

PGW

PACIFIC GLORY WORLDWIDE LTD.

INSTRUKCJA OBSŁUGI

Rower miejski

Rower trekingowy / ATB

Rower górski

Rower szosowy

Rower młodzieżowy

zgodnie z normą EN ISO 4210-2:2015-12

Rower dziecięcy

zgodnie z normą EN ISO 8089:2014-10

BMX

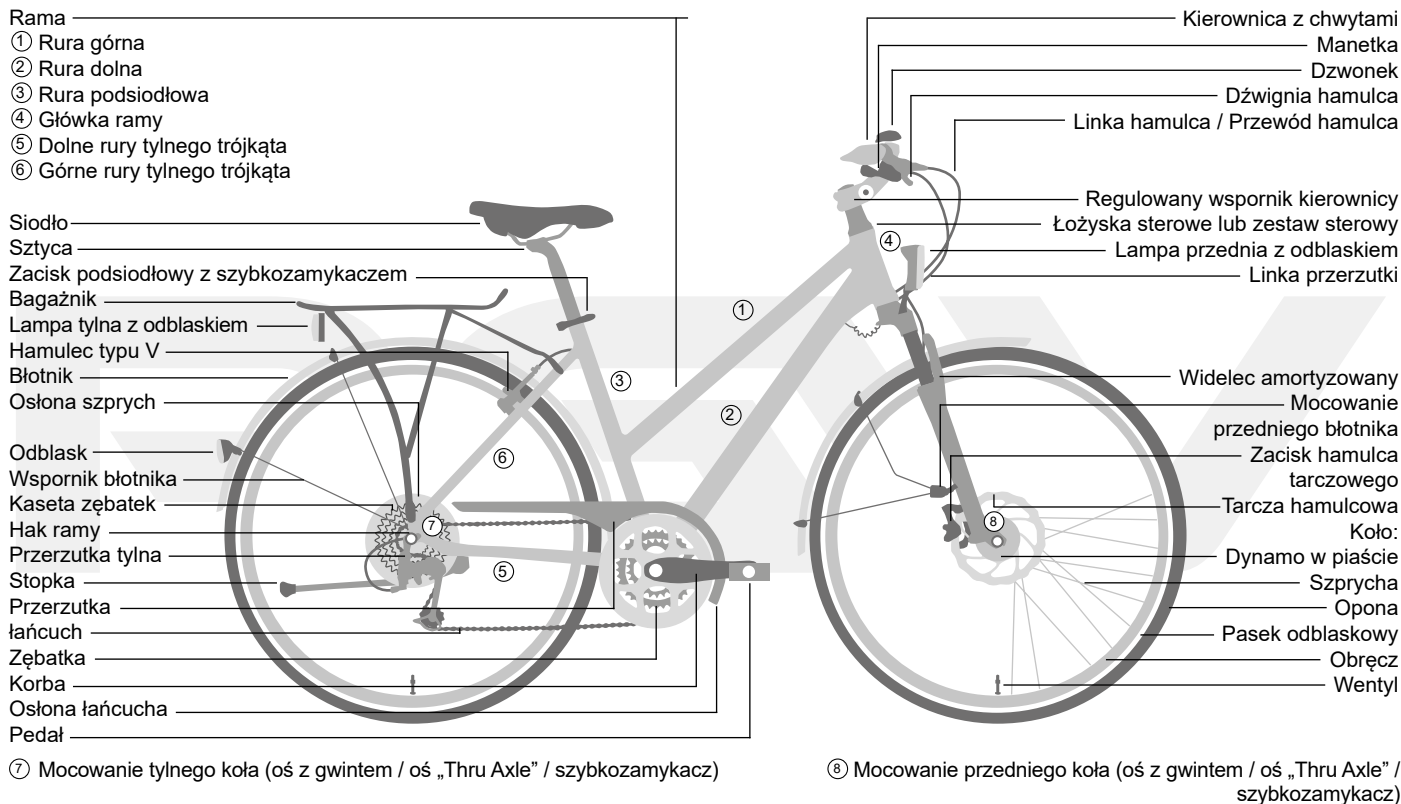
zgodnie z normą EN 16054:2012



BREEZER[®]

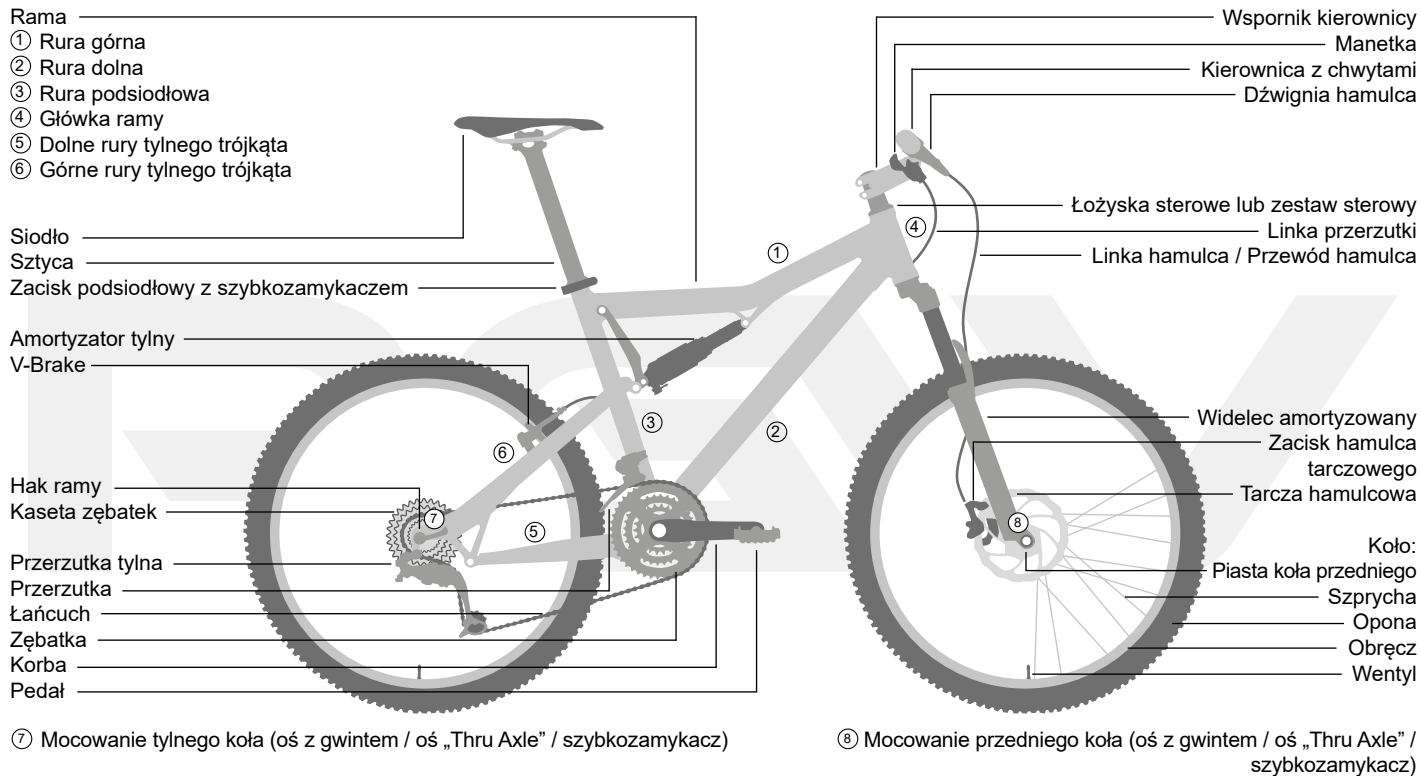


Części rowerowe w rowerze miejskim i turystycznym



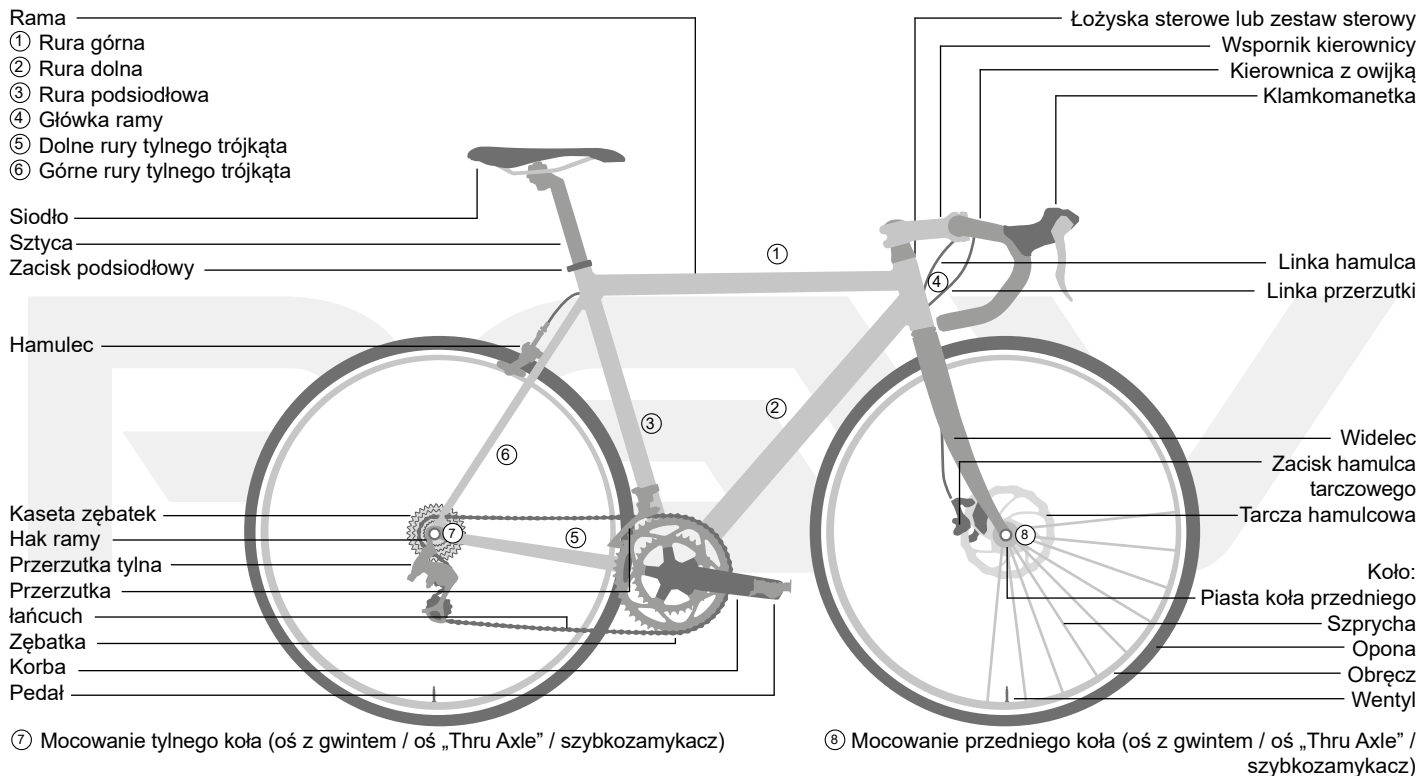
Zakupiony przez Państwa rower miejski / turystyczny, trekkingowy / ATB, holender, single speed / ostre koło, rower dziecięcy może różnić się od przedstawionego na rysunku. Niniejsza instrukcja obsługi dotyczy wyłącznie roweru określonego na kopercie, w której została ona dostarczona.

Części rowerowe w rowerze MTB



Zakupiony przez Państwa rower górski, all mountain, enduro, freeride / downhill, dirt / street / freestyle, crossowy / ATB, fatbike, single speed / ostre koło, BMX może różnić się od przedstawionego na rysunku. Niniejsza instrukcja obsługi dotyczy wyłącznie roweru określonego na kopercie, w której została ona dostarczona.

Części rowerowe w rowerze szosowym



Zakupiony przez Państwa rower szosowy, triathlonowy / TT, przełajowy, single speed / ostre koło może różnić się od przedstawionego na rysunku. Niniejsza instrukcja obsługi dotyczy wyłącznie roweru określonego na kopercie, w której została ona dostarczona.

Treść

Części rowerowe w rowerze miejskim i turystycznym	A	Koła	23
Części rowerowe w rowerze MTB	B	Obręcze / Ogumienie	23
Części rowerowe w rowerze szosowym	C	Ogumienie i ciśnienie powietrza	24
Treść	1	Opony bezdętkowe/Tubeless	25
Impressum	1	Opony dętkowe	25
Wprowadzenie	2	Postępowanie w przypadku przebicia tradycyjnej opony	26
Wskazówki bezpieczeństwa	3	Hamulce	27
Bezpieczne użytkowanie	4	Mechanizm zmiany przełożeń	31
Przed pierwszą jazdą	4	Plan przeglądów	33
Przed każdą jazdą	6	Smarowanie	35
Po upadku	7	Połączenia śrubowe	36
Przepisy prawne	7	Akcesoria niezamontowane	37
Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem	8	Niezamontowany bagażnik	37
Dostosowanie do użytkownika	10	Barendy / Rogi kierownicy	37
Posługiwanie się szybkozamykaczem i osią „Thru Axle”	11	Akcesoria zamontowane	38
Osie „Thru Axle”	11	Akcesoria / Pielęgnacja/ Części zamienne	38
Montaż pedałów	13	Układ oświetleniowy	38
Ustawienie pozycji siedzenia	14	Błotniki	39
Ustawienie nachylenia siodła	15	Bagażnik	40
Ustawienie pozycji kierownicy / wspornika kierownicy	16	Zakup roweru do jazdy na czas lub roweru triathlonowego	41
Ustawienie dźwigni hamulca	16	TT/Rower do jazdy na czas	41
Hamulec torpedo	17	Koła pełne, koła specjalne	41
Dzieci	17	Przerzutki elektryczne / elektroniczne	41
Rower dziecięcy / Kółka boczne	17	Zakup roweru BMX	42
Przewożenie dzieci / Przyczepki rowerowe dla dzieci	18	Części karbonowe	43
Rama	19	Transport roweru	44
Amortyzacja	20	Odpowiedzialność za wady fizyczne rzeczy (świadczenia gwarancyjne)	45
Konserwacja / Pielęgnacja	21	Ochrona środowiska - wskazówki	45
Łańcuch	22	Przeglądy	46
Pasek zębaty	22	Dokument przekazania roweru	D
		Karta identyfikacyjna roweru	E
		Uwagi	F

Impressum

W razie pytań odnośnie Państwa roweru, prosimy skontaktować się w pierwszej kolejności ze sprzedawcą, potem ewentualnie z producentem produktu.

Dane kontaktowe znajdują się w części poświęconej warunkom gwarancji, na kopercie zwrotnej lub na innych dołączonych dokumentach firmowych producenta roweru.

Jednostka odpowiedzialna za dystrybucję i marketing instrukcji obsługi

inMotion mar.com
Rosensteinstr. 22, 70191 Stuttgart, Niemcy
Tel. +49 711 35164091 - Faks +49 711 35164099
info@inmotionmar.com, www.inmotionmar.com

Zawartość i ilustracje:

Veidt-Anleitungen
Friedrich-Ebert-Straße 32
65239 Hochheim, Niemcy
Veidt-Anleitungen@email.de

Sprawdzenie zawartości pod kątem prawnym przez kancelarię specjalizującą się w prawnej ochronie działalności przemysłowej

Niniejsza instrukcja obsługi spełnia wymagania oraz pokrywa się z zakresem obowiązywania norm DIN EN ISO 4210-2:2015-12, DIN EN ISO 8089:2014-10, DIN EN 16054:2012-11.

W przypadku dostawy i użytkowania produktu nie objętego zakresem działania tych norm, producent pojazdu musi dołączyć wymagane instrukcje.

© Powielanie, kopiowanie i tłumaczenie, jak również wszelkie gospodarcze wykorzystanie (w całości lub części, w wydrukowanej lub elektronicznej formie) bez wcześniejszej pisemnej zgody jest zabronione.

3in1 PL wydanie 1.0, marz 2020

Wprowadzenie

Szanowna Klientko, Szanowny Kliencie,

na początku pragniemy przekazać Państwu kilka ważnych informacji dotyczących Waszego nowego roweru. Pomogą one Państwu lepiej wykorzystywać urządzenie techniczne i unikać zagrożeń. Niniejszą instrukcję obsługi należy uważnie przeczytać i starannie przechować.

Rower dostarczany jest Państwu w postaci całkowicie zmontowanej. Jeżeli tak nie jest, to należy zlecić sprzedawcy wykonanie tych ważnych prac albo koniecznie starannie przeczytać załączoną instrukcję montażu i przestrzegać wszystkich zawartych tam wskazówek.

Zakładamy, że użytkownik roweru dysponuje podstawową i wystarczającą wiedzą w zakresie użytkowania rowerów.

Wszystkie osoby, które użytkują

- naprawiają lub konserwują
- czyszczą
- lub utylizują rower,

muszą zapoznać się z zawartością niniejszej instrukcji obsługi w całości i całkowicie zrozumieć jej znaczenie. W razie ewentualnych pytań lub niezrozumienia instrukcji, należy w trosce o własne bezpieczeństwo, skontaktować się ze sklepem rowerowym.

Wszystkie informacje niniejszej instrukcji obsługi dotyczą budowy, właściwości technicznych oraz pielęgnacji i konserwacji. Należy stosować się do tych informacji, gdyż wiele z nich to informacje istotne dla zachowania bezpieczeństwa. Ich nieprzestrzeganie może być przyczyną ciężkich wypadków, upadków i szkód gospodarczych.

Ze względu na techniczne zaawansowanie nowoczesnych rowerów opisano tylko najważniejsze punkty.

