

Max riding pressure: **2.5 bar**
Max overall pressure allowed **3 bar**

Use only plastic tire levers for tire installation and removal. Do not exceed the pressures indicated on the rim surface, since this can cause damages. Do not use metal tools. Metal tools can damage the rim surfaces which may lead to improper seating of the tires.

Do not pump your tires with an air compressor. Tire inflation can occur too quickly and air pressure can cause your tire to blow off the rim, and cause serious injury. Do not exceed the maximum inflation pressure of 3 bar for carbon rims. Overinflation may damage the rim. Refer to your tire manufacturer's instructions to ensure you do not exceed their maximum pressure warnings.

Massima pressione di guida: **2.5 bar**
Massima pressione consentita: **3 bar**

Utilizzare solo levagomme in plastica per l'installazione e la rimozione dei pneumatici. Non superare le pressioni indicate sul cerchio, potrebbero causare danni. Non utilizzare levagomme in metallo. Gli utensili in metallo possono danneggiare le superfici dei cerchi, il che può comportare una sede non corretta degli pneumatici.

Non gonfiare gli pneumatici con un compressore d'aria. Il gonfiaggio degli pneumatici può verificarsi troppo rapidamente e la pressione dell'aria può far saltare lo pneumatico dal cerchione, causando lesioni gravi. Non superare la pressione massima di 3 bar di gonfiaggio per cerchi in carbonio. Il gonfiaggio eccessivo può

danneggiare il cerchio. Fare anche riferimento alle istruzioni del produttore dello pneumatico per assicurarsi di non superare le avvertenze relative alla pressione massima.

7

Pre-ride inspection - Ispezione pre ride

Before riding your bike, check that your brakes are working properly. Spin your wheels to ensure that your rotors are not rubbing and that the brakes are working properly.

Make sure that both front and rear wheels are centered in the fork and frame. If they are not, you will need to loosen the quick release and reseal the axle in the dropout. If after several attempts you are unable to center the wheel, consult your local professional bike mechanic.

With your bike stand, shift through the gears to ensure that the shifting system is working correctly and the wheel spins properly.

Prima di utilizzare la bici verificare che i freni funzionino correttamente. Fai girare le ruote per assicurarti che i dischi non sfreghino e che i freni funzionino correttamente.

Accertarsi che le ruote anteriore e posteriore siano centrate nella forcella e nel telaio. In caso contrario, sarà necessario allentare lo sgancio rapido e riposizionare l'asse nel forcellino. Se dopo diversi tentativi non è possibile centrare la ruota, consultare un meccanico di biciclette professionista.

Con il cavalletto della bici, cambiare le marce per assicurarsi che il sistema di cambio funzioni correttamente e che la ruota giri in modo corretto.

8

General service and care - Servizio generale e cura

WASHING AND CLEANING

Do not use pressurized water for cleaning. Do not use aggressive solvents such as industrial solvents or harsh chemicals that can damage the materials or moving parts. After washing, dry your wheels with a soft cloth.

WEAR

As with all mechanical components, the bicycle is subjected to wear and high stresses. Different materials and components may react to wear or stress-related fatigue in different ways. If the design life of a component has expired, it may suddenly fail and may cause a crash which can result in serious injury and/or death. Any form of crack, scratch, dent, delamination, unusual noise, or change of color indicates that the lifetime of the component has been reached and it should be replaced before riding.

IMPACT

In the event of an impact or crash, damage to composite wheels and rims may be invisible to the user. Your bicycle requires regular maintenance, frequent inspection, and the replacement of parts to address any issues.

OVER HEATING

Do not expose your wheels or rims to temperatures exceeding 80°C. High temperatures can occur inside an

LAVAGGIO E PULIZIA

non utilizzare acqua in pressione per la pulizia. Non utilizzare solventi aggressivi come solventi industriali o prodotti chimici aggressivi che possono danneggiare i materiali o le parti in movimento. Dopo il lavaggio, asciugare le ruote con un panno morbido.

USURA

Come per tutti i componenti meccanici, la bicicletta è soggetta a usura ed elevate sollecitazioni. Materiali e componenti diversi possono reagire all'usura o alla fatica da stress in diversi modi. Se la durata di progettazione di un componente è stata superata, potrebbe improvvisamente fallire e causare un incidente che può causare lesioni gravi e / o morte. Qualsiasi forma di crepa, graffio, ammaccatura, delaminazione, rumore insolito o cambiamento di colore indica che la durata del componente è stata raggiunta e deve essere sostituita prima di guidare.

