

RADY DLA UŻYTKOWNIKÓW ROWERÓW

Zawsze należy stosować się do zasad bezpiecznej jazdy oraz zasad konserwacji roweru podanych w instrukcji. Producent nie może przewidzieć wszystkich sytuacji pogodowych i środowiskowych, które mogą spotkać użytkownika podczas jazdy na rowerze. Niniejsza instrukcja nie zawiera zasad bezpiecznej jazdy w każdych warunkach. Wyłączoną odpowiedzialność za bezpieczeństwo w czasie użytkowania roweru ponosi kierujący.

DLA RODZICÓW/OPIEKUNÓW

Jako rodzic lub opiekun jesteś odpowiedzialny za zachowanie i bezpieczeństwo swojego dziecka. Oznacza to odpowiedzialność za dopasowanie roweru oraz utrzymanie jego dobrego stanu technicznego. Powinieneś zapoznać swoje dziecko z zasadami bezpiecznego użytkowania roweru i nauczyć przepisów ruchu drogowego.

UWAGA! Należy upewnić się że dziecko zawsze na czas jazdy ma prawidłowo założony kask rowerowy oraz że zna podstawowe zasady bezpieczeństwa drogowego. Prosimy przejrzeć z dzieckiem instrukcję i zwróć jego uwagę na podstawowe zagrożenia związane z użytkowaniem roweru.

OSTRZEŻENIE! Roweru dziecięcego z kółkami podporowymi można używać wyłącznie na płaskim terenie, pod nadzorem osoby dorosłej. Jazda rowerem z kółkami bocznymi po nierównym terenie grozi wywróceniem się roweru.

Należy również zwrócić uwagę na rozstaw kółek podporowych, gdyż istnieje niebezpieczeństwo zaczepienia nimi o przeszkodę, jeśli dziecko znajdzie się zbyt blisko niej.

WYBRAĆ ODPOWIEDNIĄ WIELKOŚĆ ROWERU

Przy zakupie roweru należy upewnić się, że rower jest dostosowany do użytkownika. Rowery produkowane są w różnych wielkościach ram i kół oraz z różnym wyposażeniem. Odległość pomiędzy krocem rowerzysty, a poziomą rurką ramy powinna wynosić około 5 cm. Aby to zmierzyć, załóż buty w których zamierzasz jeździć na rowerze, należy stanąć okrakiem trzymając rower między nogami, przesunąć ciężar ciała do przodu, następnie do tyłu. Zaleca się wykonać taki manewr kilka razy. Jeśli krocze choćby w minimalnym stopniu dotyka ramy- rower jest zbyt duży i zagraża bezpieczeństwu użytkownika.

UWAGA! Kupując rower dobrze jest skonsultować ze sprzedawcą czy jest on odpowiedni dla wzrostu, ciężaru i potrzeb użytkownika.

BEZPIECZEŃSTWO I RODZAJ UŻYTKOWANIA ROWERU

Rower jest pojazdem dopuszczonym do ruchu drogowego i należy przestrzegać wszystkich związanych z tym przepisów oraz zaleceń. Należy przestrzegać przepisów Kodeksu Drogowego oraz zachować szczególną ostrożność w zmieniających się warunkach atmosferycznych, powodujących zmiany wilgotności nawierzchni (deszcz, śnieg). Trzeba pamiętać, że w tego typu warunkach wydłuża się droga hamowania, konieczna jest zatem wcześniejsza reakcja.

UWAGA! Dla bezpieczeństwa rowerzysty zalecamy używanie kasku ochronnego podczas jazdy. Prosimy o upewnienie się, że kask ma stosowne atesty bezpieczeństwa i jest prawidłowo założony. Do jazdy po drogach publicznych, rower należy wyposażyć w oświetlenie przednie, tylne oraz dzwonek. Odblaski na pedałach i szprychach kół powinny być zamontowane w taki sposób, aby rower spełniał wymagania kodeksu o Ruchu Drogowym.

KAŻDORAZOWO PRZED ROZPOCZĘCIEM UŻYTKOWANIA ROWERU NALEŻY SPRAWDZIĆ:

- działanie hamulców,
- mocowanie kół,
- mocowanie pedałów,
- działanie mechanizmów napędowych,
- ciśnienie w ogumieniu,
- stan luzów w połączeniach śrubowych,
- oświetlenie.

PIERWSZA JAZDA

Przed zakupem roweru zaleca się sprawdzić możliwości roweru. Na pierwszą jazdę testową zalecane są miejsca z dala od ruchu ulicznego. Należy najpierw zapoznać się ze sposobem hamowania i siłą niezbędną do zatrzymania roweru. Zbyt mocne naciśnięcie hamulców spowoduje nagłe zablokowanie kół oraz może spowodować upadek lub utratę kontroli nad rowerem. Zbyt słabe naciśnięcie hamulców może spowodować uderzenie w przeszkodę. Prosimy o sprawdzenie w jaki sposób amortyzatory reagują na różne sposoby hamowania. Przy jeździe próbnej zaleca się zmianę terenu, aby można było zapoznać się z działaniem przrzutek.

UWAGA! Każdy rower wyposażony jest w dwa hamulce. W przypadku gdy rower ma dwie ręczne dźwignie hamulcowe zamontowane na kierownicy, prawa dźwignia uruchamia zawsze hamulec tylny, a lewa dźwignia przedni. W przypadku gdy na kierownicy zamontowana jest tylko jedna dźwignia ręczna, to uruchamia ona hamulec przedni, a hamulec tylnego koła uruchamiany jest przez wsteczny ruch pedału.

RODZAJ ROWERU I JEGO UŻYTKOWANIE:

Rower służy celom rekreacyjnym, a nie wyczynowym. Powinien być użytkowany zgodnie z informacjami podanymi w tabeli poniżej:

Rodzaj roweru	Dopuszczalne max masy: Rowerzisty/bagażu/całkowita	Rodzaj użytkowania
Rower dziecięcy z kołami 12"-20"	40 kg / 5 kg /60 kg	Nawierzchnia utwardzona. Uwaga! Dziecko do lat 8 powinno jeździć rowerem pod nadzorem osoby dorosłej oraz nie powinno jeździć nim po ruchliwych drogach użytku publicznego, niebezpiecznych miejscach, stromych nawierzchniach i w pobliżu zbiorników wodnych.
Rower górski z kołami 24"-29"	100 kg/ 10 kg/130 kg	Przystosowany do każdego rodzaju nawierzchni.
Rower miejski z kołami 24"-28"	100 kg / 10 kg/130 kg	Nawierzchnia utwardzona.
Rower trekkingowy/crossowy z kołami 28"	100 kg / 10 kg/130 kg	Nawierzchnia utwardzona.