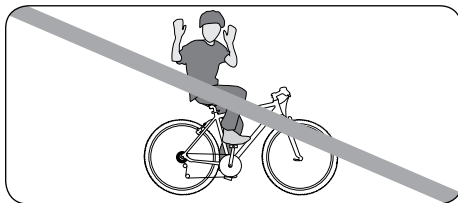
Oprócz tego instrukcja obsługi dotyczy wyłącznie roweru, z którym została dostarczona.

Specjalistyczne, techniczne szczegóły zawarte są we wskazówkach i instrukcjach producentów zastosowanych części rowerowych. W razie wątpliwości należy skontaktować się ze sprzedawcą.

Przed uczestnictwem w ruchu drogowym należy zapoznać się z obowiązującymi przepisami krajowymi.

Na początek kilka wskazówek odnośnie użytkownika roweru, których również należy przestrzegać:

- Należy zawsze stosować odpowiednio dopasowany kask rowerowy i zakładać go użytkując podczas każdej jazdy!
- Informacji odnośnie prawidłowego sposobu zakładania kasku należy zasięgnąć z instrukcji producenta kasku.
- Podczas jazdy należy zawsze nosić jasną odzież lub odzież sportową z elementami odblaskowymi. Podczas jazdy po trudnym terenie należy nosić dopasowaną odzież ochronną, np. ochraniacze.
- Na rowerze należy jeździć w wąskich spodniach lub stosować klipsy do nogawek. Buty powinny mieć sztywne i nieslizgające się podeszwy.



- Pod żadnym pozorem nie należy zdejmować rąk z kierownicy

Nawet doświadczeni użytkownicy rowerów powinni najpierw przeczytać rozdział: „Przed pierwszą jazdą” i dokonać ważnych czynności kontrolnych opisanych w rozdziale „Przed każdą jazdą”!

Pamiętaj, że rowerzysta jako uczestnik ruchu drogowego narażony jest na szczególne niebezpieczeństwo.

Dbaj o bezpieczeństwo własne i innych przez odpowiedzialne zachowywanie się i bezpieczną jazdę!

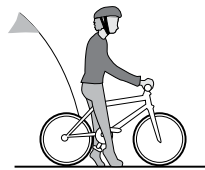
Wskazówki dla rodziców i opiekunów:

Opiekun jest odpowiedzialny za postępowanie i bezpieczeństwo dziecka. Dlatego należy utrzymywać rower w dobrym stanie technicznym i regularnie dostosowywać go do wzrostu dziecka.

Należy zapoznać się z rozdziałem „Rowery dziecięce” i koniecznie przestrzegać wskazówek w nim zawartych.

Przypilnować, aby dziecko nauczyło się bezpiecznego obchodzenia się z rowerem. Należy zadbać, aby dziecko nauczyło się i zrozumiało zasady bezpiecznego i odpowiedzialnego obchodzenia się z rowerem w otoczeniu, w którym będzie on użytkowany.

- Należy pamiętać, że dzieci poniżej ósmego roku życia muszą jeździć po chodniku. Dzieci pomiędzy ósmym a dziesiątym rokiem życia mogą jeździć po chodniku.
- Jeżeli dzieci chcą przejechać przez jezdnię, muszą zejść z roweru.



Wskazówki bezpieczeństwa

Przed rozpoczęciem użytkowania roweru należy dokładnie zapoznać się z wszystkimi ostrzeżeniami i wskazówkami zawartymi w niniejszej instrukcji obsługi. Instrukcję obsługi należy przechowywać przy rowerze, tak aby można z niej było w dowolnym momencie skorzystać.

Przed pierwszą jazdą należy koniecznie przeczytać rozdział „Przed pierwszą jazdą” oraz rozdział „Przed każdą jazdą”!

W przypadku przekazania roweru innej osobie, należy oddać jej również niniejszą instrukcję obsługi.

Niniejsza instrukcja zawiera cztery różne rodzaje wskazówek - pierwszy dostarcza ważnych informacji odnośnie Państwa nowego roweru i jego użytkowania, kolejny wskazuje możliwe szkody rzeczowe i środowiskowe, trzeci ostrzega przed możliwymi upadkami i ciężkimi urazami, również fizycznymi. Wskazówki czwartego rodzaju dotyczą konieczności użycia właściwego momentu dokręcenia, tak aby elementy nie luzowały się i nie łamały.

Jeżeli widzimy te symbole, każdorazowo istnieje ryzyko wystąpienia opisanego zagrożenia! Ostrzeżenia przedstawione są na szarym tle.

Wskazówki prezentowane są w następujący sposób:



Wskazówka: Niniejszy symbol wskazuje na informacje dotyczące obsługi produktu lub tę część instrukcji obsługi, na którą powinno się zwrócić szczególną uwagę.



Uwaga: Niniejszy symbol ostrzega przed niewłaściwym postępowaniem, które może być przyczyną szkód rzeczowych i środowiskowych.



Niebezpieczeństwo: Niniejszy symbol oznacza możliwe niebezpieczeństwo zagrażające życiu lub zdrowiu, jeżeli nie zostaną spełnione odpowiednie wymogi postępowania lub nie zostaną zachowane odpowiednie środki ostrożności.



Ważne połączenie śrubowe: Tutaj należy dokręcać starannie przestrzegając przewidzianego momentu dokręcenia. Prawidłowy moment dokręcenia podany jest albo na danej części albo w tabeli z wartościami dokręcenia na stronie 36. W celu dokręcenia z przewidzianym momentem należy użyć klucza dynamometrycznego. Jeżeli nie posiadają Państwo klucza dynamometrycznego, wykonanie tej czynności należy zlecić specjalistom! Części, które nie zostały odpowiednio dokręcone mogą się poluzować lub złamać! Może to skutkować groźnym upadkiem użytkownika!

Należy zawsze sprawdzać poprawne, bezpieczne zamknięcie wszystkich szybkozamykaczy, jeżeli rower pozostawiony był bez nadzoru! Sprawdzać regularnie stan wszystkich połączeń śrubowych i części.

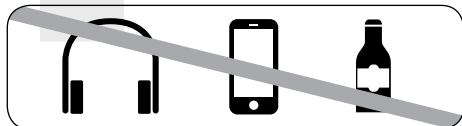
Należy pamiętać, że części z tworzyw wielowarstwowych jak włókna węglowe wymagają zwykle niższych momentów dokręcenia, patrz strona 36. Typowe elementy z włókna węglowego to np. kierownica, wspornik kierownicy, sztyca i jarzemko, rama i widelec i korby. Należy zasięgnąć informacji w sklepie rowerowym, jak należy obchodzić się z tymi materiałami.

Bezpieczne użytkowanie

Niniejsza instrukcja obsługi zakłada, że użytkownik roweru potrafi na nim jeździć. To nie jest instrukcja nauki jazdy na rowerze. Nie służy również do przekazywania informacji, jak montować lub naprawiać rower.

Trzeba mieć zawsze świadomość, że jazda rowerem to potencjalnie niebezpieczna czynność. Jako rowerzysta/ka jesteście Państwo narażeni na szczególne niebezpieczeństwo. Trzeba mieć zawsze świadomość, że rowerzysta nie jest tak chroniony, jak np. osoba w aucie. Nie ma poduszki powietrznej, ani karoserii. Ale jest szybszy i porusza się po innej części ulicy niż pieszy. Dlatego należy szczególnie uważać na innych użytkowników ruchu drogowego.

Podczas jazdy nie należy słuchać muzyki przez słuchawki ani korzystać z telefonu komórkowego. Nigdy nie jeździć rowerem, jeżeli nie jest się w stanie w pełni kontrolować jazdę. Dotyczy to zwłaszcza sytuacji po zażyciu leków, spożyciu alkoholu lub innych używek.



- W przypadku wilgotnej lub oblodzonej nawierzchni należy dostosować styl jazdy do panujących warunków. Zmniejszyć prędkość i hamować ostrożnie i odpowiednio wcześniej, ponieważ droga hamowania znacznie się wydłuża.



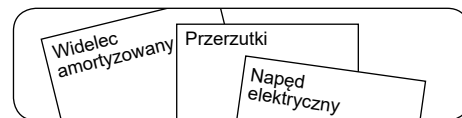
- Należy dopasować prędkość jazdy do warunków terenowych oraz do własnych umiejętności.
- Pod żadnym pozorem nie należy zdejmować rąk z kierownicy.



Nowoczesna technika rowerowa to high tech! Prace przy takich urządzeniach wymagają dużych umiejętności, doświadczenia oraz specjalnych narzędzi! Nie należy samodzielnie naprawiać roweru! Naprawy i prace konserwacyjne należy przeprowadzać w specjalistycznym warsztacie!

Przed pierwszą jazdą

Należy przestrzegać również instrukcji obsługi poszczególnych części dostarczonych przez producenta i dołączonych do roweru lub udostępniionych w Internecie.



Jeżeli po zapoznaniu się z dokumentacją mieliście Państwo dodatkowe pytania, prosimy zwrócić się do sprzedawcy.

Należy upewnić się, że rower jest gotowy do jazdy i dopasowany do użytkownika.

Do powyższego odnoszą się następujące elementy:

- pozycja i zamocowanie siodła i kierownicy
- montaż i wyregulowanie hamulców
- zamocowanie kół w ramie i widelcu

Ustawienie kierownicy i wspornika kierownicy w bezpiecznej i wygodnej pozycji należy zlecić sprzedawcy.

Ustawić siodło w bezpiecznej i wygodnej pozycji (patrz strona 14).

Zlecić sprzedawcy ustawienie dźwigni hamulców w ten sposób, by były zawsze łatwo dostępne. Zapamiętać, która dźwignia hamulca działa na hamulec przedni, a która na tylni (prawa/lewa)!

Prawa dźwignia hamulca należy przeważnie do hamulca tylnego koła, lewa dźwignia obsługuje hamulec przedniego koła. Przed pierwszą jazdą należy zawsze sprawdzić rozmieszczenie dźwigni hamulców w rowerze, ponieważ może być inaczej.



Nowoczesne systemy hamulcowe mogą wywołać znacznie silniejszy efekt hamowania niż ten, do którego jesteście przyzwyczajeni! Przed jazdą należy wypróbować hamowanie w bezpiecznym, wolnym od ruchu drogowego terenie!

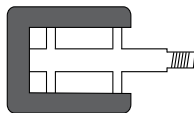
W przypadku użytkownika roweru wyposażonego w obręcz z włókna węglowego (karbonowe), warto mieć na uwadze, że materiał ten w połączeniu z hamulcami obręczowymi zapewnia wyraźnie gorsze hamowanie niż obręcze aluminiowe!

Należy pamiętać o tym, że podczas jazdy po mokrej i śliskiej nawierzchni skuteczność działania hamulców jest znacznie mniejsza niż ta, do której użytkownik jest przyzwyczajony. W przypadku śliskiej nawierzchni styl jazdy musi zostać dopasowany do ewentualnie dłuższej drogi hamowania!

W przypadku rowerów single speed lub ostre koło z działaniem hamulców należy zapoznać się przed pierwszą jazdą! Rowerów single speed wyposażonych tylko w jeden hamulec nie można użytkować na drogach publicznych. Rowery ostre koło nie posiadają wolnobiegu. Korby, a wraz z nimi pedały CAŁY CZAS się obracają.



Jeżeli w rowerze zamontowane są pedały gumowe lub z tworzywa sztucznego, to należy wypróbować ich przyczepność na stojącym rowerze. Gdy pogoda jest deszczowa, pedały z gumy i z tworzywa sztucznego są bardzo śliskie!



Zagrożenia przez wciągnięcie

Podczas użytkowania i podczas konserwacji lub naprawy istnieje zagrożenie spowodowane przez poruszające się lub obracające się części.

Należy chronić się przez unikanie luźnej odzieży, która mogłaby zostać wciągnięta. Podczas użytkowania, konserwacji i pielęgnacji nie należy zbliżać się do obracających się części (koła, tarcze hamulcowe, zębatki), ani dotykać żadnych ruchomych, ostrych lub odstających części (korby, pedały).

Należy upewnić się, że koła zostały bezpiecznie zamocowane w widelcu i w ramie. Sprawdzić, czy zamocowania, osie „Thru-Axle” oraz wszystkie inne ważne śruby i nakrętki nie są luźne (patrz strona 11 i 36).

Podnieść rower na wysokość około 10 cm i spuścić na ziemię. Jeżeli słychać grzechotanie albo inne nietypowe odgłosy, przed podjęciem jazdy należy skontaktować się ze sprzedawcą celem ustalenia i usunięcia przyczyny.

Przy zaciągniętym hamulcu ręcznym pchnąć rower do przodu. Zaciśnięty hamulec tylny musi zablokować tylne koło, zaciśnięcie hamulca przedniego musi spowodować, że koło tylne podniesie się nad podłożem. Należy przeprowadzić jazdę próbną w bezpiecznym terenie i przyzwyczać się do nowych hamulców! Nowoczesne hamulce mogą posiadać zupełnie inne

działanie niż hamulce dotychczas znane użytkownikowi. Także kierownica nie powinna stukać i mieć luzów.

Sprawdzić ciśnienie powietrza w oponach. Przewidziane wartości ciśnienia powietrza w oponach można odczytać na bocznych ściankach ogumienia. Nie należy pompować opony poniżej wartości minimalnego ciśnienia oraz przekraczać wartości maksymalnego ciśnienia! W razie braku informacji odnośnie zalecanej wartości ciśnienia przyjmuje się, że w większości rodzajów opon ciśnienie powinno wynosić 2,5 bar / 36 PSI. Jeżeli opona jest węższa niż 30 mm/ 11/8”, ciśnienie powinno wynosić 5 bar / 76 PSI.

W nagłych wypadkach, np. na trasie można skontrolować ciśnienie w sposób następujący: Jeżeli mocno naciśnie się kciukiem napompowaną oponę, to nie powinna się ona mocno odkształcić.

Sprawdzić opony i obręcze. Sprawdzić pod kątem ewentualnych uszkodzeń, pęknięć, odkształceń, obecności ciał obcych, takich jak np. kawałki szkła lub ostre kamienie.

W przypadku wystąpienia pęknięć, rys, dziur nie wolno jechać! Należy zlecić najpierw kontrolę roweru w specjalistycznym warsztacie.

Przed każdą jazdą

Przed każdą jazdą należy skontrolować:

- Dzwonek i elementy oświetlenia pod kątem poprawności działania i właściwego zamocowania
- Hamulce pod kątem poprawności działania i właściwego zamocowania
- Szczelność przewodów i połączeń w przypadku hamulca hydraulicznego
- Opony i obręcze pod kątem uszkodzeń, właściwego wycentrowania oraz obecności ewentualnych ciał obcych, w szczególności po użytkowaniu roweru w terenie
- Opony pod kątem dostatecznej głębokości bieżnika
- Elementy amortyzujące pod kątem poprawności działania i właściwego zamocowania
- Właściwe zamocowanie śrub, nakrętek, osi „Thru Axle” i szybkozamykaczy (patrz strony 11 i 36)
- Ramę i widelec pod kątem ewentualnych odkształceń, pęknięć i uszkodzeń
- Kierownicę, wspornik kierownicy, sztycę i siodło pod kątem właściwego, bezpiecznego zamocowania oraz prawidłowej pozycji
- Sztycę i siodło pod kątem bezpiecznego zamocowania. Należy spróbować obrócić siodło do góry i w dół. Siodło nie powinno się poruszyć.
- W przypadku jazdy z pedałami zatrzaskowymi / pedałami systemowymi: Wypróbować działanie urządzenia. Pedały powinny się wyginać bez problemu i lekko.
- W przypadku rowerów BMX: Prawidłowe działanie rotora, bezpieczne zamocowanie kierownicy we wsporniku oraz pegów.



Przyczepki rowerowe dla dzieci należy montować wyłącznie przy rowerach i za pomocą mocowań zalecanych lub dopuszczonych przez producenta.



Jeżeli nie są Państwo pewni, czy rower znajduje się w nienagannym stanie technicznym, nie należy na nim jeździć. Należy wówczas oddać rower do serwisu w celu kontroli.

W szczególności jeżeli rower użytkowany jest intensywnie np. do celów sportowych lub codziennie, należy regularnie zlecać kontrolę wszystkich istotnych jego części w specjalistycznym serwisie.

Rama i widelec, elementy zawieszenia roweru oraz inne istotne dla bezpieczeństwa komponenty, takie jak hamulce i koła, mogą się mocno zużywać i w ten sposób mieć wpływ na bezpieczeństwo użytkownika.

W przypadku używania komponentów przez okres dłuższy niż ich przewidziany okres użytkowania, mogą one nagle się zepsuć. Może być to przyczyną upadku i ciężkich obrażeń ciała!

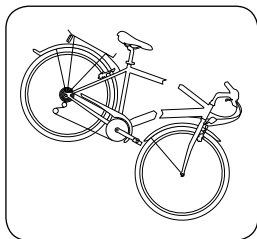


Także w przypadku upadku lub przewrócenia się roweru należy skontrolować części przed podjęciem dalszej jazdy!

Części aluminiowe nie można prostować, a elementy karbonowe mogą w takich przypadkach wykazywać uszkodzenia, które trudno jest rozpoznać!

Kontrolę roweru należy zlecić specjalistcie.

Po upadku



Sprawdzić cały rower pod kątem wystąpienia ewentualnych zmian. Mogą to być wgniecenia i rysy widelca albo ramy, jak również wygięcie się elementów. W przypadku gdyby takie

elementy jak kierownica czy siodło uległy przesunięciu lub obróceniu, należy te części sprawdzić pod kątem właściwego działania i zamocowania.