IMPATTO

in caso di impatto o incidente, i danni a ruote e cerchi in composito potrebbero essere invisibili all'utente. La tua bicicletta richiede una manutenzione regolare, ispezioni frequenti e la sostituzione di parti per risolvere eventuali problemi.

SURRISCALDAMENTO

non superare gli 80 ° C di esposizione delle ruote o cerchi. Alte temperature possono verificarsi all'interno

automobile, and heat exposure also includes positioning wheels and rims too close to automobile exhaust, an open flame or other heat sources, which may damage the epoxy resin that holds carbon fibers together or the joints that hold wheels and rims together. Do not use a thermal gun to remove the adhesive tape from the rims.

di un'automobile e l'esposizione al calore include anche il posizionamento di ruote e cerchi troppo vicini allo scarico dell'automobile, una fiamma aperta o altre fonti di calore, che possono danneggiare l'adesivo e il materiale composito. Non utilizzare la pistola termica per rimuovere l'adesivo dai cerchi.

9

Read more: Rims - Leggi di più: Cerchi

The BBlacks philosophy is to ride what we make. And we do it seriously. This is why our B-X wheels combine a competitive weight, necessary in a set of wheels intended for cross-country cycling/marathons with highly resistant qualities to face every ride in total control and safety. We have obtained these results thanks to over 200 single patches of carbon fiber laid one by one by hand.

This process permits the shaping of the rim behavior to the stresses of the real world.

One-by-One

Each patch is laid individually as also each rim is extracted from the mold, deburred and polished singly. Every procedure is done here in Faenza, Italy. Slight differences in weight and finish are the particular characteristics of this totally handcrafted product. There are no two perfectly identical BBlacks rims nor will there ever be any.

Built for a reason

Our wheels are not only a pair of rims assembled with a pair of hubs and spokes. We have chosen to match different profiles, assembled with 28 spokes in front and 32 spokes in rear wheels to enhance the XC/XM characteristics of our set. We wanted a drivable set on the bumpy trails, but that transmits directly every single watt without creating any stress.

Technology

Our rims are produced in an autoclave through a polymerization cycle that uses heat + pressure to shape the layers of pre-impregnated fabric. The rims are formed in molds with a high surface finish to avoid subsequent painting that causes weight increase.

La filosofia BBlacks è pedalare quel che costruiamo. E lo facciamo seriamente. Per questo i nostri cerchi B-X uniscono un peso competitivo, necessario in un set di ruote destinate al cross-country /marathon a doti di elevata resistenza per affrontare ogni uscita in totale controllo e sicurezza. Abbiamo ottenuto questi risultati grazie a oltre 200 singole patch di materiale posizionate una ad una a mano. Questo processo permette di plasmare la risposta del cerchio alle sollecitazioni del mondo reale.

One-by-One

Ogni pelle è depositata singolarmente così come ogni cerchio è estratto dallo stampo, sbavato e lucidato singolarmente. Tutto qui da noi a Faenza, in Italia. Leggere differenze in peso e finitura sono caratteristiche proprie di questo prodotto totalmente manuale. Non esistono due cerchi BBlacks perfettamente identici e mai esisteranno.

Built for a reason

Le nostre ruote non sono semplicemente una coppia di cerchi qualsiasi assemblate a una coppia di mozzi con dei raggi. Abbiamo scelto di accoppiare profili differenti, assemblati con 28 all'anteriore e 32 raggi al posteriore per esaltare le caratteristiche XC/XM del nostro set. Volevamo un set guidabile sullo sconnesso ma che trasmettesse ogni singolo watt direttamente senza risultare scorbutico.

Tecnologia

I nostri cerchi sono prodotti in autoclave tramite ciclo di polimerizzazione che utilizza calore + pressione per dare forma agli strati di tessuto preimpregnato. I cerchi vengono formati in stampi con elevata finitura superficiale per evitare una successiva verniciatura. Questo provocherebbe un incremento di peso.

Read more: Spokes - Leggi di più: Raggi

The world of spokes is extremely varied. On our wheels we wanted a reliable, high-performance product, easy to find and with aesthetic quality.