OSTRZEŻENIE! Swojego roweru używaj zgodnie z przeznaczeniem w innym razie może ulec uszkodzeniu! Użytkowanie roweru niezgodnie z przeznaczeniem skutkuje unieważnieniem gwarancji!

OSTRZEŻENIE! Rower służy celom rekreacyjnym, a nie wyczynowym.

UWAGA! Przed każdą jazdą należy sprawdzić stan techniczny roweru.

PODCZAS JAZDY ROWEREM NALEŻY ZAWSZE PAMIĘTAĆ I STOSOWAĆ PONIŻSZE ZASADY:

Użytkownik na drodze prawie nigdy nie jest sam. Należy szanować innych użytkowników: ■ przewiduj ich reakcje,

■ sygnalizować rękoma zamiar skrętu,

■ nigdy nie wsiadać na rower pod wpływem środków odurzających,

- w długą trasę zaleca się jechać w kilka osób. Upewnij się, że ktoś zna trasę i przewidywaną godzinę powrotu,
- jeśli zdarzy się jazda po zmroku należy pamiętać o oświetleniu. Ze względów bezpieczeństwa wskazane jest założyć kamizelkę odblaskową, lub inne ubranie posiadające elementy odblaskowe. Trzeba pamiętać, że w nocy jest się niewidocznym.

SIODEŁKO - PRAWDŁOWE UŁOŻENIE

Aby odpowiednio ustawić siodełko usiądź wygodnie i oprzyj piętę na pedale, przesuwając go do najniższego położenia. Przy lekko zgiętym kolanie pięta powinna spoczywać swobodnie na pedale. Przy ustawianiu siodła należy zwrócić uwagę na maksymalne wysunięcie wspornika siodła, żeby nie przekroczyć górnej krawędzi znaku ostrzegawczego. Minimalna głębokość wsunięcia wspornika w ramę powinna wynosić 8 cm. Siodło mocno dokręcamy po ustawieniu właściwej, najwygodniejszej dla użytkownika wysokości. Moment dokręcenia śruby jarzma siodła oraz wspornika siodła wynosi 20-25 Nm. W przypadku zacisku wspornika siodła należy najpierw wyregulować siłę zaciśnięcia śrubą, a następnie docisnąć dźwignię do samego końca w kierunku ramy. Podczas dociskania powinien być wyczuwalny opór, w przeciwnym wypadku otwórz zamykacz i dokręć śrubę, a następnie zamknij zamykacz. Czynność powtarzaj do czasu, aż zamykacz będzie prawidłowo zaciśnięty. Regulacji położenia siodła przód-tył oraz pochylenia dokonujemy przez przesunięcie lub pochylenie siodła po przednim poluzowaniu śrub jarzma siodła.

OSTRZEŻENIE! Zbyt wysoko umieszczona sztyca siodełka może spowodować uszkodzenie ramy roweru oraz utratę kontroli nad rowerem, a co za tym idzie obrażenia ciała i uszkodzenia sprzętu. Należy upewnić się, czy sztyca jest włożona na głębokość przynajmniej 8 cm.



1. Oznaczenie maksymalnego wysunięcia wspornika

WSPORNIK KIEROWNICY I KIEROWNICA

MOCOWANIE W SYSTEMIE „A-HEAD”

Wspornik tego typu mocuje się do rury sterowej widelca i zabezpiecza za pomocą dwóch śrub z boku wspornika oraz jednej na górze. Możliwość regulacji wysokości wspornika i kierownicy w mostkach tego typu jest ograniczona. Wysokość kierownicy można zmienić za pomocą podkładek dystansowych wkładanych między wspornik a komplet steru. W przypadku niewystarczających efektów zaleca się wymianę na wspornik o innym kącie nachylenia lub wspornik regulowany.

Aby wyregulować stery typu A-head, należy odkręcić 2 śruby imbusowe zabezpieczające na obęjmie wspornika. Dokręceniem lub poluzowaniem śruby górnej (w rurze sterowej widelca) usunąć luz na łożyskach steru tak, aby widelec obracał się lekko, ale żeby nie miał wyczuwalnych luzów. Zawsze jako pierwszą należy dokręcić śrubę rury sterowej kompletu steru (górna). Następnie ustawić właściwe położenie wspornika i zabezpieczyć go dokręceniem 2 śrub imbusowych na obęjmie.



1. Śruba regulacji luzu
2. Śruby boczne

MOCOWANIE W SYSTEMIE KLASYCZNYM „KLIN”

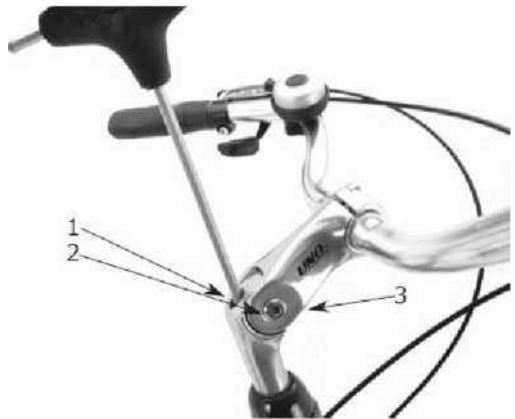
Chcąc ustawić wysokość i położenie wspornika, należy odkręcić śrubę zabezpieczającą i obracając wspornikiem ustawić go we właściwym położeniu. Po ustawieniu we właściwym położeniu dokręcić śrubę zabezpieczającą.

W niektórych modelach naszych rowerów stosujemy wsporniki z możliwością regulacji kąta nachylenia. Aby dokonać regulacji należy odkręcić śrubę znajdującą się na dolnej stronie wspornika oraz delikatnie popuścić śruby znajdujące się po bokach wspornika. Po ustawieniu odpowiedniego kąta należy dokręcić wszystkie odkręcane wcześniej śruby.

OSTRZEŻENIE! Należy upewnić się, że kierownica jest prawidłowo dokręcona (nie ma luzów) i włożona na odpowiednią głębokość (min. 7cm). Nigdy nie można mocować wspornika poniżej tego oznaczenia!

OSTRZEŻENIE! Poluzowana kierownica roweru lub siodło może doprowadzić do utraty kontroli nad rowerem i upadku.

UWAGA! Należy pamiętać, że od prawidłowego zamocowania i działania układu kierowniczego zależy bezpieczeństwo użytkownika roweru.