- Należy dokładnie przyjrzeć się ramie i widelcowi. Spojrzenie na powierzchnię pod różnym kątem pozwala zwykle na rozpoznanie odkształceń.
- Należy sprawdzić czy siodło, sztyca, wspornik kierownicy i kierownica znajdują się w prawidłowej pozycji. Jeżeli nie, **NIE NALEŻY** z powrotem przekręcać lub odginać tych części z ich zmienionej pozycji bez wcześniejszego poluzowania odpowiedniego złącza śrubowego. Podczas mocowania części należy koniecznie przestrzegać podanego momentu dokręcenia. Odpowiednie wartości znajdują Państwo na stronie 36 i w rozdziale „Szybkozamykacze”, strona 11.
- Sprawdzić czy oba koła są prawidłowo i bezpiecznie zamocowane do ramy i widelca.
- Unieść koło przednie i tylne i zakręcić nimi. Obręcz musi obracać się prosto i nie uderzać o hamulec. Opona nie może dotykać hamulca. W rowerach z hamulcami tarczowymi prawidłowość obracania się koła można rozpoznać po odstępie między ramą lub widelcem a oponą.

- Sprawdzić czy oba hamulce są w pełni sprawne.
- Nie należy rozpoczynać jazdy bez sprawdzenia, czy łańcuch ułożony jest bezpiecznie na kole łańcuchowym i zębatce. Cały łańcuch musi przebiegać przez koła zębate. Spadnięcie łańcucha w trakcie jazdy może być przyczyną upadków i ciężkich obrażeń.

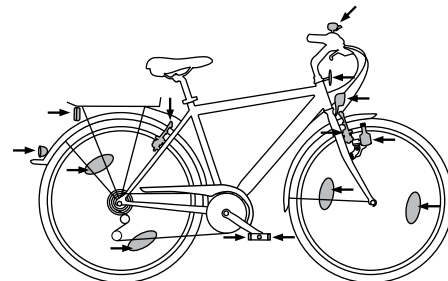


Części z aluminium mogą nagle pęknąć, gdy będą odkształcone. Nie należy używać części odkształconych lub wygiętych np. wskutek upadku. Takie części trzeba zawsze wymienić.

Części z karbonu mogą zostać poważnie uszkodzone pomimo braku zewnętrznych oznak. Po upadku należy zlecić kontrolę wszystkich części z karbonu w specjalistycznym warsztacie.

Po stwierdzeniu jakiegokolwiek zmiany przy rowerze, **NIE NALEŻY** kontynuować jazdy. Nie dokręcać luźnych części bez uprzedniego sprawdzenia i bez użycia klucza dynamometrycznego. Rower należy dostarczyć do serwisu, opisać upadek i zlecić kontrolę roweru.

Przepisy prawne



Przed uczestnictwem w ruchu drogowym należy zapoznać się z obowiązującymi przepisami krajowymi.

Informują one, w co musi być wyposażony rower, aby można nim było poruszać się po drogach publicznych.

Jest opisane jakie oświetlenie musi być zainstalowane lub przewożone przy rowerze i w jakie hamulce musi być wyposażony rower.

Znajdują się tu informacje odnośnie obowiązujących ograniczeń wiekowych oraz którejdy, w zależności od wieku, należy poruszać się na rowerze. Opisano tutaj również zasady poruszania się dzieci w publicznym ruchu drogowym. Jeżeli istnieje obowiązek noszenia kasku, zostało to tutaj również podane.

Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem



Rowery stanowią jednoosobowe środki lokomocji. Przewożenie dalszych osób na rowerze jest dopuszczalne wyłącznie w ramach przewidzianych przez aktualne przepisy krajowe. Wyjątek stanowią np. tandemy. Do transportu bagażu niezbędny jest montaż odpowiedniego osprzętu. Dzieci wolno przewozić wyłącznie w fotelikach dziecięcych lub przewidzianych do tego celu przyczepkach. Należy zwracać uwagę na odpowiednią jakość takich urządzeń!

Należy uwzględniać przy tym dopuszczalną masę całkowitą.



Dopuszczalna masa całkowita: waga użytkownika + waga roweru + waga bagażu. (patrz strona D)

Informacje zawarte w niniejszej instrukcji obsługi odnoszą się wyłącznie do typów rowerów wyszczególnionych na okładce.

Informacje dotyczące wyłącznie niektórych typów rowerów zostały w niej specjalnie oznaczone.

Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem wiąże się również z przestrzeganiem opisanych w niniejszej instrukcji warunków eksploatacji, konserwacji i naprawy.



Zagrożenia w wyniku niewłaściwego użytkowania

Pojazd należy eksploatować tylko w ramach użytkowania zgodnego z przeznaczeniem.

Odnosnie powyższego należy przeczytać rozdział „Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem”.

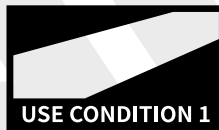
Do użytkowania zgodne z przeznaczeniem należy także dotrzymanie warunków użytkowania i konserwacji oraz naprawy, które zostały opisane w niniejszej instrukcji.

Należy poinformować także innych użytkowników o warunkach użytkowania zgodne z przeznaczeniem i o zagrożeniach wynikających z ich nieprzestrzegania.

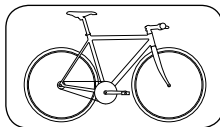
Nieprawidłowe użytkowanie, przeciążenia lub nieodpowiednia pielęgnacja może prowadzić do wypadków i najpoważniejszych uszkodzeń ciała użytkownika oraz innych osób!

Jeżeli rower wyposażony jest zgodnie z wymogami przepisów krajowych, wówczas:

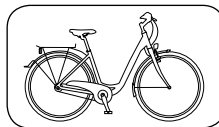
Rowery używane na zwykłych utwardzonych nawierzchniach, na których opony powinny utrzymywać kontakt z podłożem. Średnia prędkość 15-25 km/godz. / 9-15 mil/godz.



Największe dopuszczalne obciążenie: 275 funtów / 125 kg



Rowery jednobiegowe z piastą zamocowaną na stałe / wolną; rowery szosowe z prostą kierownicą



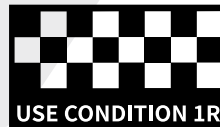
Rowery podstawowe / zwykłe szosowe

Producent oraz sprzedawcy nie ponoszą odpowiedzialności za niezgodne z przeznaczeniem użytkowanie roweru. Dotyczy to zwłaszcza przypadków wniesienia się do wskazówek bezpieczeństwa i wynikłych stąd szkód, na przykład w wyniku:

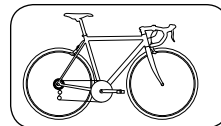
- użytkowania w terenie,
- przeładowania lub
- niefachowego usunięcia usterek

Rowery nie są przystosowane do ekstremalnie silnych obciążeń, takich jak np. zjazdy po schodach lub skoki, trudnych zastosowań jak zawody sportowe, wykonywanie trików rowerowych lub figur akrobacji rowerowej. Użytkowanie tych rowerów w ramach zawodów sportowych dozwolone jest wyłącznie wtedy, jeżeli producent przewiduje takie zastosowanie.

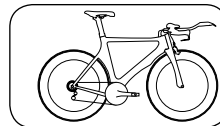
Rowery odpowiadają Warunkowi 1, do użytkowania w zawodach. Średnia prędkość 30-55 km/godz. / 19-34 mil/godz.



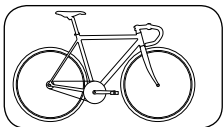
Największe dopuszczalne obciążenie: 275 funtów / 125 kg



Rowery wyścigowe



Rowery triathlonowe / czasówki



Rowerzy torowe

Producent oraz sprzedawcy nie ponoszą odpowiedzialności za niezgodne z przeznaczeniem użytkowanie roweru. Dotyczy to zwłaszcza przypadków niestosowania się do wskazówek bezpieczeństwa i wynikłych stąd szkód, na przykład w wyniku:

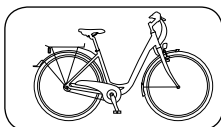
- użytkowania w terenie,
- przeładowania lub
- niefachowego usunięcia usterek

Rowerzy nie są przystosowane do ekstremalnie silnych obciążeń, takich jak np. zjazdy po schodach lub skoki, trudnych zastosowań jak zawody sportowe, wykonywanie trików rowerowych lub figur akrobacji rowerowej. Użytkowanie tych rowerów w ramach zawodów sportowych dozwolone jest wyłącznie wtedy, jeżeli producent przewiduje takie zastosowanie.

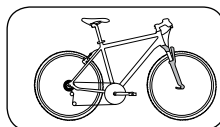
Rowerzy, które odpowiadają Warunkowi 1, a także nieutwardzone i żwirowe drogi i ścieżki o umiarkowanym nachyleniu. Może wystąpić kontakt z nierównym terenem i utrata kontaktu z oponą. Spadki są ograniczone i nie powinny przekraczać 15 cm (6 cali). Średnia prędkość 15-25 km/godz. / 9-15 mil/godz.



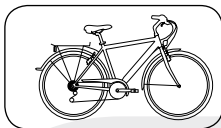
Największe dopuszczalne obciążenie: 300 funtów / 136 kg



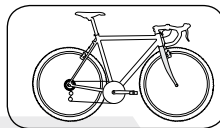
Rowerzy miejskie i turystyczne



Rowerzy crossowe / terenowe (ATB)



Rowerzy trekkingowe / rowerzy hybrydowe



Rowerzy cyclo-crossowe

Producent oraz sprzedawcy nie ponoszą odpowiedzialności za niezgodne z przeznaczeniem użytkowanie roweru. Dotyczy to zwłaszcza przypadków niestosowania się do wskazówek bezpieczeństwa i wynikłych stąd szkód, na przykład w wyniku:

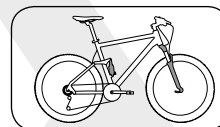
- użytkowania w terenie,
- przeładowania lub
- niefachowego usunięcia usterek

Rowerzy nie są przystosowane do ekstremalnie silnych obciążeń, takich jak np. zjazdy po schodach lub skoki, trudnych zastosowań jak zawody sportowe, wykonywanie trików rowerowych lub figur akrobacji rowerowej. Użytkowanie tych rowerów w ramach zawodów sportowych dozwolone jest wyłącznie wtedy, jeżeli producent przewiduje takie zastosowanie.

Rowerzy, które odpowiadają Warunkowi 1 i Warunkowi 2, a także nierówne ścieżki, nierówne nieutwardzone drogi oraz trudny teren i nieulepszone ścieżki wymagające umiejętności technicznych. Skoki i spadki nie powinny przekraczać 60 cm / 23,5 cala.



Największe dopuszczalne obciążenie: 300 funtów / 136 kg



Rowerzy górskie

Producent oraz sprzedawcy nie ponoszą odpowiedzialności za niezgodne z przeznaczeniem użytkowanie roweru. Dotyczy to zwłaszcza przypadków niestosowania się do wskazówek bezpieczeństwa i wynikłych stąd szkód, na przykład w wyniku:

- użytkowania w trudnym terenie, skoków, jazdy po stromych zboczach, użytkowania w parku rowerowym
- przeładowania lub
- niefachowego usunięcia usterek

Rowerzy nie są przystosowane do ekstremalnie silnych obciążeń, takich jak np. zjazdy po schodach lub skoki, trudnych zastosowań jak zawody sportowe, wykonywanie trików rowerowych lub figur akrobacji rowerowej.



BMX 1

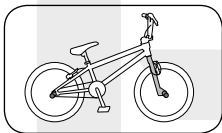
Odpowiednie dla rowerzysty
BMX ≤ 45 kg (100 funtów)



BMX 2

Odpowiednie dla rowerzysty
BMX > 45 kg (100 funtów)

Rower BMX można stosować na utwardzonych nawierzchniach i w lekkich warunkach terenowych, takich jak ścieżki polowe, a także na oznakowanych trasach BMX. Używanie w wyścigach jest dozwolone tylko za wyraźną zgodą producenta!



Rower BMX

Producent oraz sprzedawcy nie ponoszą odpowiedzialności za niezgodne z przeznaczeniem użytkowanie roweru. Dotyczy to zwłaszcza przypadków niestosowania się do wskazówek bezpieczeństwa i wynikłych stąd szkód, na przykład w wyniku:

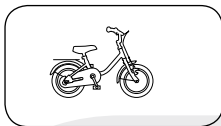
- użytkowania w trudnym terenie, jazdy po stromych zboczach, użytkowania
- przeładowania lub
- niefachowego usunięcia usterek

Rower nie są przystosowane do ekstremalnie silnych obciążeń, takich jak np. zjazdy po schodach lub skoki, trudnych zastosowań jak zawody sportowe, wykonywanie trików rowerowych lub figur akrobacji rowerowej.

Rower przeznaczony do użytku na chodnikach przez małe dzieci pod nadzorem osoby dorosłej.



Największe dopuszczalne obciążenie: 300 funtów / 136 kg



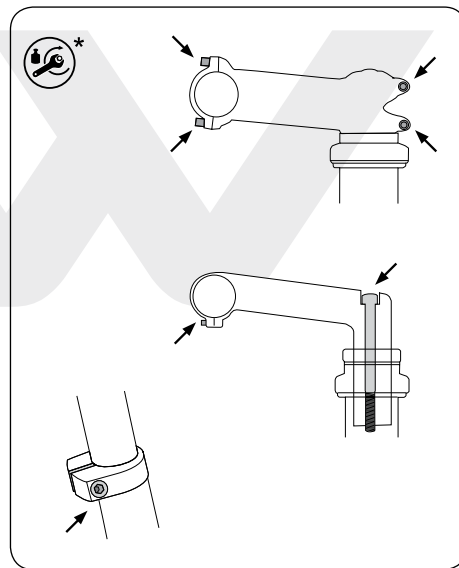
Rower dziecięcy

Dostosowanie do użytkownika

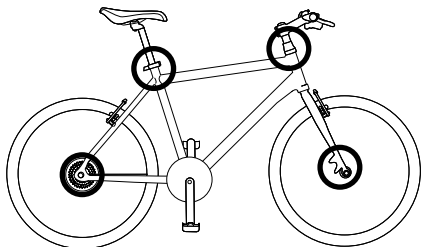
Szytca, siódło, wspornik kierownicy i kierownica mocowane są przy użyciu szybkozamykaczy lub połączeń śrubowych.



Należy koniecznie przeczytać instrukcję obsługi producenta odnośnie zamontowanego wspornika kierownicy. Prace dotyczące kierownicy i mostka kierownicy należy zlecić tylko w warsztacie specjalistycznym!



Możliwe położenie połączeń śrubowych do dopasowania



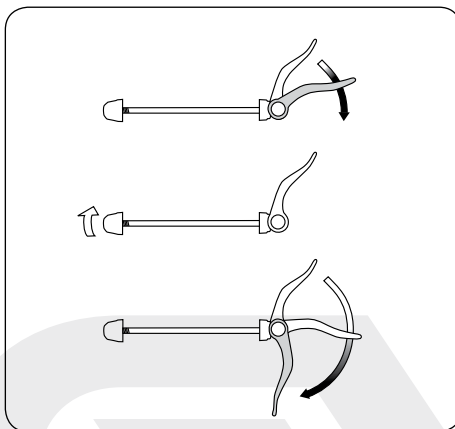
Możliwe położenie szybkozamykaczy i osi „Thru Axle”

i Jeżeli rower wyposażony jest w jedną lub więcej osi „Thru Axle”, należy przeczytać ich instrukcje obsługi i konserwacji dostarczone przez producenta.

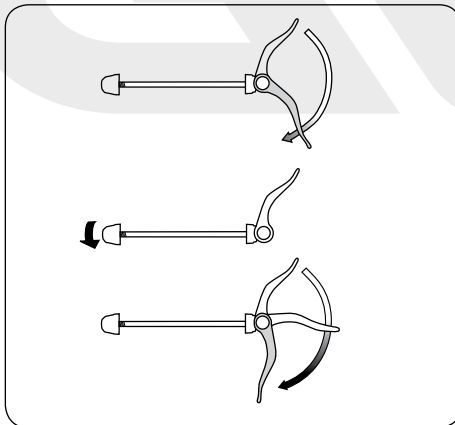
Postępowanie z szybkozamykaczem i osią „Thru Axle”

Szybkozamykacz i oś „Thru Axle” to urządzenia zastępujące zwykle połączenia śrubowe używane do mocowania części rowerowych do roweru. Do obsługi służą dwa elementy: Dźwignia szybkozamykacza służy do zaciśnięcia zacisku, przy pomocy nakrętki nastawczej reguluje się siłę docisku. Tego ustawienia należy dokonać przy otwartym zacisku szybkozamykacza.

i Samozamykacz zaciska z odpowiednią siłą, jeżeli przy zamykaniu dźwigni zaciskowej wyczuwalny jest narastający opór, a jej całkowite zamknięcie wymaga dociśnięcia kłębem kciuka.



Luzowanie nakrętki regulacyjnej



Dokręcanie nakrętki regulacyjnej



- Przed podjęciem jazdy wszystkie szybkozamykacze muszą zostać mocno zamknięte.
- Zawsze po oddaleniu się od roweru choćby tylko na krótki czas, oraz przed każdą jazdą należy sprawdzać, czy wszystkie szybkozamykacze i osie „Thru Axle” zostały prawidłowo zamocowane.
- Dźwignia zamkniętych szybkozamykaczy powinna ciasno przylegać do ramy, widelca lub sztycy!
- Koniec dźwigni zamkniętych szybkozamykaczy powinien być skierowany do tyłu. Dzięki temu nie zahaczy o nic w trakcie jazdy i się nie otworzy.
- Dźwignię zaciskową szybkozamykacza koła należy zamocować po przeciwnej stronie niż tarczę hamulcową. W przeciwnym razie może dojść do oparzenia tarczą hamulcową. Siła zacisku szybkozamykacza może ulec osłabieniu wskutek rozgrzania przez tarczę hamulcową.



i Jeżeli koła roweru lub inne jego części są przymocowane przy użyciu szybkozamykaczy, to przed odstawieniem roweru należy je zawsze zamykać.

Osie „Thru Axle”



i Jeżeli rower wyposażony jest w jedną lub więcej osi „Thru Axle”, należy przeczytać ich instrukcje obsługi i konserwacji dostarczone przez producenta.