Sapim CX-Ray combines all these features for us with a choice of different holes, 28h front and 32h rear, based on our differentiation principles.

Il mondo dei raggi è quanto mai vario. Sulle nostre ruote volevamo un prodotto affidabile, ad alte performance, di facile reperibilità e con qualità estetiche.

Sapim CX-Ray unisce per noi tutte queste caratteristiche con una scelta di forature differenti, 28 fori anteriori e 32 fori posteriori sulla base dei nostri principi di differenziazione.

Technical description - Descrizione tecnica

	Front - Anteriore	Rear - Posteriore
Rim - Cerchio	BX i28, 28 holes	BX i25, 32 holes
Material - Materiale	Carbon prepreg - hand layup - 130°C 6 bar autoclave curing cycle Pre preg Carbonio - laminato a mano - ciclo di cura in autoclave a 130°C 6 bar	
Thickness - Spessori	Differentiated thicknesses to optimize mechanical performance, localized reinforcements in the spoke engagement area Spessori differenziati per ottimizzare le prestazioni meccaniche, rinforzi localizzati nelle zone di attacco dei raggi	
Section - Sezione	Asymmetry: optimize the stiffness of the Boost standard, asymmetry 3mm Asimmetria: per ottimizzare la rigidità dello standard Boost, asimmetria 3mm	
Spoke - Raggiatura	28 spokes - 28 raggi Sapim CX-Ray	32 spokes - 32 raggi Sapim CX-Ray
Hub - Mozzo	<p>Carbon-Ti X-Hub SP Boost 110 28h</p> <p>MTB Straight Pull Boost front hub, 110 mm, QR15 through axle, 28 holes, oversize body and CNC machined AL7075-T6 axle, I.S. disk fastening SKF 2RS bearings</p> <p>Mozzo anteriore MTB Straight Pull Boost, con battuta da 110 mm, asse passante QR15, corpo oversize 28 fori ed asse in AL7075-T6 lavorato CNC, fissaggio disco I.S. Cuscinetti SKF 2RS</p>	<p>Carbon-Ti X-Hub SP Boost 148 32h</p> <p>MTB Straight Pull Boost rear hub, 148 mm, 12 mm thru axle, 32 holes oversize body and CNC machined AL7075-T6 axle, I.S. disk fastening SKF 2RS bearings freewheel in AL7075-T6 compatible XD, Microspline and Shimano / Sram 12v. Engagement 56 points</p> <p>Mozzo posteriore MTB Straight Pull Boost, con battuta da 148 mm, asse passante da 12 mm, corpo oversize 32 fori ed asse in AL7075-T6 lavorato CNC, fissaggio disco I.S. Cuscinetti SKF 2RS, ruota libera in AL7075-T6 compatibile XD, Microspline e Shimano/Sram 11v . Ingaggio a 56 punti</p>

Maintenance Schedule

Before every ride	Weekly	Monthly	Every 3 months
Check tire pressure	Check if rims and spokes have any damages	Check that brake bolts are correctly tightened	Check tire sealant level
Check the rim for scratches, cracks, dents, deformations or dislocations	Clean the wheels		Check hub bearings for displacement or heavy rotation resistance or loosening
Check if the wheel spin is centered	Check the correct spoke tension		

For more information on Carbon-Ti X-Hub SP Boost 110 28h and Carbon-Ti X-Hub SP Boost 148 32h hubs please refer to carbon Ti use manual and web site (link): <http://www.carbon-ti.it/download/>

Scheda di manutenzione

Prima di ogni uscita	Ogni settimana	Ogni mese	Ogni tre mesi
Controllare la pressione degli pneumatici	Controllare se il cerchio e i raggi sono danneggiati	Controllare che le viti dei freni siano correttamente serrate	Controllare il livello del liquido sigillante
Controllare se il cerchio ha graffi, cricche o deformazioni	Pulire le ruote		Controllare se i cuscinetti dei mozzi producono resistenza alla rotazione o hanno preso gioco
Controllare se la ruota è centrata	Controllare la corretta tensionatura dei raggi		

Per ulteriori informazioni sui mozzi Carbon-Ti X-Hub SP Boost 110 28h and Carbon-Ti X-Hub SP Boost 148 32h puoi cortesemente far riferimento al manuale d'uso dei carbon Ti e al sito (link): <http://www.carbon-ti.it/download/>