1. Śruba zabezpieczająca
2. Boczna śruba do regulacji
3. Dolna śruba do regulacji

INFORMACJE TECHNICZNE

Aby utrzymać rower w dobrym stanie technicznym, należy w trakcie eksploatacji poddawać go okresowym przeglądom. Ich częstotliwość zależy od intensywności użytkowania roweru, warunków jazdy, liczby przejechanych kilometrów itp. W szczególności należy zwrócić uwagę na:

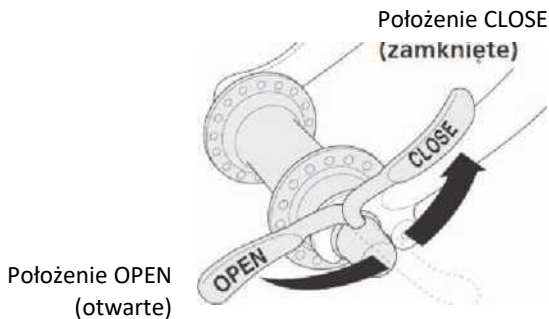
- sposób dokręcania kierownicy, siodła, kół, mechanizmu korbowego, pedałów. Eksploatacja roweru z nie dokręcanymi elementami powoduje szybkie zużycie połączeń gwintowanych, np. korb, osi pedałów, łożysk kierownicy, widelca, mechanizmu korbowego, piast kół i prowadzi do ich całkowitego zniszczenia. Użytkowanie roweru w takim stanie jest niebezpieczne (może być przyczyną wypadku),
- stan luzów w elementach łożyskowych. Łożyska nie mogą wykazywać luzów - powinny pracować swobodnie, cicho i obracać się bez zacięć. Nakrętki kontruujące muszą być mocno dokręcone,
- stan układu hamulcowego. Należy sprawdzić stan linek hamulcowych, klocków oraz skuteczność hamowania według wskazówek zawartych w dalszej części instrukcji,
- pewność dokręcenia pozostałych elementów łączących rower takich jak: nakrętki, śruby, wkręty mocujące (błotniki, bagażnik, oświetlenie itp.),
- działanie oświetlenia, stan ogumienia. Opony nie powinny posiadać pęknięć oraz wykazywać nadmiernego zużycia bieżnika. W celu zachowania dobrego stanu ogumienia należy unikać gwałtownego hamowania, jazdy na oponach nie napompowanych, zabrudzonych olejem, naftą lub benzyną oraz wystawiania roweru przez dłuższy czas na działanie promieni słonecznych.

KOŁA

Jeśli koła roweru są mocowane do widelca albo do ramy nakrętkami, ze względów bezpieczeństwa trzeba te nakrętki mocno dokręcić. Dokręć delikatnie jedną nakrętkę. Skoryguj w razie potrzeby wyśrodkowanie koła w widelcu, następnie dokręć delikatnie drugą nakrętkę. Później na przemian dokręcaj obie nakrętki. W kołach, które mocowane są na zamykacze, należy sprawdzić przed jazdą, czy są one właściwie zabezpieczone. Dźwignia zamykacza musi być w położeniu „zamknięte” (CLOSE). Mechanizm zamykacza umożliwia prosty i szybki montaż i demontaż koła bez narzędzi. Zawsze trzeba sprawdzić, czy zamontowane koło jest właściwie umieszczone w widełkach (wyśrodkowane). Nakrętka zamykacza musi być dokręcona tak, aby jego dźwignia przy zamykaniu stawiała opór, a uchwyty widelca były mocno dociśnięte. Dźwignię zamykacza można ustawiać tylko w położenie „otwarte” (OPEN) lub „zamkniętej”(CLOSE). Zamkniętym zamykaczem nie wolno obracać, bo można go uszkodzić!

Pokręć każdym kołem i sprawdź, czy są dobrze osadzone w rowerze. Jeśli uważasz, że koła obracają się nieprawidłowo, są niestabilne, ocierają o tarczę lub szczęki hamulca koniecznie oddaj rower do serwisu i poproś o wycentrowanie kół.

OSTRZEŻENIE! Jeśli Twój rower ma koła mocowane za pomocą zamykaczy upewnij się, że są one prawidłowo zaciśnięte (w pozycji CLOSE).



OSTRZEŻENIE! Koła muszą być wycentrowane poprawnie, aby hamulce działały skutecznie. Centrowanie kół należy powierzyć wyspecjalizowanemu mechanikowi. Nie próbuj tego robić samodzielnie bez odpowiedniej wiedzy, doświadczenia i sprzętu.

OPONY

Sprawdź, czy opony są w dobrym stanie. Obracaj powoli każdym kołem szukając uszkodzeń na powierzchni bieżnika i ściankach bocznych opony. W razie potrzeby wymień uszkodzone opony przed rozpoczęciem jazdy.

Rozmiar oraz zalecana wartość ciśnienia wyszczególnione są na bocznej ściance opony. Najważniejszą informacją jest ciśnienie w oponach.

OSTRZEŻENIE! Nigdy nie przekraczaj maksymalnego ciśnienia podanego na ścianie bocznej opony. Przekroczenie tej wartości może spowodować rozerwanie opony i doprowadzić do usterki roweru oraz kontuzji jadącego lub osób znajdujących się w pobliżu. Dopilnuj aby ciśnienie w oponie nie spadło poniżej minimalnego zalecanego przez producenta. Zbyt niskie ciśnienie w oponie w stosunku do wagi rowerzysty może spowodować przebicie opony i uszkodzenie dętki oraz wpływa negatywnie na tempo zużycia opony.

OBRĘCZE

Upewnij się, że obręcze kół są czyste i nieuszkodzone. Jest to szczególnie ważne, jeśli Twój rower posiada hamulce szczękowe. Na obręczy koła znajduje się wskaźnik zużycia. Sprawdź, czy wgłębienie na całej powierzchni hamowania jest dobrze widoczne. Jeżeli wskaźnik jest niewidoczny, należy wymienić obręcz na nową.