W obecnych konstrukcjach zamiast szybkozamykaczy i połączeń śrubowych stosuje się także osie „Thru Axle”, które przeważnie działają tak jak szybkozamykacze i podobnie jak one powinny one być obsługiwane.

Oś wkręcana jest w hak i ściska piastę między obydwooma goleniami widełca. Piasta i oś ściskane są częściowo dźwignią szybkozamykacza, którą obsługuje się jak normalny szybkozamykacz. Istnieją również systemy, w których oś jest tylko wtykana czy też wkręcana i potem mocowana za pomocą złącza śrubowego. Należy zapoznać się z dołączoną instrukcją producenta tych części i poprosić sprzedawcę o wyczerpujące zapoznanie z systemem.



W przypadku jazdy na rowerze z niewłaściwie zamontowanymi kołami mogą one wykazywać luzy lub nawet wypaść z uchwytu. To może być przyczyną uszkodzenia roweru i prowadzić do ciężkich i zagrażających życiu obrażeń rowerzysty. Dlatego tak ważne jest przestrzeganie następujących wskazówek:

- Zwracać uwagę na to, aby osie, haki i mechanizmy samozamykaczy były czyste i wolne od brudu i innych zanieczyszczeń.
- Poprosić swojego sprzedawcę o dokładne wyjaśnienie poprawnego sposobu mocowania koła przedniego odpowiedniego do zastosowanego systemu osi „Thru Axle”.
- Koło przednie montować we właściwy sposób.
- Nie należy jeździć rowerem, jeżeli nie jest się pewnym czy koło przednie zostało we właściwy sposób zamocowane i czy się nie poluzuje.

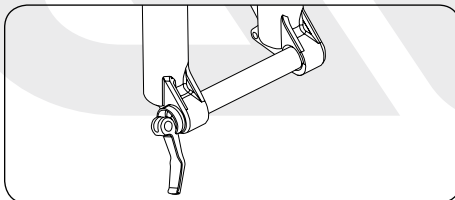
Montaż

Umieścić koło w hakach. Piasta musi być mocno osadzona w hakach. W przypadku hamulców tarczowych zwrócić uwagę, aby prawidłowo ustawić tarczę hamulcową w zacisku hamulca.

Sprawdzić, czy tarcza hamulcowa, piasta oraz śruby mocujące tarczy hamulcowej nie dotykają dolnych goleni widełca. Jeżeli nie wiecie Państwo jak ustawić hamulce tarczowe przy swoim rowerze, zapoznajcie się z instrukcją producenta hamulców.

Wkładanie i dociskanie

1. Obrócić dźwignię szybkozamykacza do pozycji otwartej. Upewnić się, że dźwignia zatrzymała się w odpowiednim wcięciu w osi.
2. Wsunąć oś od prawej strony w piastę, dopóki nie dosięgnie gwintu w lewym haku.



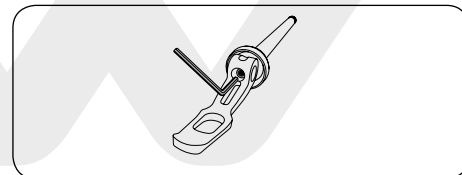
Oś „Thru Axle” w haku widełca, bez piasty, widelec Rock Shox®

3. Aby dokręcić oś do haka, dźwignię szybkozamykacza należy umieścić we wcięciu w kołnierzu osi i ręcznie przekręcić oś w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Zamknąć dźwignię szybkozamykacza dociskając go.

Podczas zamykania szybkozamykacza powinno czuć się opór, kiedy dźwignia szybkozamykacza znajduje się w pozycji poziomej (90 stopni w stosunku do dolnej nogi widełca / przedłużenia osi).

Dźwignia szybkozamykacza powinna wyraźnie odcisnąć na powierzchni dłoni wyraźny ślad.

Jeżeli w pozycji 90 stopni nie czuje się oporu oraz dźwignia nie została na powierzchni Państwa dłoni wyraźnego śladu oznacza to, że opór jest za mały. Opór należy zwiększyć w następujący sposób: otworzyć dźwignię szybkozamykacza i dokręcić wolno śrubę mocującą szybkozamykacza, aż do osiągnięcia właściwego oporu. Aby zwiększyć opór, należy otworzyć dźwignię szybkozamykacza i użyć klucza imbusowego 2,5 wkładając go w otwór nastawczy przy dźwigni.



Oś „Thru Axle” z dźwignią samozamykacza oraz klucz imbusowy do ustawiania

Przekręcić klucz imbusowy w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara i sprawdzić ponownie opór dźwigni. Jeżeli opór nadal jest zbyt mały, należy powtórzyć te czynności.

Do mocowania osi przy dolnej nodze widełca nie należy używać żadnych innych narzędzi. Zbyt mocne dokręcenie osi może uszkodzić oś i/lub dolną nogę widełca.



Po zamknięciu szybkozamykacza nie należy go przestawiać ani obracać. Obrócenie szybkozamykacza może spowodować poluzowanie osi, obniżając znacznie bezpieczeństwo. Może być to przyczyną ciężkich i/lub śmiertelnych obrażeń.

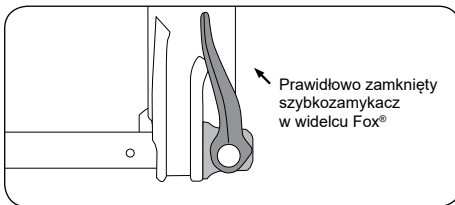
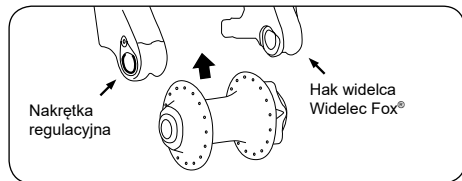
Demontaż

1. Otworzyć dźwignię szybkozamykacza i umieścić ją we wcięciu w kołnierzu osi.
2. Obracać dźwignię szybkozamykacza w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aż osь wykręci się z gwintu haka i wyciągnąć osь z piasty.

Jeżeli rower wyposażony jest w widelec marki Fox®, podstawowy sposób działania jest zasadniczo taki sam. W tym przypadku osь „Thru Axle” wkładana jest w widelec od lewej strony.

Systemy osi „Thru Axle” innych producentów

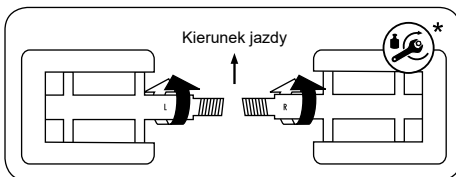
W przypadku produktów innych producentów opór zacisku osi „Thru Axle” może zostać podwyższony np. poprzez poluzowanie nakrętki regulacyjnej w haku i nakręcenie jej w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara i ponowne zamocowanie.



Sprawdzić bezpieczne zamknięcie wszystkich szybkozamykaczy i osi „Thru Axle” także wówczas, jeżeli rower pozostawiony był bez nadzoru nawet na krótki czas. Jazdę można rozpocząć tylko wtedy, gdy wszystkie szybkozamykacze zostały bezpiecznie zamknięte.

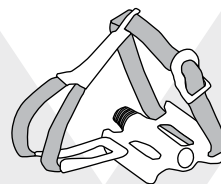
Montaż pedałów

Jeżeli rower wymaga samodzielnego montażu pedałów, należy je zamocować przy użyciu odpowiedniego klucza. Zwrócić uwagę na to, że pedały przykręca się z wysokim momentem dokręcenia, każdy w innym kierunku (patrz strona 36). Oba gwinty posmarować smarem do montażu.

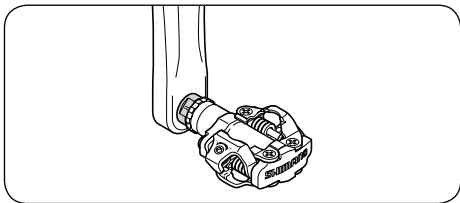


Jeżeli rower wyposażony jest w pedały z noskami i paskami należy zapoznać się z dołączonymi instrukcjami producenta dotyczącymi ich użytkowania. Wkładanie i wyjmowanie stóp z nosków oraz używanie pasków należy najpierw poćwiczyć na bezpiecznym, zamkniętym dla ruchu drogowego terenie. Mocno zaciśnięte paski pedałów **BLOKUJĄ** stopę!

Może być to przyczyną upadków i obrażeń.



Jeżeli rower wyposażony jest w pedały systemowe lub zatraskowe należy koniecznie zapoznać się z instrukcjami producenta. Przed pierwszą jazdą należy przećwiczyć w bezpiecznym i spokojnym miejscu wpięcie buta oraz jego wypięcie z zamocowania w pedale. Żle otwierające się pedały zatraskowe stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa.



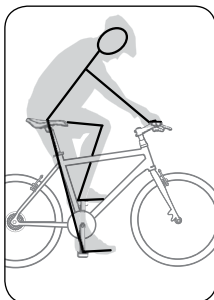
Źródło: Shimano® techdocs

i W pedałach systemowych można ustawić wartość siły potrzebnej do wypięcia buta z pedału. Pierwsza jazda powinna się odbyć przy ustawieniu pozwalającym na lekkie wypinanie się buta! Pedały systemowe należy regularnie czyścić i konserwować przeznaczonym do tego olejem w aerozolu.

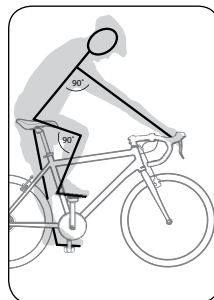
Ustawienie pozycji siedzenia

Przed pierwszą jazdą należy dopasować pozycję siedzenia do wielkości użytkownika. Tylko w ten sposób można jeździć bezpiecznie i wygodnie.

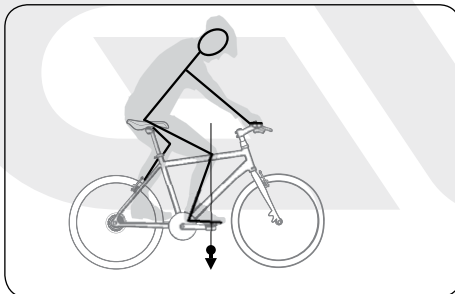
W tym celu należy ustawić wysokość siodła, jego położenie w poziomie i nachylenie, oraz ustawić wysokość i położenie kierownicy ze wspornikiem.



Prawidłowa pozycja siedzenia



Kąt zgięcia nogi w kolanie min. 90°, kąt między ręką i linią kręgosłupa 90°



Kolano powinno znajdować się nad środkiem pedała

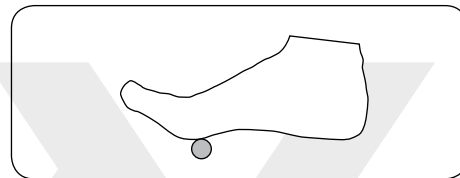
Ustawienie prawidłowej wysokości siedzenia

Ustawić siodło na szacunkowo właściwej wysokości. Wsiąść na rower. Skorzystać przy tym z pomocy innej osoby lub podeprzeć się o ścianę lub barierkę.

Ustawić pedał w najniższym położeniu i oprzeć na nim piętę. Noga powinna być przy tym wyprostowana.

Jeżeli teraz ustawi się stopę w prawidłowym położeniu jazdy, to noga powinna być lekko zgięta.

Pozycja stopy na pedale jest prawidłowa, jeżeli jej najszerze miejsce znajduje się dokładnie nad osią pedału.



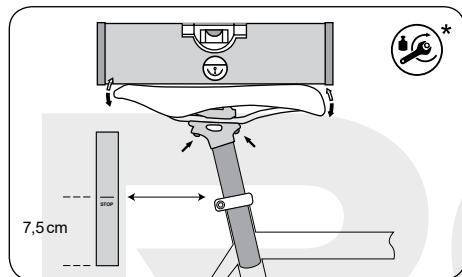
W przypadku jazdy rowerem wyposażonym w pedały zatraskowe, platformy należy ustawić tak, aby takie ustawienie stopy zostało zachowane. Zapobiega to uszkodzeniom aparatu ruchowego oraz zapewnia najlepsze przeniesienie siły.



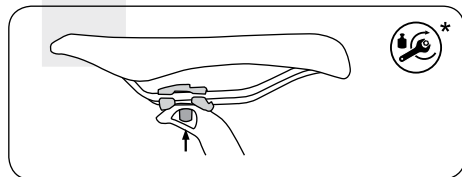
Dzieci i osoby jeżdżące rowerem niezbyt pewnie powinny dosięgać podłoża czubkiem stopy. W innym przypadku zachodzi niebezpieczeństwo upadków i ciężkich obrażeń podczas zatrzymywania.

Ustawienie nachylenia siodła

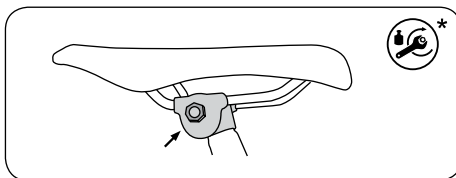
Po zmianie wysokości siodła należy sprawdzić i ustawić jego pochylenie. Generalnie powierzchnia siodła powinna znajdować się mniej więcej w położeniu poziomym. Ustawienia należy dokonać przy otwartym zacisku sztycy.



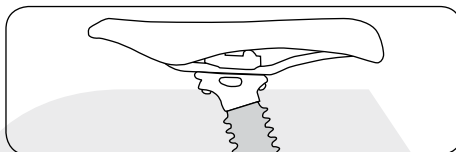
Sztyca jednoczęściowa z mocowaniem dwuśrubowym



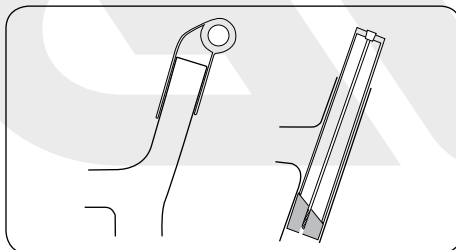
Sztyca jednoczęściowa z mocowaniem jednośrubowym



Mocowanie za pomocą jarzma



Sztyca amortyzowana



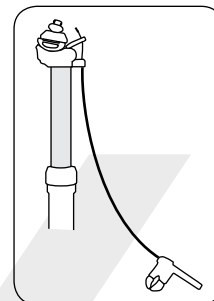
Integrated seatpost

Jeżeli rower wyposażony jest w tzw. „integrated seatpost”, czyli sztycę zintegrowaną z ramą lub sztycę z zintegrowanym mocowaniem, należy zapoznać się z dołączonymi instrukcjami producenta odnośnie ich użytkowania i ustawiania.



Przed jazdą sprawdzić, czy sztyca i siodło zostały bezpiecznie zamocowane. W tym celu należy chwycić siodło z przodu i z tyłu i spróbować je obrócić. Siodło nie powinno się poruszyć.

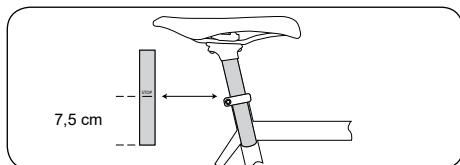
Jeżeli rower górski wyposażony jest w sztycę teleskopową, przed jego użyciem należy koniecznie zapoznać się z dołączoną instrukcją producenta sztycy.



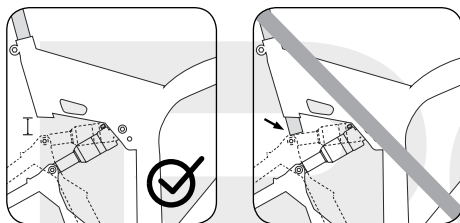
Przed ustawieniem i obsługą sztycy amortyzowanych i teleskopowych należy przeczytać instrukcję obsługi producenta.



Nigdy nie wysuwać sztycy z ramy więcej niż pokazuje wytłoczona kreska z oznaczeniem maksymalnej wysokości! Jeżeli na sztycy nie ma oznaczenia maksymalnej wysokości, to trzeba zwracać uwagę, żeby sztyca znajdowała się w rurze ramy przynajmniej na głębokości 7,5 cm.



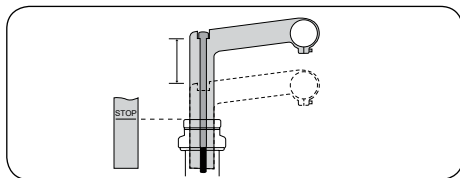
W rowerach z amortyzacją koła tylnego sztyca nie może nigdy dotykać elementu amortyzującego, również przy amortyzowanym kole tylnym!



Ustawienie pozycji kierownicy / wspornika kierownicy

W rowerach stosuje się różne typy wsporników kierownicy:

Wsporniki klasyczne

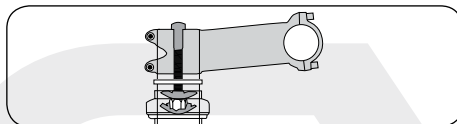


Możliwość regulacji wysokości



Zmiana ustawienia wspornika kierownicy powoduje zmianę pozycji kierownicy. Uchwyty i urządzenia obsługi muszą być zawsze w zasięgu ręki i muszą one być sprawne. Zwracać uwagę na zapewnienie wystarczającej długości cięgien i przewodów, tak aby możliwe było wykonanie kierownicą wszystkich możliwych manewrów.

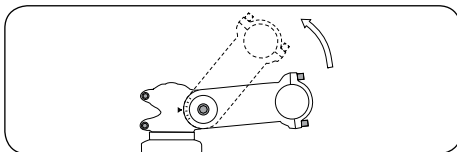
Wsporniki A-head



Zmiana wysokości możliwa dzięki:

- wymianie zamontowanej przekładki pod lub nad wspornikiem
- obróceniu wspornika
- wymianie wspornika

Wsporniki regulowane



Możliwość regulacji nachylenia wspornika



Należy koniecznie przeczytać instrukcję obsługi producenta odnośnie zamontowanego wspornika kierownicy. Prace dotyczące kierownicy i mostka kierownicy należy zlecić tylko w warsztacie specjalistycznym!