1. Wskaźnik zużycia obręczy



BAGAŻNIK

Należy sprawdzić maksymalną ładowność bagażnika zanim rozpocznie się eksploatacja roweru. Jeżeli nie ma na bagażniku wyraźnego oznaczenia ładowności to nie należy go obciążać wagą większą niż 5 kg w przypadku rowerów dla osób dorosłych i maksymalnie 1 kg dla rowerków dziecięcych. Uwagi dotyczące eksploatacji rowerów wyposażonych w bagażnik:

- bagażnik nie jest przystosowany do mocowania fotelika, producent zaleca mocowanie go do rury podsiodłowej,
- nie należy zmieniać konstrukcji bagażnika,
- należy zwrócić uwagę na równomierne rozłożenie ładunku na bagażniku oraz upewnić się, że nie ma żadnych luźnych pasków, które mogą wkręcić się w przednie lub tylne koło,
- upewnij się, że bagaż jest bezpiecznie przymocowany do bagażnika,
- bagażnik nie jest przystosowany do ciągnięcia przyczepki rowerowej,
- zalecamy, aby elementy złączone były odpowiednio dokręcone i często sprawdzane,
- bagaż należy umieścić tak, aby nie zasłaniał lamp i odblasków.

OSTRZEŻENIE! Nigdy nie zmieniaj konstrukcji bagażnika zamontowanego do Twojego roweru.

OSTRZEŻENIE! Właściwości jezdne Twojego roweru (zwłaszcza kierowanie i skuteczność hamowania) ulegają zmianie, gdy bagażnik jest obciążony.

KOSZYK ROWEROWY

Uwagi dotyczące eksploatacji rowerów wyposażonych w kosze:

- koszyk rowerowy nie jest przystosowany do przewozu zwierząt,
- nie należy zmieniać jego konstrukcji,
- obciążony koszyk może wpłynąć na właściwości jezdne roweru,
- należy zwrócić uwagę na równomierne rozłożenie ładunku w koszyku oraz upewnić się, że nie ma żadnych luźnych pasków, które mogą wkręcić się w przednie lub tylne koło,
- należy upewnić się, że bagaż jest dobrze ułożony w koszyku,
- zaleca się częste sprawdzanie stabilności zamocowania koszyka,
- odblaski i lampy należy umieścić tak, aby nie były zasłonięte przez koszyk lub bagaż znajdujący się w nim.

HAMULEC SZCZĘKOWY

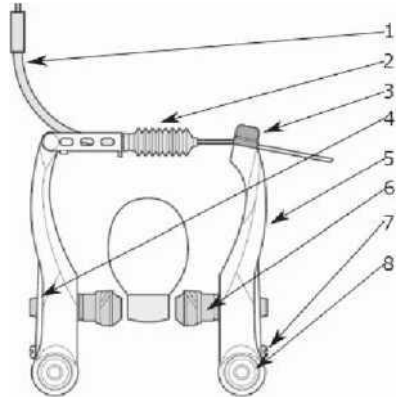
Hamulce szczękowe dociskane mechanicznie, dźwignią umieszczoną na kierownicy działają dobrze wtedy, gdy szczęki pracują równo, a klocki w czasie hamowania dotykają całą swoją powierzchnią obręczy kół. W prawidłowo wyregulowanym hamulcu po naciśnięciu dźwigni, klocki hamulca zaciskają się na obręczy koła, a dźwignia naciśnięta jest na 2/3 skoku. Po zwolnieniu dźwigni, klocki hamulców powinny powrócić w swoje pierwotne położenie. Ustawienie właściwego położenia klocków hamulcowych, zapewniającego właściwą współpracę z obręczą (równoległość do obręczy, przyleganie itd.), polega na poluzowaniu nakrętki mocującej hamulec do widelca i ponownym jej dokręceniu po skorygowaniu położenia klocków. Ustawienie odległości klocków od obręczy koła, należy przeprowadzić przez poluzowanie naciągu linki lub podciągnięcie linki i ponowne dokręcenie nakrętki. Regulację naciągu linki hamulca można wykonać za pomocą śruby regulacyjnej znajdującej się przy dźwigni hamulca.

HAMULEC V-BRAKE

W prawidłowym ustawionym hamulcu po dociśnięciu dźwigni hamulca, klocki hamulcowe zaciskają się całą swoją powierzchnią roboczą na bocznych ściankach obręczy. Po zwolnieniu dźwigni klocki powinny powrócić do swojego pierwotnego położenia. Ustawienie klocków hamulcowych regulujemy nakrętką mocującą klocki. Klocki muszą być tak wyregulowane, aby całą powierzchnia robocza klocków hamulcowych w momencie hamowania dotykała bocznych ścianek obręczy. Niedopuszczalne jest ocieranie o oponę. Regulacja naprężenia linki dokonuje się poprzez nakrętkę mocującą linkę hamulca. Należy odkręcić nakrętkę i po właściwym ustawieniu linki ponownie ją dokręcić. Naprężenie linki możemy dostosować regulatorem znajdującym się przy dźwigni hamulca na kierownicy. W prawidłowo wyregulowanym hamulcu oba klocki powinny znajdować się w odległości około 1 mm od obręczy. Regulacji klocków hamulca dokonujemy wkrętami znajdującymi się na obu ramionach hamulca. Dokręcając lub poluzowując wkręt ustawiamy ramiona tak, by klocki hamulcowe były dokładnie symetrycznie względem koła. Hamulce należy użytkować zgodnie z niniejszą instrukcją. Niewłaściwe użytkowanie może doprowadzić do uszkodzenia i niewłaściwej pracy hamulców.

UWAGA! Hamulce powinny być stale wyregulowane, a klocki w momencie wytarcia-wymienione.

1. Fajka
2. Gumowa osłonka
3. Śruba mocowania linki
4. Nakrętka mocująca klockek
5. Ramię hamulca
6. Klocek hamulcowy
7. Wkręt regulacyjny hamulca
8. Śruba mocująca ramię



HAMULCE TARCZOWE

Hamulce tego typu działają na zasadzie tarcia klocków o tarczę hamulcową zamocowaną do piasty. Rozróżniamy dwa główne typy hamulców tarczowych mechaniczne i hydrauliczne.

Hamulce tarczowe mechaniczne jest to typ, w którym siła przenoszona jest na klocki za pomocą naciągu linki. Hamulce te regulujemy poprzez odpowiednie naprężenie linki (klocek od strony zewnętrznej) oraz przez odpowiednie ustawienie odległości klocka hamulcowego od tarczy (klocek od strony koła) za pomocą pokrętła znajdującego się na zacisku. Hamulec podczas jazdy nie powinien wydawać żadnych dźwięków. Jeśli w ten sposób nie jesteś w stanie właściwie wyregulować hamulca należy skorzystać z usług profesjonalnego serwisu rowerowego.

Hamulce tarczowe hydrauliczne jest to typ, w którym siła przenoszona jest na klocki za pomocą sprężenia płynu hamulcowego. Podstawową regulację dokonujemy przez odpowiednie ustawienie zacisku w taki sposób aby odległość klocków od tarczy była z obu stron jednakowa. Hamulec podczas jazdy nie powinien wydawać żadnych dźwięków. Jeśli w ten sposób nie jesteś w stanie właściwie wyregulować hamulca należy skorzystać z usług profesjonalnego serwisu rowerowego.

CZYSZCZENIE POWIERZCHNI HAMULCOWEJ OBŘĘCZY

Obřęcze kół należy konserwować zgodnie z poniższymi zaleceniami, ponieważ ich zużycie może spowodować wypadek w czasie jazdy. Aby uniknąć szybkiego zużycia obřęczy należy czyścić klocki hamulcowe z zanieczyszczeń typu piasek i drobinki aluminium. Obřęcze powinny być czyszczone wilgotną szmatką. Oznaką, że obřęcz wymaga wymiany jest wygięta boczna ścianka. Zużyłą obřęcz należy wymienić na nową. Wymiana powinna być dokonana w autoryzowanym punkcie naprawczym.

AMORTYZACJA

W rowerach za amortyzację odpowiada kilka komponentów, większość z nich można dostosować do potrzeb użytkownika przez odpowiednią regulację.

Widlec- Widelce amortyzowane można regulować na kilka sposobów. Jednym z elementów podlegających regulacji jest ustawianie twardości pracy sprężyn. W wyższych modelach amortyzatorów może występować kartridż olejowy, którego podstawowym zadaniem jest tłumienie powrotu. W naszych rowerach stosujemy również amortyzatory wyposażone w blokadę skoku. Szczegółowych informacji dotyczących Twojego widelca zalecamy szukać na stronie internetowej producenta lub w serwisie rowerowym. Widelec amortyzowany należy utrzymywać w czystości, przynajmniej raz w roku go nasmarować- wymaga to rozebrania widelca więc zalecamy to powierzyć serwisowi rowerowemu. W czasie eksploatacji widelca powstaje lekki luz pomiędzy goleniami dolnymi i górnymi, który jest zjawiskiem normalnym i nie ma wpływu na eksploatację i bezpieczeństwo.

Amortyzowany wspornik siodła - wsporniki takie są stosowane głównie w rowerach miejskich i trekkingowych. Zwiększają one komfort jazdy w nierównym terenie. Regulacja tego typu wsporników polega na zmianie twardości sprężyny za pomocą śruby na dolnym końcu wspornika. Tego typu wsporniki należy utrzymywać w czystości, zwracając uwagę na jego nasmarowanie.

Amortyzacja zawieszenia ramy- kilka z naszych modeli wyposażony jest w damper sprężynowy. Podczas eksploatacji szczególną uwagę należy zwrócić na czystość i smarowanie łożysk osi systemu tylnego zawieszenia.

UWAGA! Zmiana regulacji zawieszenia może zmienić właściwości jezdne roweru. Nigdy nie zmieniaj regulacji zawieszenia bez uprzedniego zapoznania się z instrukcjami producenta. Po każdej regulacji sprawdzaj zmiany w charakterystyce jazdy oraz hamowania roweru poprzez próbną jazdę w bezpiecznym terenie.

MECHANIZM KORBOWY

Support mechanizmu - Rowery wyposażone są w kompaktowe wkłady suportowe, stabilizujące oś mechanizmu korbowego w ramie. W przypadku stwierdzenia luzu w miejscu łączenia osi suportowej z korbami, należy go bezzwłocznie zlikwidować poprzez dokręcenie śrub mocujących. Zaniedbanie prowadzi do wyrobienia się otworów w korbach. Również użytkowanie roweru z niedokręconym wkładem suportowym może doprowadzić do wyrobienia się mufy suportowej, co jest praktycznie równoznaczne ze zniszczeniem ramy.

Mechanizm korbowy - Ściąganie korb z osi suportu może nastąpić wyłącznie za pomocą specjalnego klucza - ściągacza. Użycie innych narzędzi doprowadzi do zniszczenia korb.

Korby mocowane na osi z klinem wymagają szczególnej dbałości o to połączenie. Korbę ustawiamy poziomo do przodu tak, aby łeb klina znajdował się od strony górnej główki korby. Następnie uderzamy mocno młotkiem poprzez element amortyzujący, w łebek i mocno dokręcamy nakrętkę.

UWAGA! Użytkowanie mechanizmu korbowego z luźnym klinem spowoduje zniszczenie korby.

PEDAŁY

Pedały powinny być mocno dokręcone (z siłą 30-40 Nm) do korb mechanizmu. Zbyt słabo dokręcony pedał może być przyczyną obluźwienia i zniszczenia gwintu w korbie. Podczas montażu pedałów do korby należy zwrócić uwagę na przeciwny kierunek dokręcenia osi (lewy pedał ma lewy gwint). Należy również zwrócić uwagę na prawidłowe wprowadzenie osi w gwint korby. Nie przestrzeganie zaleceń doprowadzi do zniszczenia korby.

UWAGA!

Zerwany gwint w korbie spowodowany zbyt słabym dokręceniem nie wchodzi w zakres napraw gwarancyjnych.

UWAGA! - Jeżeli w trakcie jazdy wyczujesz luz w połączeniu pedałów z korbami mechanizmu natychmiast przerwij jazdę. Usuń powstały luz dopiero wtedy kontynuuj dalsze użytkowanie roweru.

ŁAŃCUCH

W zależności od warunków i częstotliwości jazdy łańcuch zużywa się i wydłuża, niszcząc jednocześnie zębatki. Do pomiaru zużycia łańcucha służy odpowiedni klucz - przymiar. W sytuacji, gdy przymiar wskazuje maksymalne zużycie łańcucha zaleca się wymianę wszystkich elementów napędowych, takich jak łańcuch, kasetę zębatek oraz mechanizm korbowy.

W przypadku rowerów z tylko jednym biegiem lub piastą planetarną, naprężenia można regulować samodzielnie poprzez przesunięcie tylnego koła w hakach ramy. W tym celu należy najpierw poluzować śrubę mocującą hamulec do ramy, potem poluzować nakrętki mocujące koło w ramie. W momencie naciągania łańcucha należy jednocześnie ustawić koło w osi roweru, tak aby mechanizm mógł działać bez oporów i aby opona nie obcierała o ramę. Nakrętki mocujące koło należy dociągnąć momentem 27 Nm, śrubę ramienia hamulca momentem 10 Nm.