Na rowerach BMX jeździ się w pozycji stojącej. Zasięgnąć porady specjalisty odnośnie odpowiedniej pozycji jazdy.

Ustawienie dźwigni hamulca

Należy tak ustawić dźwignie hamulców, aby można było je bezpiecznie nacisnąć i zahamować bez trudu. Zapamiętać, która dźwignia hamulca działa na hamulec przedni, a która na tylni!

Niektóre hamulce wyposażone są w ograniczniki siły hamowania (modulatory). Urządzenie to ma zapobiegać zbyt silnemu hamowaniu i tym samym niebezpiecznemu zablokowaniu kół.

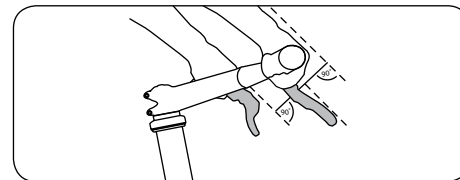


W przypadku użycia modulatorów, przy mocno docisniętej dźwigni hamulca lub w jej krańcowym położeniu efekt hamowania może się gwałtownie zwiększyć!

Należy zapoznać się z takim nietypowym efektem hamowania. Radzimy zachować instrukcję obsługi producenta i pozwolić wyjaśnić sobie działanie urządzenia.

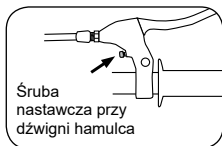


Należy ustawić dźwignie hamulców w taki sposób, aby podczas hamowania dłonie stanowiły przedłużenie ramion; w ten sposób zapewnia się większe bezpieczeństwo i komfort.



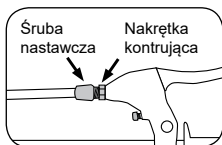
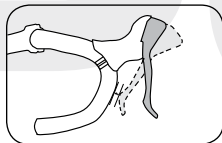
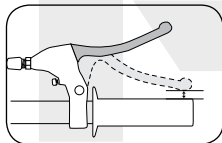


W przypadku zamiaru zmiany pozycji dźwigni hamulców przy uchwycie kierownicy należy zwrócić się do warsztatu rowerowego.



Przy pomocy śruby regulacyjnej (w dźwigni), dźwignię hamulca można ustawić bliżej kierownicy, aby użytkownicy mający mniejsze dłonie również mogli do niej bezpiecznie sięgnąć.

Naciąg linek należy ustawić tak, aby dźwignia hamulca nie dotykała chwytu kierownicy, nawet gdy jest mocno wciśnięta!



Skorygowanie działania hamulca o działaniu mechanicznym jest zwykle możliwe przy pomocy śruby przy uchwycie kierownicy.

Śrubę przy uchwycie kierownicy należy wykręcić tak daleko, aby możliwe było bezpieczne hamowanie. To położenie należy zabezpieczyć przy pomocy nakrętki kontruującej przy uchwycie kierownicy.

Hamulec torpedo

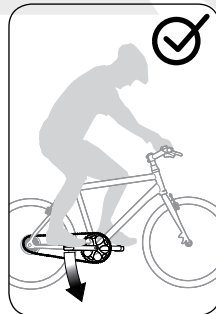
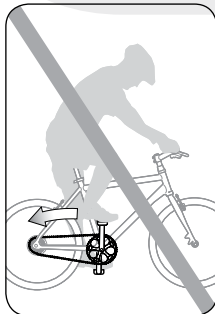
Jeżeli rower wyposażony jest w hamulec torpedo, hamowanie następuje poprzez wciśnięcie pedałów do tyłu. Nie ma tutaj wolnobiegu, pedałów nie można kręcić do tyłu!



Hamulce torpedo działają najlepiej, jeżeli obydwaj pedały ustawiono są poziomo. Jeżeli jeden pedał znajduje się w górnym położeniu, a drugi w dolnym, to efekt hamowania jest słaby ze względu na niewystarczające przenoszenie siły!



Na długich, pochylonych odcinkach efekt hamowania torpedem może się znacznie osłabić! W wyniku długiego hamowania hamulec może ulec silnemu rozgrzaniu. Na długich zjazdach do hamowania należy używać również hamulca przedniego. Odczekać aż torpeda ostygnie. Nie dotykać rozgrzanego bębna hamulca.

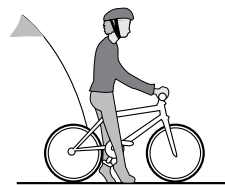


Dzieci

Rower dziecięcy / Kółka boczne

Rodzic lub opiekun prawny jest odpowiedzialny za dziecko jadące rowerem i tym samym będące uczestnikiem ruchu drogowego!

- Powinno się wygospodarować czas i towarzyszyć dziecku w jego pierwszych próbach jazdy na rowerze, które należy przeprowadzić w bezpiecznym i spokojnym miejscu (plac parkingowy, łąka).
- Wyjaśnić dziecku, że do jazdy na rowerze zawsze powinno zakładać kask oraz jasną, dobrze widoczną z daleka odzież.
- Siodło i kierownicę należy ustawić tak, by w niepewnej sytuacji dziecko mogło dotknąć stopami podłoża. Odprężona pozycja jest bardzo ważna dla pewnego opanowania jazdy na rowerze.
- Należy wyjaśnić dziecku sposób obsługi hamulca przedniego i tylnego i poćwiczyć jego użycie. Szczególnie poćwiczyć należy używanie torpeda oraz ostrożną obsługę hamulca ręcznego powodującego hamowanie koła przedniego.





Jeżeli użytkownik korzysta z kół bocznych, to należy koniecznie starannie przeczytać instrukcję montażu producenta kół bocznych! Koła boczne muszą być absolutnie bezpiecznie zamocowane. Wasze dziecko Wam ufa! W przypadku wątpliwości dotyczących prawidłowości montażu kół bocznych należy zlecić te prace w warsztacie rowerowym.



Używanie kółek bocznych pomaga dziecku poznać działanie roweru. Kółka boczne chronią przed upadkiem, dzięki czemu dziecko czuje się pewniej na rowerze. Jednak mimo wszystko dziecko przyzwyczaja się najpierw do jazdy na „trójkołowcu”. Nie uczy się utrzymywania równowagi i odpowiedniego balansowania ciałem. Dlatego należy zachować szczególną ostrożność, kiedy kółka boczne zostaną odkręcone. Dziecko musi nauczyć się nowego, innego zachowania na rowerze.

Przewożenie dzieci / Przyczepki rowerowe dla dzieci

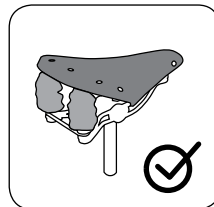
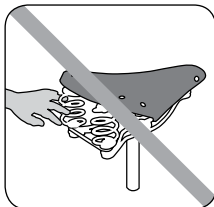
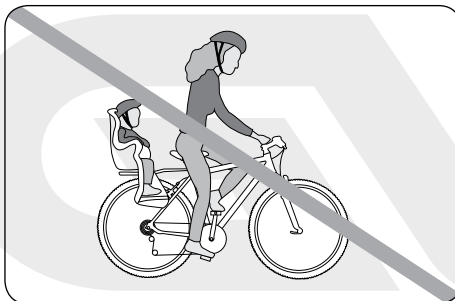
- Należy używać wyłącznie bezpiecznych, atestowanych fotelików dziecięcych!
- Dziecko musi mieć założony kask, a jego stopy muszą być chronione przed kontaktem z ruchomymi częściami, jak np. szprychy.
- Fotelik dziecięcy zmienia sposób zachowania się roweru podczas jazdy. Wydłuża się droga hamowania, kierowanie jest mniej pewne. Jazdę z fotelikiem dziecięcym należy przećwiczyć w bezpiecznym terenie.
- Przestrzegać dołączonych instrukcji producenta.



Foteliki dziecięce można przymocowywać wyłącznie do nadających się do tego rowerów.

Montaż fotelików dziecięcych na ramie i częściach karbonowych jest niedozwolony!

Nigdy nie montować fotelików dziecięcych na sztycy! Owinąć lub w inny sposób zabezpieczyć wszystkie sprężyny i ruchome części przy siodle i sztycy. Upewnić się, że dziecko nie włoży tam palców! Zachodzi poważne niebezpieczeństwo skażenia!



Należy dowiedzieć się, jakie przepisy obowiązują w Państwa kraju.



Jeżeli do roweru dostarczone zostały akcesoria, które nie zostały zamontowane, należy koniecznie przestrzegać instrukcji producenta.

Odnosnie przyczepki rowerowych dla dzieci:

- Przy wyborze przyczepki rowerowych dla dzieci należy zwracać uwagę na ich jakość.
- Przyczepka roweru dla dzieci nie jest zbyt dobrze widoczny w ruchu! Używać kolorowych chorągiewek i dozwolonego oświetlenia, aby przyczepka była lepiej widoczna. Zapytać sprzedawcę o akcesoria zwiększające bezpieczeństwo.
- Należy mieć na uwadze, że rower z przyczepką jest znacznie dłuższy, niż znany użytkownikowi. Rower z przyczepką również inaczej pokonuje zakręty, niż rower bez przyczepki. Należy się z tym najpierw zapoznać. Dlatego należy najpierw poćwiczyć jazdę z niezaladowaną przyczepką na bezpiecznym, zamkniętym dla ruchu drogowego terenie, zanim wyjedzie się na drogi publiczne.

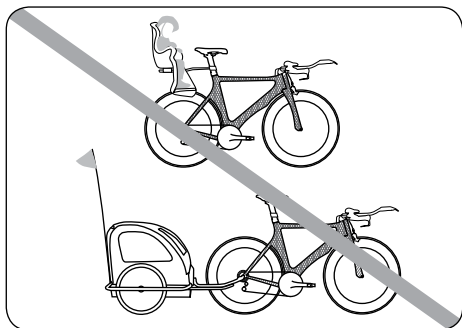
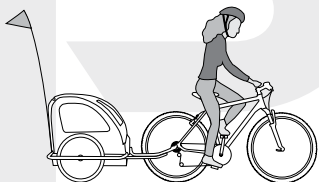


Przyczepki rowerowe dla dzieci należy montować wyłącznie przy rowerach i za pomocą mocowań zalecanych lub dopuszczonych przez producenta.

i Należy sprawdzić, czy producent podał maksymalną ładowność przyczepki oraz jej maksymalną dopuszczalną prędkość jazdy. Wartości tych należy przestrzegać. Dzieciom do 16 roku życia przepisy zabraniają jeździć z przyczepką.

! Rowery z pełną amortyzacją nie nadają się do ciągnięcia przyczepki i przyczepki rowerowych dla dzieci!

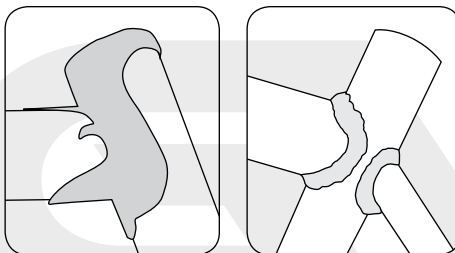
Łożyska i mocowania nie zostały zaprojektowane do przenoszenia występujących tutaj sił. Konsekwencją może być mocne zużycie elementów oraz pęknięcia z poważnymi skutkami.



Rama

W zależności od typu i funkcji roweru rozróżnia się różne kształty ram. Nowoczesne ramy wykonane są z różnych materiałów, jak np. stopy stali lub aluminium albo karbon (włókna węglowe).

Ciągły rozwój w warsztatach i konstrukcji pozwala obecnie na bezpieczne i stabilne przygotowanie wszystkich kształtów ram. Dzięki temu mając nawet wygodną do wsiadania, bardzo nisko opuszczoną ramę, również można być zawsze pewnym bezpiecznej jazdy z bagażem.



Rama stalowa łączona mufami

Spawana rama aluminiowa

i W razie kradzieży roweru, można go zidentyfikować po numerze ramy. Numer należy zapisać w całości, przestrzegając odpowiedniej kolejności cyfr. W innym przypadku jednoznaczna identyfikacja nie będzie możliwa.

W dokumencie przekazania roweru można znaleźć miejsce do zapisania numeru ramy.

Numer ramy może być wygrawerowany w różnych miejscach ramy. Najczęściej znajduje się na rurze podsiodłowej, hakach ramy lub osłonie suportu.

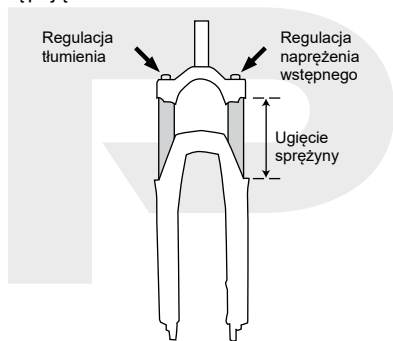
! W żadnym wypadku nie należy jeździć z odkształconą lub pękniętą ramą. Nigdy nie należy naprawiać samodzielnie uszkodzonych części. Zachodzi niebezpieczeństwo wypadku. Uszkodzone części muszą zostać wymienione w punkcie sprzedaży. Dopiero po wymianie części można ponownie jeździć rowerem.

Uszkodzenia ramy lub części mogą być przyczyną wypadków. Jeżeli rower nie jeździ prosto bez zastrzeżeń, przyczyną może być wykrzywiona rama lub wykrzywiony widelec. Należy skontaktować się ze specjalistą w celu sprawdzenia ramy i widelca i ewentualnie zlecić wycentrowanie.

Amortyzacja

Jeżeli rower jest wyposażony w elementy amortyzujące, muszą one zostać ustawione odpowiednio do wagi użytkownika oraz do sposobu użytkowania roweru. Czynność ta wymaga fachowej wiedzy i doświadczenia, dlatego należy ją wykonywać wyłącznie korzystając z pomocy specjalisty. Należy dokładnie zapoznać się z dołączonymi do roweru instrukcjami obsługi elementów amortyzujących.

Typowy widelec amortyzowany może wyglądać następująco:



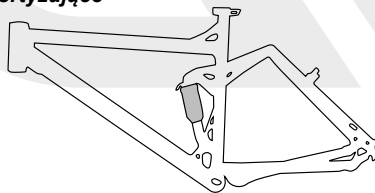
Regulację widelca amortyzowanego należy przeprowadzić zgodnie z instrukcją obsługi producenta widelca. Zgodnie z ogólną zasadą, podczas jazdy po nierównościach widelec powinien wyraźnie pracować, ale nie może „dobijać”, czyli ugiąć się do oporu.

Przy odpowiednim ustawieniu wstępnym element amortyzujący powinien ugiąć się o ok. 10–15% (cross-country), 15–20% (trasy) lub 25–33% (enduro, freeride, downhill) swojego skoku, gdy użytkownik wsiądzie na rower.

i Dla właściwego funkcjonowania widelców amortyzowanych ważne jest ich regularne czyszczenie. Do czyszczenia można używać specjalnych środków czyszczących lub ciepłej wody z płynem do mycia naczyń. Do smarowania, które również powinno być przeprowadzane regularnie i zawsze po każdym czyszczeniu, należy używać oleju w aerozolu dostępnego w sklepach rowerowych. Takie same zalecenia obowiązują dla sztyc amortyzowanych.

i Większość sztyc amortyzowanych można regulować i dopasować do wagi użytkownika roweru. W większości przypadków czynność ta wymaga demontażu sztycy. Zapytaj o to sprzedawcę.

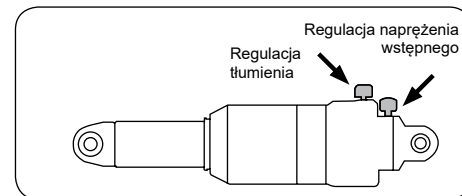
Ramy amortyzowane i ich elementy amortyzujące



W przypadku takich ram tylny trójkąt ramy jest ruchomy i wyposażony w amortyzator w celu wytłumienia wstrząsów.

Stosuje się dwa rodzaje amortyzatorów: amortyzatory tłumiące za pomocą metalowej sprężyny oraz amortyzatory z komorą powietrzną. Amortyzatory najwyższej jakości pozwalają na regulację tłumienia, które reguluje prędkość ugięcia i odbicia elementu amortyzującego.

Typowy element amortyzujący może wyglądać następująco:



Szczegółowe informacje zawarte są w dołączonych instrukcjach producenta.

! Należy unikać czyszczenia roweru za pomocą myjki wysokociśnieniowej. Wysokie ciśnienie może spowodować wnikanie płynu czyszczącego nawet do uszczelnionych łożysk, a w efekcie ich zniszczenie.

W ramach regularnej pielęgnacji roweru należy delikatnie wycierać tłok amortyzatora i uszczelkę za pomocą miękkiej ściereczki. Spryskanie bieżni amortyzatora i uszczelki niewielką ilością oleju w aerozolu poprawia ich działanie. Służy do tego specjalny olej w aerozolu.

! Należy regularnie kontrolować przeguby tylnego trójkąta ramy pod kątem ewentualnych luzów. W tym celu należy przytrzymać ramę i spróbować poruszać tylnym kołem na boki. Uniesienie i szybkie postawienie tylnego koła na ziemi, pozwala na rozpoznanie luzów w mocowaniach amortyzatora. W przypadku stwierdzenia a) luzów lub b)

Konserwacja / Pielęgnacja

grzechotania, należy natychmiast oddać rower do serwisu celem sprawdzenia.

Do czasu naprawy nie należy używać roweru.



Działanie oraz mocne zamocowanie elementów amortyzujących ma kluczowe znaczenie dla Państwa bezpieczeństwa! Dlatego rower z pełną amortyzacją należy poddawać regularnej pielęgnacji i kontroli! Do tego celu można używać ciepłej wody z płynem do mycia naczyń lub delikatnego środka czyszczącego.