W przypadku wielotarczowych korb oraz kaset zębatek z przerzutkami zewnętrznymi należy umiejętnie stosować biegi, tak aby łańcuch nie pracował pod zbyt dużym skosem (np. na tarczy największej z przodu i największej z tyłu). Poniższa grafika ilustruje prawidłowe dobranie przełożeń.

PRZERZUTKA PRZEDNIA I TYLNA ZEWNĘTRZNA

Przerzutka tylna jak i przednia powinna prawidłowo sterować przełożeniami. Są to podzespoły (zwłaszcza przerzutka tylna) o złożonej budowie, wymagającej prawidłowej obsługi i konserwacji. Zmiany biegów w przypadku przerzutek zewnętrznych można dokonywać jedynie podczas jazdy, w momencie zmiany biegu obniżając intensywność pedałowania.

ZASADY REGULACJI

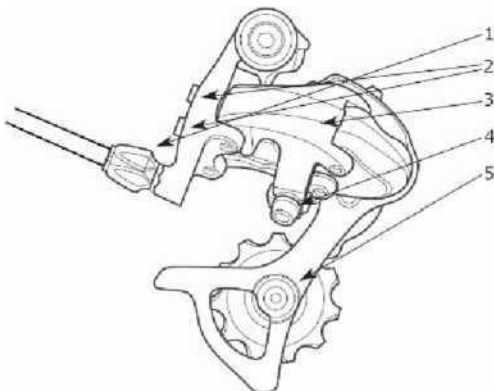
Regulacja przerzutki przedniej i tylnej przeprowadza się poprzez zmianę naciągu linek sterujących oraz ograniczenia minimalnego i maksymalnego wychylenia przerzutki. Układ skoku manetek musi pokryć się z położeniem przerzutek na odpowiednich zębatkach kasety oraz korbowodu. Do zmiany naciągu linek służą nakrętki regulacyjne przy końcach panczerzy na manetkach lub przerzutek.

PRZERZUTKATYLNA- USTAWIENIE SKRAJNYCH PRZEŁOŻEŃ

W pozycji łańcucha: duża zębatka z przodu i najmniejsza z tyłu - obrócić górną śrubę regulacyjną „H” w celu wyregulowania kółka prowadzącego w taki sposób, aby znajdowało się w linii z krawędzią zewnętrzną najmniejszej zębatki, patrząc od tyłu. W pozycji łańcucha mała zębatka z przodu i duża zębatka z tyłu - obrócić dolną śrubę regulacyjną „L” tak, aby kółko prowadzące przesunęło się do położenia bezpośrednio w linii z największą zębatką.

Usterka	Sposób usuwania usterki
łańcuch spada z małego koła wolnobiegowego w stronę ramy	wkręcić wkręt regulacyjny „H”
łańcuch nie zazębia się z najmniejszym kołem kasety zębatek	wykręcić wkręt regulacyjny „H” lub zmniejszyć naciąg linki
łańcuch spada w kierunku szprych	wkręcić wkręt regulacyjny „L”
łańcuch nie da się zazębić z największym kołem kasety zębatek	wykręcić wkręt regulacyjny „L” lub zwiększyć naciąg linki
hałaśliwa praca łańcucha na skrajnych kołach kasety zębatek	wkręcić wkręt regulacyjny „L” lub „H”
hałaśliwa praca na pośrednich kołach kasety zębatek	przeprowadzić regulację naciągu linki

1. Pokrętko regulacji naciągu
2. Śruby regulacyjne H i L
3. Korpus przerzutki
4. Śruba mocowania linki
5. Wózek przerzutki



**PRZERZUTKA PRZEDNIA-
USTAWIENIE SKRAJNYCH
PRZEŁOŻEŃ W pozycji
łańcucha: duża zębatka z przodu**

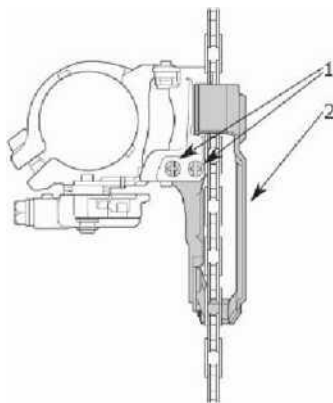
i najmniejsza z tyłu obrócić śrubę regulacyjną „H” tak, aby łańcuch podczas pracy napędu nie ocierał o prowadnik. W pozycji łańcucha: mała zębatka z przodu i duża z tyłu obrócić śrubę regulacyjną „L” tak, aby łańcuch podczas pracy napędu nie ocierał o prowadnik. Pozostałą część regulacji wykonać korzystając z informacji umieszczonych w tabeli.

Usterka	Sposób usuwania usterki
łańcuch spada z dużego koła w stronę korby prawej	wkręcić wkręt regulacyjny „H”
łańcuch nie daje zazębić się z dużym kołem łańcuchowym	wykręcić wkręt regulacyjny „H” lub zwiększyć naciąg linki
łańcuch spada w stronę ramy z małego koła łańcuchowego	wkręcić wkręt regulacyjny „L”
łańcuch nie daje się zazębić z małym kołem łańcuchowym	wykręcić wkręt regulacyjny „L” lub zmniejszyć naciąg linki
łańcuch ociera się o jedną ze stron prowadnika	-nieznaczna regulacja naciągu linki na manetce, -ustawienie przerzutki równoległe do linii pracy łańcucha przez jej obrót (obejma) na ramie.

UWAGA! Zmiany przełożenia przerzutki przedniej i tylnej należy dokonywać tylko w trakcie jazdy podczas pedałowania ze zmniejszonym naciskiem. Zmiana biegów z dużym naciskiem na pedały spowoduje głośną pracę mechanizmu oraz może spowodować łamanie zębów na korbie, uszkodzenie przerzutki oraz zerwanie łańcucha.

UWAGA! Nigdy nie zmieniaj biegu podczas pedałowania do tyłu, ani nie pedałuj do tyłu tuż po zmianie biegu. Może to spowodować zakleszczenie się łańcucha i utratę kontroli nad rowerem.

UWAGA! W czasie użytkowania i przechowywania roweru, należy zwracać uwagę, aby przerzutka nie była narażona na uderzenia siły bocznej, które przy normalnej eksploatacji nie występują. Skrzywienie prowadnika spowoduje nieprawidłową pracę przerzutki. Dalsza niewłaściwa eksploatacja doprowadzić może do wciągnięcia przerzutki w szprychy koła i nieodwracalne jej uszkodzenie.



1. Śruby regulacyjne H i L
2. Prowadnik przerzutki

PRZERZUTKA WEWNĘTRZNA

Przełożenia piasty wielobiegowej kontroluje się za pomocą manetki z prawej strony kierownicy. W przypadku piast wielobiegowych Shimano zmiany biegów można dokonywać w dowolnym momencie, pamiętając jednocześnie o zmniejszeniu nacisku na pedała w momencie zmiany biegu.

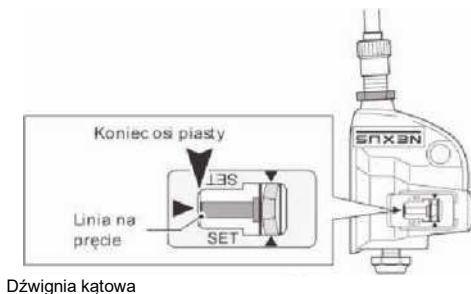
PRZERZUTKA TYLNA W PIAŚCIE-REGULACJA

Piasta 3-biegowa Shimano Nexus

W trzybiegowym systemie Shimano Nexus regulacji dokonuje się na podstawie znacznika (żółta plamka zmieniająca położenie przy zmianie biegu), który musi znaleźć się pomiędzy dwiema liniami. Regulacji dokonujemy na adapterze bocznym nakręcanym na tylną oś.

Regulacja:

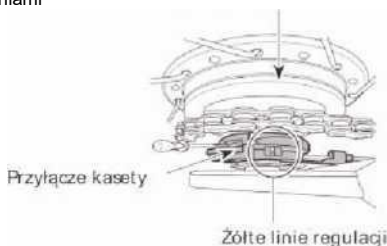
- ustawiamy drugi bieg,
- okręcamy nakrętkę kontrolującą śrubę regulacji naciągu linki przy przystawce nakręcanej na tylną oś (srebrny element przy tylnej piaście po prawej stronie), -kręcimy śrubą regulacji linki tak, aby żółty punkt znalazł się pomiędzy dwoma równoległymi liniami na górze adaptera bocznego, -dokręcamy nakrętkę kontrolującą śrubę regulacji naciągu linki.



Piaśta 7-biegowa Shimano Nexus

- ustawiamy czwarty bieg,
- kręcimy pokrętkę regulacji linki tak (pokrętło znajduje się przy manetce zmiany biegów), aby dwa żółte znaczniki na tylnej piaście znalazły się obok siebie (znaczniki te znajdują się po zewnętrznej stronie zębátky).

Piaśta z wewnętrznymi przełożeniami



ROWER SKŁADANY

Rower składany jest pojazdem uniwersalnym (przeznaczonym dla osób od 8 lat wzwyż) ze względu na duży zakres regulacji położenia siodła i kierownicy. Przy składaniu roweru zamykacz powinien znajdować w pozycji CLOSE (zamkniętej), w której wystąpiło wykasowanie luzu. W celu zamknięcia zamka, zacisnąć zamykacz.

OSTRZEŻENIE! Podczas zamykania musi być wyczuwalny opór. Jeśli podczas zamykania nie było wyczuwalnego oporu, należy otworzyć zamykacz i w pozycji otwartej przekręcić jeden pełny obrót zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Czynność tę powtarzać do momentu powstania wyczuwalnego oporu. **UWAGA!** Nieprawidłowe zaciśnięcie samozamykacza może spowodować wypadek. Przy przewożeniu roweru złożonego w pozycji poziomej, zaleca się włożenie przekładki (z tektury lub tkaniny) pomiędzy częściami bezpośrednio się dotykającymi.

MONTAŻ KÓŁEK POMOCNICZYCH DO ROWERÓW DZIECIĘCYCH 12" 116"

- odkręcić zewnętrzną nakrętkę piasty tylnego koła,
- założyć prowadnicę na oś piasty, tak aby wypustki na prowadnicy zablokowały możliwość jej obrotu,
- założyć wspornik kółka podporowego na oś piasty tak, aby wspornik wszedł na prowadnicę, która znajduje się na osi piasty,
- ustaw kółka w odległości około 25mm od podłoża (gdy rower stoi w pozycji pionowej) przesuwając wspornik po prowadnicy,
- zakręć nakrętkę tylnego koła i dokręć ją kluczem 14mm lub 15 mm.

OŚWIETLENIE

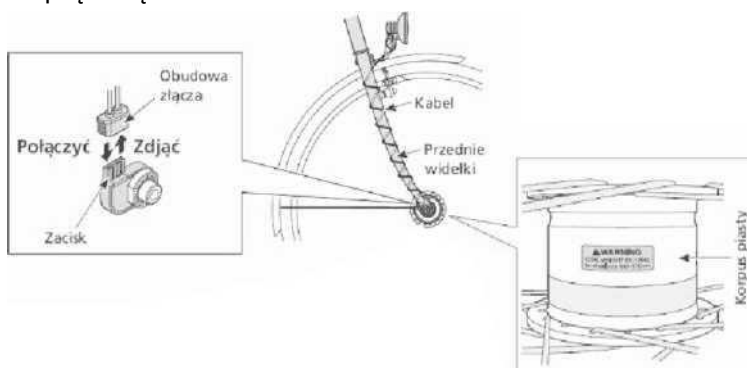
UWAGA! Jazda na rowerze w warunkach słabej widoczności jest o wiele bardziej niebezpieczna niż w dzień. Rowerzysta jest gorzej widoczny na drodze dla pozostałych uczestników ruchu. Z tego też względu dzieci nigdy nie powinny jeździć o świcie, zmierzchu i w nocy. Dorośli którzy pomimo ryzyka, zdecydują się na jazdę w takich warunkach, powinni zachować zwiększoną ostrożność zarówno pod względem samej jazdy, jak i doboru odpowiedniego oświetlenia roweru, pozwalającego zminimalizować ryzyko wypadku.

Jeżeli wykorzystujesz rower w warunkach ograniczonej widoczności, sprawdź, czy przestrzegasz obowiązujących praw odnoszących się do jazdy w nocy oraz zastosuj dodatkowe środki zwiększające bezpieczeństwo:

- kup i zainstaluj w swoim rowerze przednie i tylne oświetlenie zasilane bateryjnie lub prądnicą, spełniające wszystkie obowiązujące wymogi przepisów i zapewniające odpowiednio dobrą widoczność,
- na ubraniu zakładaj akcesoria odblaskowe takie, jak: kamizelka, naramienniki, opaski,
- upewnij się, że Twoja odzież lub przedmioty, które przewożysz na rowerze nie zasłaniają światła w rowerze.