Wszystkie śruby należy dokręcać z uwzględnieniem zalecanych momentów dokręcenia. W przeciwnym razie może dojść do zerwania lub pęknięcia śruby oraz odłączenia części (patrz strona 36).



Rowery z pełną amortyzacją nie nadają się do ciągnięcia przyczepki i przyczepki rowerowych dla dzieci!

Łożyska i mocowania nie zostały zaprojektowane do przenoszenia występujących tutaj sił. Konsekwencją może być mocne zużycie elementów oraz pęknięcia z poważnymi skutkami.



Jeżeli rama amortyzowana posiada krótką, otwartą od dołu rurę podsiodłową, sztycę można wsunąć tylko na tyle głęboko, aby przy całkowitym ugięciu amortyzatora nie dotykała elementu amortyzującego.



Należy używać wyłącznie oryginalnych części zamiennych producenta urządzenia lub takich, które zostały przez niego dopuszczone.



Należy zlecać regularną kontrolę roweru w serwisie. Specjalista w serwisie rozpozna ewentualne uszkodzenie oraz zużycie się części i doradzi przy wyborze części zamiennych. Części istotnych dla bezpieczeństwa (rama, widelec, kierownica, wspornik kierownicy, zestaw sterowy, hamulce, oświetlenie) nie należy naprawiać samodzielnie.



Rower, jak wszystkie części mechaniczne podlega zużyciu i wysokim obciążeniom. Różne materiały i części mogą w różny sposób reagować na zużycie wskutek obciążenia. Jeżeli przewidziany okres użytkowania części zostanie przekroczony, część może nagle przestać działać i doprowadzić do uszkodzenia roweru. Każdego rodzaju pęknięcia, rowki lub zmiany koloru w najbardziej obciążanych miejscach wskazują na przekroczenie okresu użytkowania części. Taka część powinna zostać wymieniona.

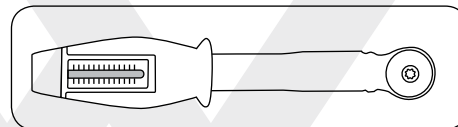


Śruby i klucz dynamometryczny

Podczas wykonywania wszelkich prac przy rowerze należy pamiętać, że wszystkie śruby muszą być dokręcane z poprawnym momentem dokręcenia. Na wielu częściach wytłoczono wartości momentu dokręcenia, zalecanego do montażu.

Moment obrotowy podaje się w niutonometrach (Nm), a w celu dokręcenia śruby z podanym momentem używa się klucza dynamometrycznego. Najlepiej nadaje się do tego klucz dynamometryczny, który pokazuje osiągnięcie ustawionej wartości momentu. W przypadku nieprzestrzegania powyższego śruby mogą pękać lub ich gwinty mogą się zrywać. Jeżeli nie posiadają Państwo klucza dynamometrycznego, wykonanie tej czynności należy zlecić specjalistom!

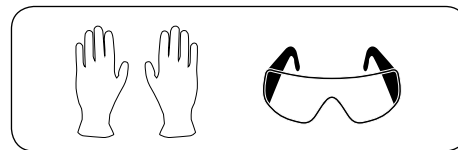
Tabela z najważniejszymi momentami dokręcenia połączeń śrubowych znajduje się na stronie 36.



Klucz dynamometryczny



Podczas wszystkich prac montażowych i konserwacyjnych należy nosić odpowiednią odzież ochronną oraz rękawice i okulary ochronne. W przeciwnym wypadku może dojść do zabrudzeń oraz uszkodzeń ciała, także przez środki smarujące i inne materiały pomocnicze.



Łańcuch

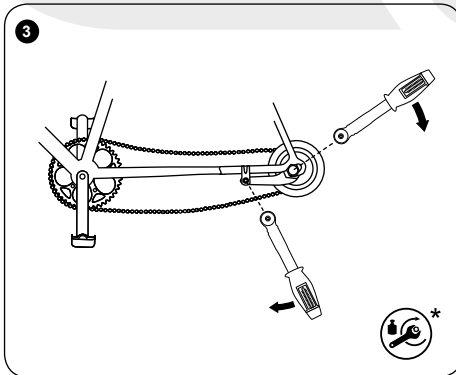
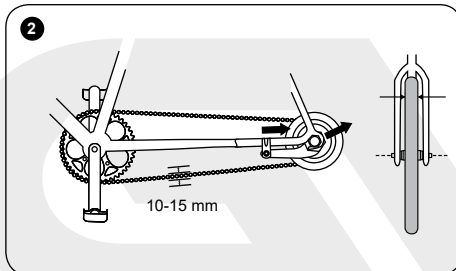
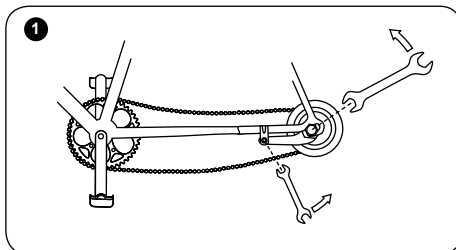
W celu wydłużenia żywotności łańcucha, należy go regularnie czyścić i smarować (patrz strona 35). Zabrudzenia można usunąć w trakcie normalnego czyszczenia roweru. Ewentualnie można przeciągnąć łańcuch przez nasączoną olejem szmatkę. Gdy łańcuch będzie czysty, należy noliwić punkty przegubowe przy użyciu odpowiedniego środka smarującego. Po pewnym czasie należy wytrzeć nadmiar środka smarującego.

Naciąg łańcucha

! W celu zapewnienia bezpiecznej pracy łańcucha i przekładni łańcuch roweru musi być odpowiednio naciągnięty. Przerzutki napinają łańcuch automatycznie. W przypadku znajdujących się w piaście przekładni bez napinacza, zbyt luźny łańcuch musi zostać napięty. W przeciwnym wypadku łańcuch może spaść i spowodować upadek.

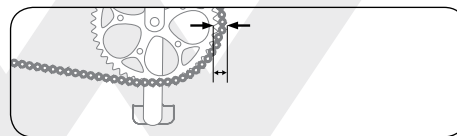
! Zwrócić uwagę na poprawne zamocowanie nakrętek osi oraz uchwytu mocującego.

i Przy rowerach z regulowanymi hakami ramy należy poluzować i następnie dociągnąć śruby mocujące oś, a nie nakrętki osi. Przy suporcie mimośrodowym łańcuch należy napiąć zgodnie z instrukcją producenta.



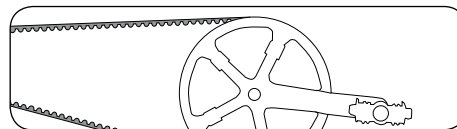
i Zabrudzenia i ciągła eksploatacja przyspieszają zużywanie się łańcucha. Jeżeli łańcuch daje się odciągnąć palcami od zębki przedniej na wysokość ok 5 mm, to musi on zostać wymieniony. Nowoczesne łańcuchy współpracujące z przerzutkami i przekładniami przeważnie nie mają spinek. Aby otworzyć / wymienić / zamknąć taki łańcuch, potrzeba specjalistycznych narzędzi. Tego typu łańcuchy powinny być wymieniane przez specjalistę.

Inne łańcuchy są dostarczane / montowane ze spinkami. Dają się one otwierać zasadniczo bez narzędzi. Takiej spinki o właściwej szerokości można użyć również do naprawy uszkodzonego łańcucha w terenie.



Pasek zębaty

i Jeżeli rower wyposażony jest w pasek zębaty, przed jego użyciem należy koniecznie zapoznać się z dołączoną instrukcją obsługi producenta.



Koła

Kontrola kół

Koła stanowią połączenie pomiędzy rowerem i jezdnią. Nierówności podłoża oraz waga użytkownika stanowią silne obciążenie dla kół.

Przed dostarczeniem do klienta koła są starannie kontrolowane i centrowane. Jednak szprychy osadzają się w ciągu pierwszych przejechanych kilometrów.

- Po pierwszych 100 kilometrach należy poddać koła kontroli i ewentualnemu wycentrowaniu w serwisie.
- Później naprężenie szprych należy kontrolować w regularnych odstępach czasu. Luźne lub uszkodzone szprychy muszą zostać wymienione lub wycentrowane przez specjalistę.

Koła mogą być zamocowane do ramy lub widelca na różne sposoby. Najczęściej koło mocowane jest za pomocą nakrętek na oś lub szybkozamykaczy. Istnieje również wiele typów osi „Thru Axle”, które mocowane są za pomocą złącza śrubowego lub różnego rodzaju szybkozamykaczy. Jeżeli Państwa rower wyposażony jest w oś „Thru Axle”, więcej informacji na ten temat znaleźć można w rozdziale „Szybkozamykacze”, w dołączonej instrukcji obsługi producenta lub w Internecie na stronie internetowej producenta.



Wszystkie śruby należy dokręcać z uwzględnieniem zalecanych momentów dokręcenia. W przeciwnym wypadku może dojść do zerwania śruby lub odłączenia części (patrz strona 36 „Obowiązujące momenty dokręcenia dla połączeń śrubowych”).

Kontrola piast

W celu kontroli łożysk piasty należy wykonać następujące czynności:

- Unieść koło podnosząc w górę rower, najpierw z przodu, potem z tyłu. Zakręcić kołem.
- Koło powinno zrobić kilka obrotów i stopniowo się zatrzymać. Jeżeli koło zatrzymuje się nagle, świadczy to o uszkodzeniu łożyska. Nie dotyczy to kół przednich z dynamem w piaście. Mają one trochę większy opór biegu. Podczas użytkowania nie odczuwa się tego prawie wcale, jednak przy takim tęście efekt jego działania jest widoczny.
- W łożysku piasty nie powinno być luzu. W celu sprawdzenia czy w łożysku piasty występuje luz, należy poruszać kołem w widelcu lub tylnym trójkącie ramy w prawo i lewo. Nie powinno się przy tym odczuwać luzu.
- Jeżeli w łożysku można lekko poruszać kołem na boki lub występuje utrudniony obrót koła, należy zlecić regulację łożysk piasty przez specjalistę.

Obrożce / Ogumienie



Okładziny hamulcowe i klocki hamulcowe stanowią części zużywalne. Należy regularnie kontrolować stopień ich zużycia! Zużyte klocki hamulcowe i okładziny hamulcowe należy odpowiednio wcześniej wymienić!

Dbać o to, aby obrożce i tarcze hamulcowe były czyste i nie zostały zanieczyszczone olejem lub smarem!

Obrożce należy regularnie czyścić, zgodnie z planem przeglądów, strona 33. Należy przy tym kontrolować oznaczenia zużycia:



Nowoczesne obrożce (od rozmiaru 24") posiadają wskaźniki stopnia zużycia. Na bocznej powierzchni obręczy znajdują się wytłoczone lub kolorowe punkty bądź linie ciągnące się po całym jej obwodzie. Jeżeli oznaczenia przestaną być widoczne, obrożcy nie należy już więcej używać. Taką samą funkcję spełniają wytłoczone lub kolorowe oznaczenia, które widoczne są po określonym czasie użytkowania. Najpóźniej po zużyciu dwóch par okładzin hamulcowych, należy zlecić kontrolę obręczy specjalście.



Obrożce są częściami podlegającymi silnym obciążeniom i stanowią one elementy istotne dla bezpieczeństwa. Ulegają zużyciu wskutek jazdy, a w szczególności na skutek hamowania. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub zużycia obręczy, nie należy używać roweru z taką obręczą. Zlecić kontrolę i wymianę w serwisie. Zużyta obręcz może być przyczyną upadku i ciężkich wypadków.



Podczas wymiany opon lub korb należy zwracać uwagę, aby odstęp między butem i oponą był wystarczający. Nieprzestrzeganie powyższego grozi poważnym wypadkiem.



W szczególności obręcze z tworzyw wielowarstwowych jak włókna węglowe wymagają szczególnej uwagi. Ścieranie wskutek używania hamulców szczękowych, ale również normalna jazda stanowią dla nich duże obciążenie.

- Należy używać wyłącznie okładzin hamulcowych pasujących do tworzywa z jakiego wykonane są obręcze!
- Obręcze i koła z tworzyw wielowarstwowych należy sprawdzać przed każdą jazdą pod kątem zużycia, odkształceń, pęknięć i odprysków!
- Jeżeli stwierdzona zostanie jakaś zmiana, nie należy kontynuować jazdy z wykorzystaniem tej części do czasu sprawdzenia jej w serwisie lub przez producenta i dopuszczenia do stosowania!
- Części z włókien węglowych nie wolno nigdy wystawiać na działanie wysokich temperatur. Nawet intensywne promieniowanie słoneczne, np. kiedy rower przechowywany jest w pojeździe, może wywołać zbyt wysokie temperatury. Może uszkodzić to strukturę części. To z kolei może być przyczyną niewłaściwego działania części, upadków i bardzo groźnych obrażeń!



Należy również regularnie kontrolować ogumienie roweru. Z boku opony znajduje się minimalna i maksymalna wartość dopuszczalnego ciśnienia. Wartości tych należy przestrzegać, w przeciwnym razie opona może ześlizgnąć się z obręczy lub może pęknąć! Jeśli na oponach i obręczach podane są różne zalecane wartości ciśnienia, obowiązuje niższa wartość ciśnienia maksymalnego oraz wyższa wartość ciśnienia minimalnego.

Podczas wymiany opon należy stosować opony tego samego typu, o tym samym rozmiarze i profilu. W przeciwnym wypadku opony mogą negatywnie wpłynąć na właściwości jezdne roweru. Może być to przyczyną wypadków.



Opony dostępne są w różnych wymiarach (rozmiarach). Rozmiary opon podawane są w formie normowanych oznaczeń.

Przykład 1: „46-622” oznacza szerokość opony 46 mm oraz średnicę obręczy 622 mm

Przykład 2: „28 x 1.60 cala” oznacza średnicę opony 28 cali oraz szerokość opony 1,60 cala

Ogumienie i ciśnienie powietrza

Zalecane wartości ciśnienia powietrza w oponach mogą być podane w jednostkach bar lub psi. W poniższej tabeli znajdują Państwo przeliczenie typowych wartości oraz informacje o szerokości opon, dla których wartości te mają zastosowanie.

Szerokość opony	Zalecane ciśnienie powietrza
20 mm	9,0 bar 130 psi
23 mm	8,0 bar 115 psi
25 mm	7,0 bar 100 psi
28 mm	6,0 bar 85 psi
30 mm	5,5 bar 80 psi
32 mm	5,0 bar 70 psi
35 mm	4,5 bar 65 psi
37 mm	4,5 bar 65 psi
40 mm	4,0 bar 55 psi
42 mm	4,0 bar 55 psi
44 mm	3,5 bar 50 psi
47 mm	3,5 bar 50 psi
50 mm	3,0 bar 45 psi
54 mm	2,5 bar 35 psi
57 mm	2,2 bar 32 psi
60 mm	2,0 bar 30 psi



Należy przestrzegać zaleceń producenta opon. Mogą być z różnych powodów inne. Ich nieprzestrzeganie może prowadzić do uszkodzenia opon i dętek.



Należy również regularnie kontrolować ogumienie roweru. Z boku opony znajduje się minimalna i maksymalna wartość dopuszczalnego ciśnienia. Wartości tych należy przestrzegać, w przeciwnym razie opona może ześlizgnąć się z obręczy lub może pęknąć! Jeśli na oponach i obręczach podane są różne zalecane wartości ciśnienia, obowiązuje niższa wartość ciśnienia maksymalnego oraz wyższa wartość ciśnienia minimalnego.



Przykład oznaczenia



Opony są częściami zużywającymi się. Należy regularnie kontrolować ciśnienie w oponach, profil oraz stan opon. Nie każda opona nadaje się do każdego zastosowania. Przy wyborze opon należy poradzić się sprzedawcy.



Podczas wymiany opon lub korb należy zwracać uwagę, aby odstęp między butem i oponą był wystarczający. Nieprzestrzeżenie powyższego grozi poważnym wypadkiem.



Prawidłowe i bezpieczne działanie roweru jest możliwe tylko wtedy, gdy zastosowano właściwe i dopuszczone części zamienne. W tej kwestii należy skorzystać z rad producenta, importera lub sprzedawcy.



Części istotne dla bezpieczeństwa, które się zepsuły lub uległy zużyciu należy zastąpić wyłącznie oryginalnymi częściami producenta lub częściami dopuszczonymi przez producenta. W przypadku oświetlenia jest to tylko zalecenie, natomiast w przypadku innych części rowerowych stosowanie niedozwolonych części zamiennych skutkuje przeważnie wygaśnięciem uprawnień z tytułu rękopmi i/lub gwarancji.



Stosowanie nieoryginalnych lub niewłaściwych części zamiennych może doprowadzić do uszkodzenia roweru! Opony ze złą przyczepnością i zawodne w działaniu, starte klocki hamulcowe oraz źle zamontowane lub źle skonstruowane części oświetlenia mogą być przyczyną groźnych wypadków. To samo dotyczy nieprawidłowego montażu!

Opony bezdętkowe / Tubeless

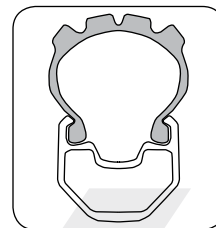
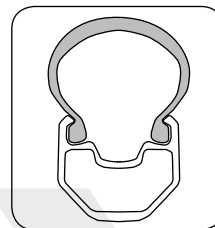
Jeżeli rower wyposażony jest w opony bezdętkowe, należy zapoznać się z dołączoną instrukcją producenta dotyczącą ogumienia i obręczy.



Opony bezdętkowe należy stosować wyłącznie razem z przeznaczonymi do nich obręczami! Posiadają one odpowiednie oznaczenie, np. „UST”.



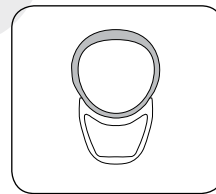
Opony bezdętkowe należy stosować wyłącznie w opisany sposób, z prawidłowym ciśnieniem i ewentualnie zalecanym płynem uszczelniającym.



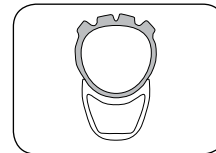
Oponę bezdętkową należy zakładać i wyjmować z obręczy bez użycia jakichkolwiek narzędzi, w przeciwnym razie może dojść do jej uszkodzenia. Jeżeli płyn uszczelniający nie jest w stanie zapobiec uszkodzeniu, po usunięciu wentyla można zastosować zwykłą dętkę.

Opony dętkowe

Jeżeli rower wyposażony jest w opony dętkowe, należy zapoznać się z dołączoną instrukcją producenta dotyczącą ogumienia i obręczy.



W rowerach górskich (MTB) również montowane są opony dętkowe. Należy zapoznać się z załączonymi instrukcjami producenta.





Opony dętkowe należy stosować wyłącznie razem z przeznaczonymi do nich obręczami! Takie obręcze nie mają obrzeży, lecz ich powierzchnia jest gładka i wklęsła. Służy ona do przyklejania opony dętkowej.



Opony dętkowe należy stosować wyłącznie w opisany sposób i z prawidłowym ciśnieniem!



Przyklejanie opon dętkowych wymaga specjalnych umiejętności i dużego doświadczenia! Wymianę opon dętkowych należy zawsze zlecać specjalście. Należy zapoznać się ze sposobem właściwego użytkowania i wymiany opon dętkowych!

Postępowanie w przypadku przebicia tradycyjnej opony

Do naprawy potrzebne jest następujące wyposażenie:

- łyżka do opon z tworzywa sztucznego
- łata
- płynna guma
- papier ścierny
- klucz widelkowy (jeżeli rower nie posiada szybkozamykaczy)
- pompka powietrza
- dętka zapasowa

1. Odłączenie hamulca

Należy przeczytać opis w rozdziale „Hamulce” (strona 27).

2. Demontaż koła

- Jeżeli rower posiada szybkozamykacze lub osie „Thru Axle”, należy je otworzyć (patrz strona 11).
- Jeżeli rower wyposażony jest w nakrętki sześciokątne, należy poluzować je za pomocą odpowiedniego klucza płaskiego w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.



Źródło: Shimano® techdocs

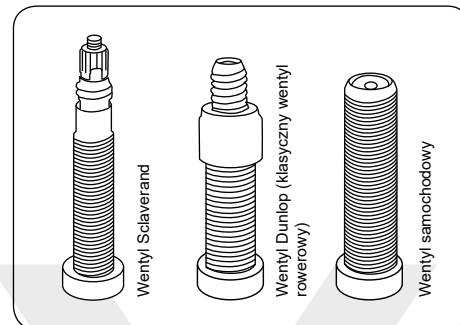
Koło przednie demontuje się w wyżej opisany sposób.

Demontaż koła tylnego:

- Jeżeli rower wyposażony jest w przerzutkę, dokonać przełożenia na najmniejszą zębatkę. W tej pozycji przerzutka nie przeszkadza w demontażu.
- Jeżeli rower posiada szybkozamykacze lub osie „Thru Axle”, należy je otworzyć (patrz strona 11 i 12).
- Jeżeli rower wyposażony jest w nakrętki sześciokątne, należy poluzować je za pomocą odpowiedniego klucza płaskiego w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.
- Pociągnąć przerzutkę nieznacznie do tyłu.
- Lekko unieść rower.
- Lekko uderzyć w koło od góry powierzchnią dłoni.
- Wyjąć koło z ramy.

Jeżeli rower wyposażony jest w przekładnię w piaście, w celu jej demontażu należy zapoznać się z dołączonymi instrukcjami producenta.

Trzy rodzaje wentyli przy dętkach rowerowych

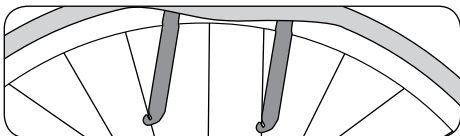


3. Zdejmowanie opon i dętek



W przypadku opon dętkowych patrz strona 25.

- Odkręcić kapturek, nakrętkę mocującą oraz ewentualnie nakrętkę nasadową z wentyla. W przypadku wentyli Dunlop lub wentyli rowerowych wyjąć wkład wentyla.
- Spuścić resztę powietrza z dętki.
- Wsunąć łyżkę do opon przy wewnętrznej krawędzi opony, naprzeciw wentyla.
- Ok. 10 cm dalej włożyć drugą łyżkę do opon między obręcz i oponę.
- Unieść boczną powierzchnię opony ponad obrzeże obręczy.
- Podważać oponę za pomocą łyżki, aż wyjdzie ona z obręczy na całym swoim obwodzie.
- Wyjąć dętkę z opony.



4. Wymiana dętki

Wymienić dętkę.

i Opony dętkowe i opony bezdętkowe należy wymieniać w sposób opisany w instrukcji producenta opon lub obręczy.

5. Zakładanie opon i dętek

i Należy unikać dostawiania się obcych ciał do wnętrza opony. Dętka nie powinna mieć fałd i zagnieceń.

Upewnić się, że ochraniacz dętki zakrywa wszystkie nypły i nie jest uszkodzony.

- Włożyć jeden bok obręczy do opony.
- Wcisnąć całkowicie jeden bok opony do obręczy.
- Przełożyć wentyl przez otwór na wentyl znajdujący się w obręczy i włożyć dętkę do opony.
- Kłębem kciuka wsunąć całkowicie drugą stronę opony nad obrzeżem obręczy.
- Sprawdzić prawidłowe osadzenie dętki.
- W przypadku wentyli Dunlopa lub rowerowych: Ponownie włożyć wkład do gniazda wentyla i mocno dokręcić nakrętkę.
- Lekko napompować dętkę.
- Sprawdzić prawidłowe osadzenie i wycentrowanie opony za pomocą pierścienia kontrolnego na bocznej powierzchni obręczy. Jeżeli opona nie obraca się równomiernie należy ręcznie poprawić jej osadzenie.

• Napompować dętkę do osiągnięcia zalecanego ciśnienia w oponie.

i Zwrócić uwagę na to, aby opona została założona zgodnie z kierunkiem obracania się koła.

6. Zakładanie koła

Przymocować bezpiecznie koło do ramy lub widelca za pomocą szybkozamykacza lub śrub bądź osi „Thru Axle”.

i Jeżeli rower wyposażony jest w hamulec tarczowy, upewnić się, że tarcze hamulcowe osadzone są prawidłowo pomiędzy klockami hamulcowymi!

Informacje o prawidłowym i bezpiecznym montażu oraz ustawieniu przerzutek, przekładni w piąście oraz kombinacji tych dwóch systemów można znaleźć w instrukcji użytkownika przerzutek oraz przekładni dostarczonej przez producenta tych urządzeń.

i Wszystkie śruby należy dokręcać z uwzględnieniem zalecanych momentów dokręcenia. W przeciwnym razie może dojść do zerwania śruby lub odłączenia części (patrz strona 36).

- Założyć i przymocować linkę hamulca lub zamknąć szybkozamykacz hamulca.
- Sprawdzić, czy klocki hamulcowe dotykają powierzchni hamowania.

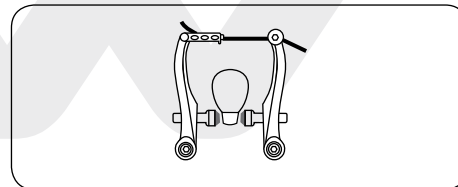
- Sprawdzić solidne zamocowanie ramienia hamulca.
- Przeprowadzić próbne hamowanie.

Hamulce

i Do roweru dołączona jest instrukcja obsługi hamulec zamontowanych w rowerze. Szczegółowe informacje na temat posiadanego typu hamulec można znaleźć w instrukcjach producenta i w internecie.

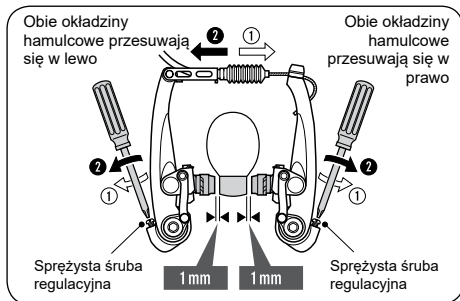
Nowoczesne rowery mogą być wyposażone w różne rodzaje hamulców. Istnieje wiele systemów hamulcowych:

Hamulce szczępkowe typu V-Brake



W przypadku, gdy jedna z okładzin hamulcowych trze o obręcz:

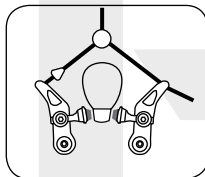
Przy pomocy śrubek do regulacji sprężyn można ustawić naciąg sprężyny tak, aby po zwolnieniu dźwigni hamulca oba klocki hamulcowe równomiernie odsuwały się od obręczy. Następnie należy sprawdzić prawidłowe działanie hamulców.



Regulacja hamulców przy obręczy

Źródło: Shimano® techdocs

Cantilever

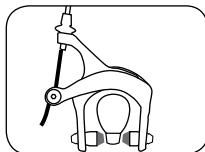


Odlączenie hamulca typu Cantilever lub V-brake:

- Chwycić koło jedną ręką
- Docisnąć ramiona hamulca do obręczy
- Wyjąć linkę hamulca

lub pancierz z jednego z ramion.

Hamulec szosowy



Odlączenie szosowego hamulca szczękowego:

- Otworzyć dźwignię szybkozamykacza na ramieniu lub dźwigni hamulca, lub:

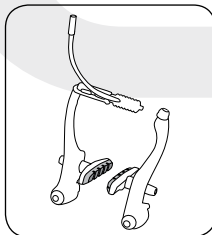
- Przy braku szybkozamykacza, należy spuścić powietrze z opony. Można teraz wyjąć koło pomiędzy klocków hamulcowych.

Zużycie okładziny hamulcowej

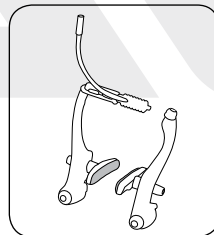
i Okładziny hamulcowe i klocki hamulcowe stanowią części zużywalne. Należy regularnie kontrolować stopień ich zużycia! Zużyte klocki hamulcowe i okładziny hamulcowe należy odpowiednio wcześniej wymienić! Dbać o to, aby obręcze i tarcze hamulcowe były czyste i nie zostały zanieczyszczone olejem lub smarem!

Niemal wszystkie okładziny hamulcowe do hamulców szczękowych posiadają żłobienia lub rowkowania.

Rowki i wyżłobienia służą między innymi temu, aby łatwiej rozpoznać stopień zużycia okładziny. Jeżeli nie są one już widoczne, to należy wymienić okładziny.

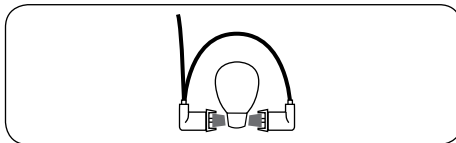


Nowa okładzina hamulcowa



Zużyta okładzina hamulcowa

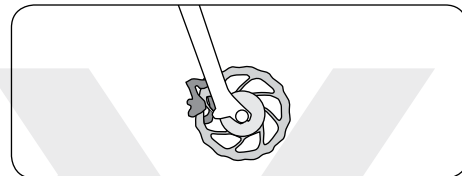
Hydrauliczne hamulce szczękowe



Demontaż hydraulicznego hamulca szczękowego:

- Przy wyposażeniu w szybkozamykacze zdemontować hamulec zgodnie z instrukcją producenta
- Przy braku szybkozamykaczy, należy spuścić powietrze z opony.

Hamulce tarczowe napędzane hydraulicznie lub mechanicznie



! Dostępne są różne rodzaje hamulców tarczowych. Przed pierwszą jazdą należy zawsze zapoznać się z dołączonymi instrukcjami producenta. Przed pierwszą jazdą należy wypróbować działanie hamulców na bezpiecznym terenie.

Hamulce tarczowe:

- Koło można zdemontować bez wykonywania innych dodatkowych czynności
- Uwaga, podczas montażu tarczę hamulcową należy założyć centralnie między klocki hamulcowe zacisku hamulca, tak by mogła się bez przeszkód obracać.

Gromadzenie się pary wodnej w hamulcach tarczowych



Należy unikać nieustannego hamowania przez dłuższy czas, co mogłoby mieć miejsce podczas długich stromych zjazdów. Mogłoby wtedy dojść do gromadzenia się pary wodnej i całkowitego braku efektu hamowania. Skutkiem tego mógłby być upadek i uszkodzenie ciała.

Dźwignia hamulca nie wolno uruchamiać, jeżeli rower leży albo stoi „do góry nogami”. W takim przypadku powietrze mogłoby dostać się do układu hydraulicznego i uniemożliwić skuteczne działanie hamulca. Po każdym transporcie należy sprawdzić, czy dźwignia hamulca nie stała się bardziej „miękką” niż wcześniej. Następnie należy kilkakrotnie powoli nacisnąć dźwignię hamulca. W ten sposób układ może się odpowietrzyć. Jeżeli dźwignia hamulca będzie nadal „miękką”, nie wolno jechać na rowerze. Należy zlecić odpowietrzenie systemu hamulcowego w serwisie.

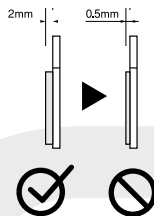


Można ten problem rozwiązać inaczej. Wystarczy, że przed transportem wciśnie się dźwignię hamulca i unieruchomi w tej pozycji np. paskiem. W ten sposób uniemożliwia się przedostawanie się powietrza do układu hydraulicznego.

W celu wyczyszczenia hamulców należy zapoznać się instrukcją producenta.



Tarcze hamulcowe i okładziny hamulcowe ulegają szybkiemu zużyciu. Te istotne dla bezpieczeństwa elementy należy regularnie sprawdzać w warsztacie rowerowym i ewentualnie wymienić.



Źródło: Shimano® techdocs

Docieranie hamulców tarczowych

Przed pierwszą jazdą nowe okładziny oraz tarcze hamulcowe muszą zostać starannie dotarte. Proces ten poprawia skuteczność hamowania.



Proces docierania hamulców wymaga gwałtownego hamowania. Należy zapoznać się z efektem hamowania oraz obsługą hamulców tarczowych. Gwałtowne hamowanie bez zapoznania się z efektem hamowania oraz obsługą hamulców tarczowych może prowadzić do wypadków skutkujących ciężkimi obrażeniami ciała lub nawet śmiercią. W przypadku niepewności odnośnie powyższego, należy zlecić dotarcie hamulców w kwalifikowanym warsztacie rowerowym.

Należy postępować w następujący sposób: W celu dotarcia hamulców należy przyspieszyć do prędkości 30 km/h i zahamować rower z maksymalnym efektem hamowania aż do jego zatrzymania. Powyższe należy powtórzyć około 20 razy.

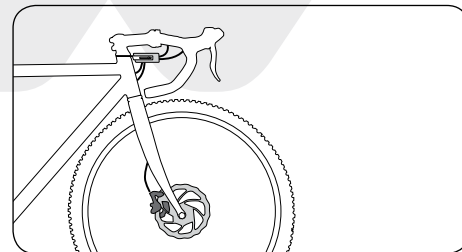
Aby uzyskać maksymalny efekt, koła nie powinny się blokować.



Nie dotykać się tarczy hamulcowej, gdy się ona porusza lub bezpośrednio po hamowaniu. Występuje niebezpieczeństwo obrażeń ciała lub oparzenia.

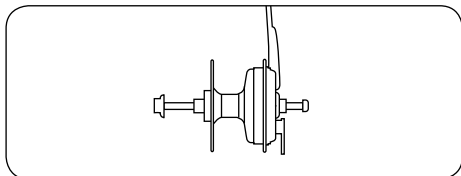


Źródło: Shimano® techdocs

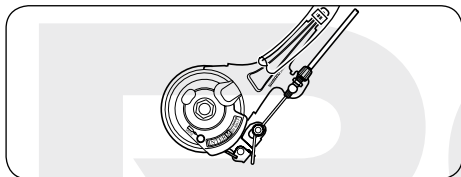


Jeżeli rower wyposażony jest w konwerter umożliwiający obsługę hydraulicznego hamulca za pomocą mechanicznej dźwigni, należy koniecznie zapoznać się z dołączoną instrukcją producenta.

hamulce bębnowe



hamulce rolkowe



Hamulec rolkowy

Źródło: Shimano® techdocs

Odłączenie przekładni w piaseku, hamulca rolkowego, bębnowego lub torpedo:

- Poluzować śrubę zaciskową linki lub szybkozamykacz na ramieniu hamulca.
- W przypadku hamulców torpeda należy odkręcić złącze śrubowe ramienia hamulca na dolnej rurze tylnego trójkąta.



Prawie wszystkie nowoczesne hamulce posiadają znacznie silniejsze działanie hamujące, niż było to wcześniej dostępne w rowerach. Należy ostrożnie zapoznać



się z ich działaniem i poćwiczyć najpierw obsługę hamulców, także hamowanie awaryjne, na bezpiecznym, zamkniętym dla ruchu drogowego terenie, zanim wyjedzie się na drogi publiczne.



Podczas długich lub bardzo stromych zjazdów, nie należy ciągle używać hamulca ani korzystać wyłącznie z jednego. Może powodować to silne nagrzanie i prowadzić do osłabienia siły działania.