Niektóre modele naszych rowerów zostały wyposażone w prądnicę w piaście Shimano. Rozwiązanie takie jest korzystne dla osób, które często podróżują w warunkach ograniczonej widoczności.

Montaż koła z prądnicą:



OSTRZEŻENIE! Nie należy demontować świateł odblaskowych z roweru. Stanowią one integralną część systemu bezpieczeństwa pojazdu. Kontroluj regularnie ich stan techniczny. Sprawdzaj, czy są solidnie i prosto zamocowane na uchwytach montażowych. Jeżeli zauważysz jakąkolwiek nieprawidłowość, poproś sprzedawcę lub serwisanta o ich wyregulowanie lub wymianę.

OSTRZEŻENIE! Światła odblaskowe nie zastąpią pełnego oświetlenia roweru. Jazda w nocy, o świcie, zmierzchu lub w innych warunkach ograniczonej widoczności bez pełnego oświetlenia jest niebezpieczna i może być przyczyną wypadku.

UWAGA! Światła odblaskowe montowane w rowerze zostały zaprojektowane tak, aby odbijać światło. Zaleca się zapewnić ich dobrą widoczność i utrzymać czystość powierzchni odblaskowej.

UŻYWANIE CZĘŚCI ZAMIENNYCH

Istnieje wiele komponentów oraz akcesoriów umożliwiających zmianę wyglądu Twojego roweru lub poprawę komfortu jazdy. Jeżeli już zdecydujesz się na wymianę lub montaż dodatkowych części pamiętaj, iż robisz to na własną odpowiedzialność. Możliwe jest bowiem, że producent nie przetestował tych właśnie podzespołów pod kątem kompatybilności, niezawodności lub bezpieczeństwa z danym modelem roweru. Przed zainstalowaniem jakichkolwiek komponentów lub akcesoriów należy upewnić się, czy są one kompatybilne z Twoim rowerem. Należy dokładnie zapoznać się z instrukcją dołączoną do każdej nowej części, którą zamierzasz zamontować w swoim rowerze.

OSTRZEŻENIE! Brak kompatybilności, wadliwy montaż, nieprawidłowa obsługa i konserwacja jakiegokolwiek dodatkowej części może być przyczyną wypadku.

UWAGA! Aby zminimalizować ryzyko uszkodzeń i wypadków używaj wyłącznie oryginalnych części i akcesoriów.

SMAROWANIE ROWERU

Czysty napęd 400 ml Preparat do czyszczenia łańcucha i kaset w sprayu, delikatny dla metali, tworzyw sztucznych i uszczelek;

Bloody 100 ml Olej na warunki zmienne, wycisza pracę napędu, przeciwdziała ścieraniu się łańcucha;

Nabłyszczacz do ram 250 ml Ożywia kolor czyszczonej powierzchni, nie pozostawia smug i zacieków. Przy zastosowaniu na ramę karbonową podkreśla strukturę karbonu;

Dirt off 200 ml szampon do rowerów, skutecznie usuwa ciężkie zabrudzenia z powierzchni roweru.

UWAGA! Wszelkie ślady korozji, głośna czy nietypowa praca podzespołów roweru powinny być dla użytkownika sygnałem konieczności przeprowadzenia przeglądu, naprawy lub regulacji, czyszczenia lub konserwacji. W przypadku poważniejszych uszkodzeń pomocy lub porady należy szukać u sprzedawcy. Zalecamy stosowanie oryginalnych części zamiennych.

OSTRZEŻENIE! Tak jak w przypadku wszystkich elementów mechanicznych, rower ulega zużyciu oraz poddawany jest dużym naprężeniom. Różne materiały i części składowe roweru mogą reagować na zużycie i naprężenia zmęczeniowe w różny sposób. Jeżeli trwałość konstrukcyjna części składowej zostanie przekroczona, może ona nagle ulec uszkodzeniu powodując ewentualne zranienie rowerzysty. Jakiegokolwiek pęknięcia, rysy lub jakakolwiek zmiana zabarwienia w obszarach występowania dużych naprężeń wskazują, że upłynął okres trwałości danej części składowej i konieczna jest jej wymiana.

SERWISOWANIE

Rower należy utrzymywać w dobrym stanie technicznym, nie zapominając o systematycznym czyszczeniu. Zaleca się stałe utrzymanie roweru w czystości, a w przypadku jazdy w czasie deszczu i zabłocenia roweru czyszczenie po każdej jeździe. Zalecane jest dokładne czyszczenie roweru na początku i końcu sezonu. Zabrudzenia zalecamy usuwać płynem Bike Cleaner z serii Bike Care lub mokrą gąbką, szmatką często przepłukiwaną w wodzie. Nie należy czyścić roweru na sucho, gdyż może to spowodować porysowanie powierzchni lakierowanych. Wymyty rower należy wytrzeć suchą czystą szmatką. Części lakierowane i chromowane należy konserwować odpowiednimi ogólnie dostępnymi środkami. Podczas intensywnego używania roweru należy łańcuch poddać konserwacji, czyszczeniu i smarowaniu środkami do tego przeznaczonymi. Stan łańcucha ma wpływ na pracę wszystkich elementów z nim współpracujących.

OSTRZEŻENIE! Nie należy czyścić roweru za pomocą urządzeń wysokociśnieniowych. Urządzenia takie mogą wtłoczyć wodę w miejsca, w których woda w trakcie normalnego użytkowania nigdy nie powinna się dostać. Spowoduje to między szybsze zużywanie się niektórych elementów w rowerze.

MOMENTY DOKRĘCANIA ŚRUB

Zastosowanie odpowiedniej siły dokręcenia łączników: śrub, nakrętek lub wkrętów jest bardzo ważne w rowerze. Użycie nieodpowiedniej siły może skutkować uszkodzeniem danej części, to z kolei może prowadzić do utraty panowania nad rowerem i upadku.

Koło przednie	17 Nm	Jarzemko siodła	20-25 Nm
Koło tylne	27 Nm	Pedały	30-40 Nm
Wspornik kierownicy kl in/a-head	20-22 Nm/14-18 Nm	Klin korby	12-14 Nm
Bagażnik	5-6 Nm	Zaciski linek	5-8 Nm
Ramię korby	34-44 Nm	Klocki hamulcowe	6-9 Nm
Wspornik siodła	20-25 Nm	Manetki przerzutek/dźwignie	6-8 Nm