Prawidłowe i bezpieczne hamowanie polega na zamiennym stosowaniu obu hamulców. Wyjątkiem jest jazda po śliskim podłożu, a więc np. po piasku lub przy gołoledzi. W takich przypadkach należy hamować bardzo ostrożnie i w zasadzie używając wyłącznie hamulca tylnego. W przeciwnym wypadku zachodzi niebezpieczeństwo, że przednie koło odskoczy w bok i dojedzie do upadku.



Do roweru dołączona jest instrukcja obsługi hamulców zamontowanych w rowerze. Szczegółowe informacji na temat posiadanego typu hamulców można znaleźć w instrukcjach producenta i w internecie.



Hamulce, układy hamowania i części istotne dla bezpieczeństwa. Muszą one podlegać konserwacji w regularnych odstępach czasu. Wymaga to specjalistycznej wiedzy i specjalistycznych narzędzi. Wykonywanie wszystkich prac przy rowerze należy zlecić specjalistom! Niepoprawne i niesolidne wykonanie tych prac zagraża bezpieczeństwu użytkownika roweru!

Nie należy nanosić żadnych oleistych cieczy na okładziny hamulcowe, powierzchnie hamowania obręczy, klocki lub tarcze hamulcowe. Substancje te obniżają sprawność działania hamulca.



Po zakończeniu wszelkich prac przy systemie hamulcowym należy przeprowadzić próbne hamowanie na bezpiecznym, zamkniętym dla ruchu drogowego terenie, zanim wyjedzie się na drogi publiczne.

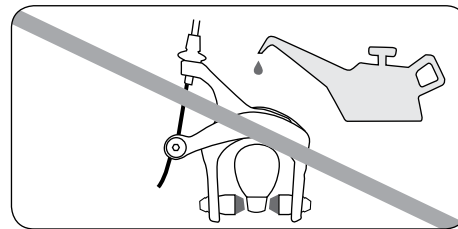


Należy regularnie wymieniać płyn hamulcowy. Należy regularnie sprawdzać klocki hamulcowe i wymieniać je, jeżeli są zużyte.

Więcej wskazówek można znaleźć w instrukcji obsługi producenta hamulców.



Nie należy nanosić żadnych oleistych cieczy na okładziny hamulcowe, powierzchnie hamowania obręczy, klocki lub tarcze hamulcowe. Substancje te obniżają sprawność działania hamulca.



Mechanizm zmiany przełożeń

Niniejsza instrukcja obsługi opisuje przykładowy sposób obchodzenia się z powszechnie dostępnymi elementami systemów zmiany biegów w rowerze. Wskazówki odnośnie użytkowania elementów niestandardowych znaleźć można w stosownej instrukcji obsługi lub na stronie internetowej producenta. W razie jakichkolwiek pytań dotyczących montażu, konserwacji, ustawienia i obsługi należy skontaktować się ze sprzedawcą roweru.

Dzięki mechanizmowi zmiany przełożeń można regulować siłę pedałowania lub możliwą prędkość jazdy. Na niskich, lekkich biegach można łatwiej pokonywać wzniesienia i zredukować użycie siły fizycznej. Na wyższych, cięższych do pedałowania biegach można osiągać wyższe prędkości jazdy i zmniejszyć częstotliwość obrotów. Generalnie powinno się dążyć do tego, by jeździć z większą częstotliwością obrotów i na niższych biegach.

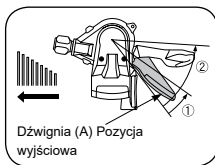
Nowoczesne rowery mogą być wyposażone w różne rodzaje mechanizmów zmiany przełożeń.

Istnieje wiele systemów hamulcowych:

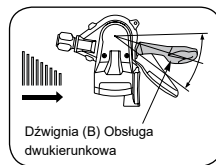
- przerzutki
- przekładnie w piaście
- łączony mechanizm zmiany przełożeń - przerzutki i przekładnie w piaście
- przerzutki automatyczne

Przerzutki obsługuje się różnymi rodzajami manetek:

Manetka cynglowa, typ STI, na przykładzie manetki Shimano

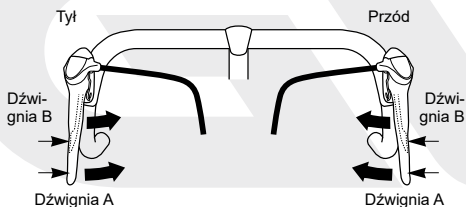


Przełozenie z mniejszej na większą zębatkę (dźwignia A)



Przełozenie z większej na mniejszą zębatkę (dźwignia B)

Obsługa manetki może wyglądać jak na poniższym przykładzie:



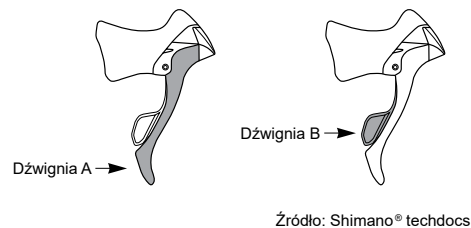
Dźwignia (A): Przełozenie na większą zębatkę

Dźwignia (B): Przełozenie na mniejszą zębatkę

Dźwignia (A): Przełozenie na większą zębatkę

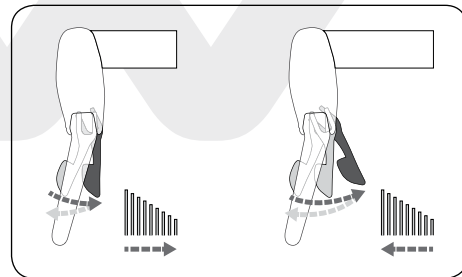
Dźwignia (B): Przełozenie na mniejszą zębatkę

Po zwolnieniu wszystkie dźwignie wracają do pozycji wyjściowej.

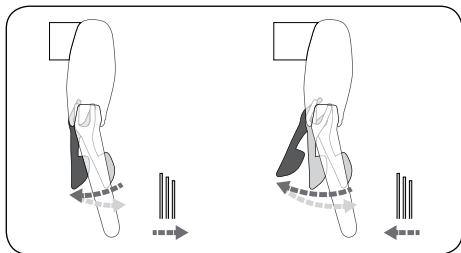


Manetki do rowerów szosowych firmy SRAM obsługiwane są w inny sposób; poniżej opis na przykładzie RED Shifters:

Manetka za prawą dźwignią hamulca przekłada łańcuch na tylnym kole zębatym. Krótkie naciśnięcie dźwigni przekłada łańcuch na mniejszą zębatkę, długie na większą.



Krótkie naciśnięcie dźwigni manetki za lewą dźwignią hamulca przekłada z przodu łańcuch na małą zębatkę, długie na dużą.



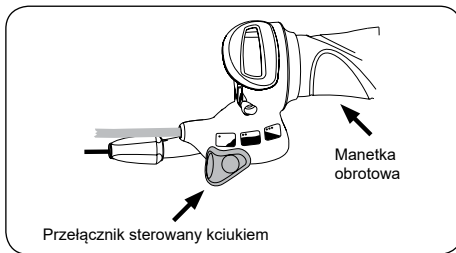
Źródło: SRAM®

Połączenie przekładni i przerzutek

Ten rodzaj zmiany przełożeń oferuje firma SRAM pod nazwą „Dual Drive”. To połączenie 3-biegowej piasty i powszechnych przerzutek. Zaletą w tym systemie jest wyeliminowanie przerzutki przedniej i tym samym mniej ukośny przebieg łańcucha.

Przekładnia w piaście obsługiwana jest sterowanym kciukiem przełącznikiem, a przerzutki manetką obrotową, w najnowszych wersjach manetką Trigger.

Dokładny sposób postępowania podczas ustawiania lub montażu i demontażu tylnego koła opisany jest w dołączonej instrukcji producenta.



Przerzutki automatyczne

To płynny system zmiany przełożeń umożliwiający rowerzyście automatyczną lub ręczną zmianę przełożeń.

Po wyborze trybu automatycznego pożądaną częstotliwość obrotów ustawia się po prostu manetką; cała reszta regulowana jest przez system. Napęd dopasowuje automatycznie i stałe przełożenie, aby wybrana przez Państwa częstotliwość obrotów była zawsze zachowana.

Aby zmieniać biegi ręcznie, należy wybrać tryb ręczny i sterować płynnie zmianami przełożeń za pomocą manetki obrotowej.

Wyboru trybu można dokonać za pomocą przycisku przy manetce.

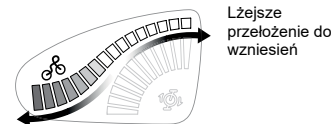


To czy ustawiony został tryb automatyczny czy ręczny rozpoznać można po wskazaniu na wyświetlaczu manetki.

Przy ustawionym trybie ręcznym na pomarańczowo podświetlony zostaje symbol rowerzysty przed wzniesieniem. Im ustawiony bieg jest niższy, tym wyżej rowerzysta znajduje się na wzniesieniu.

Tryb ręczny

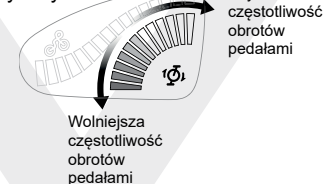
Szybsze przełożenie do większych prędkości



W trybie automatycznym na wyświetlaczu na niebiesko podświetlony zostaje symbol korby z pedałami oraz symbole kreskowe w kształcie kwadrantu. Im wyższa wybrana przez Państwa częstotliwość obrotów, tym więcej kresek jest widocznych.

Tryb automatyczny

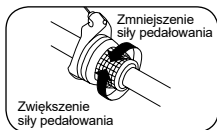
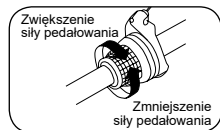
Szybsza częstotliwość obrotów pedałami



Przekładnia w piaście

Alternatywnie rower może być wyposażony w przekładnię w piaście, która jest obsługiwana przy pomocy manetki obrotowej. Informacje odnośnie obsługi oraz sposobu postępowania podczas montażu i demontażu w sytuacjach awaryjnych znajdują się w dołączonych instrukcjach obsługi. Bezpieczne oraz pomocne będzie objaśnienie Państwu przez sprzedawcę sposobu działania oraz zademonstrowanie demontażu i ponownego montażu.

Manetki obrotowe



Źródło: Shimano® techdocs

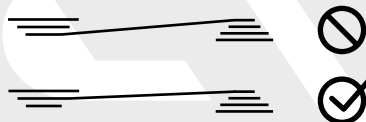
i Do roweru dołączona jest instrukcja obsługi przerzutek zamontowanych w rowerze. Szczegółowe informacje na temat posiadanego typu przerzutek można znaleźć w instrukcjach producenta i w internecie.

i Przerzutki są elementami istotnymi dla bezpieczeństwa! Przed podjęciem jazdy należy zapoznać się z instrukcjami obsługi producenta, obsługą i przerzutkami roweru. Wykonywanie prac przy przerzutkach należy zlecić specjalście! Nieoprawne i niesolidne wykonanie tych prac zagraża bezpieczeństwu użytkownika roweru!

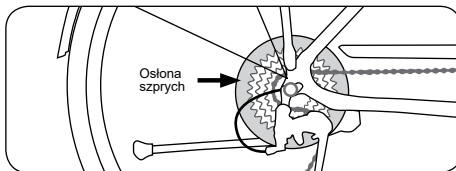
i Podczas zmiany biegów nie należy pedałowac do tyłu, ponieważ może spowodować to uszkodzenie mechanizmu zmiany przełożeń. Zmianę ustawienia przerzutek należy dokonywać powoli i ostrożnie.

Nieprawidłowe ustawienie może doprowadzić do spadnięcia łańcucha z zębatek i tym samym być przyczyną upadków. Jeżeli nie mają Państwo pewności co do prawidłowości ustawień, należy zlecić wykonanie tych czynności w specjalistycznym warsztacie.

i Nawet w przypadku prawidłowo ustawionych przerutek, w wyniku ukośnego przebiegu łańcucha mogą wystąpić nietypowe odgłosy. Jest to sytuacja normalna i nie grozi uszkodzeniem elementów mechanizmu zmiany przełożeń. Kiedy łańcuch zostanie w innym biegu ustawiony mniej ukośnie, dźwięki te ustąpią.



i Zaleca się stosowanie osłony szprych, a w przypadku rowerów miejskich, turystycznych i dziecięcych jest to wręcz wymagane. Już nieduże, nieprawidłowe ustawienie może w przeciwnym wypadku spowodować, że łańcuch lub przerzutka dostaną się pomiędzy zębatki i szprychy.



Plan przeglądów

i Nie należy zmieniać i wymieniać części roweru, chyba że na części tej samej marki i typu. W przeciwnym razie uprawienia z tytułu gwarancji i rękojmi wygasają.

i Nowoczesne części rowerowe gwarantują efektywną jazdę, są jednak wrażliwe. Należy je regularnie konserwować. Wymaga to specjalistycznej wiedzy i specjalistycznych narzędzi. Wykonywanie prac konserwacyjnych przy rowerze należy zlecić specjalście! Szczegółowe informacji na temat części oraz ich pielęgnacji i naprawy można znaleźć w instrukcjach producenta i w internecie.

Prace, które można wykonywać samodzielnie, zaznaczone są **tlustym drukiem**.

Aby zapewnić długotrwałe bezpieczne działanie i zachować prawo do świadczeń gwarancyjnych należy:

- **Po każdej jeździe czyścić i sprawdzać rower pod kątem uszkodzeń.**
- **Zlecać przeglądy w serwisie.**
- **Poddawać rower kontroli co ok. 300-500 km lub raz na 3-6 miesięcy.**
- **Sprawdzać przy tym mocne osadzenie wszystkich śrub, nakrętek i szybkozamykaczy.**
- **Do dokręcania używać klucza dynamometrycznego!**
- **Pielęgnować i smarować części ruchome (poza powierzchniami smarowania) zgodnie z zaleceniami producenta.**
- **Zlecić naprawę wszelkich uszkodzeń lakieru.**
- **Zlecić naprawę uszkodzonych i zużytych części.**

Terminy i zakres inspekcji

Przed każdym użyciem roweru:

Czynność do wykonania

Konserwacja/przegląd:

Sprawdzić

- **szprychy**
- **obręcze pod kątem zużycia i właściwego wycentrowania**
- **opony pod kątem uszkodzeń i obecności ciał obcych**
- **szybkoszamykacze**
- **działanie przrzutek i amortyzacji**
- **działanie hamulców**
- **hamulce hydrauliczne pod kątem szczelności**
- **oświetlenie**
- **dzwonek**
- **opony dętkowe i bezdętkowe pod kątem bezpiecznego osadzenia i prawidłowego ciśnienia powietrza**

Po przejechaniu 200 km od dnia zakupu, a następnie co najmniej raz w roku:

Czynność do wykonania

Skontrolować:

- **opony i koła**

Momenty dokręcenia pedały

- kierownica • siodło
- korby • wszystkie połączenia śrubowe
- sztyca

Ustawienie następujących komponentów:

- zestaw sterowy • przrzutki
- hamulce • elementy amortyzujące

Po przejechaniu od 300 do 500 km:

Czynność do wykonania

Sprawdzić

- **łańcuch** • **kasetę zębatek** • **obręcz**
- **zębatki** • **pasek zębaty**
- klocki hamulcowe pod kątem zużycia, w razie potrzeby wymienić

Czyszczyć:

- **łańcuch** • **kasetę zębatek**
- **zębatki** • **pasek zębaty**

Smarowanie:

- **łańcuch odpowiednim środkiem smarującym**

Skontrolować:

- prawidłowe osadzenie wszystkich połączeń śrubowych

Po przejechaniu 1000 km

Czynność do wykonania

- zlecić kontrolę hamulca w piśmie, ewentualnie nasmarować osłonę hamulca specjalnym smarem lub wymienić

Po przejechaniu 3000 km

Czynność do wykonania

Zlecić specjalistę sprawdzenie, wyczyszczenie, ewentualnie wymianę:

- piasty • zestaw sterowy • hamulce
- pedały • przrzutki

Po jeździe w deszczu:

Czynność do wykonania

Czyszczenie i smarowanie:

- **mechanizm zmiany** • **hamulce (poza przełożenia powierzchniami smarowania)**
- **łańcuch**
- **pielęgnować przeguby ramy z pełną amortyzacją zgodnie ze wskazaniem producenta**



Zapytać sprzedawcę o odpowiednie środki smarne! Nie wszystkie środki smarujące nadają się do każdego przeznaczenia. Stosowanie niewłaściwych środków smarujących może być przyczyną uszkodzenia lub pogorszenia się działania urządzeń!

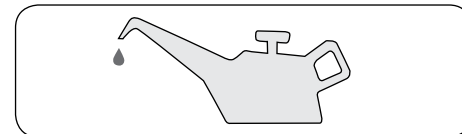


Dla bezproblemowego i bezpiecznego działania roweru niezwykle ważny jest pierwszy przegląd! Ciężna i szprychy ulegają wydłużeniu, połączenia śrubowe mogą się poluzować. Dlatego przeprowadzenie pierwszego przeglądu należy zlecić specjalistę.

Smarowanie



Prace przy rowerze wymagają fachowej wiedzy, specjalistycznych narzędzi i doświadczenia! Wykonanie lub kontrolę wszystkich prac związanych z częściami ważnymi dla bezpieczeństwa należy zlecić specjalście!



Plan smarowania

Jakie elementy podlegają smarowaniu?	W jakich odstępach czasu?	Przy użyciu jakich środków smarujących?
Łańcuch	Po czyszczeniu w przypadku zabrudzenia, po jeździe podczas deszczu, co 250 km	Olej łańcuchowy
Linki hamulców i przerutek	Przy nieprawidłowym działaniu, 1 raz w roku	Smar bezsilikonowy
Łożyska kół, łożyskowanie pedałów, łożysko suportu	1 raz w roku	Smar łożyskowy
Elementy amortyzujące	Po czyszczeniu w przypadku zabrudzenia, po jeździe podczas deszczu, zgodnie z zaleceniami producenta	Specjalny olej w aerozolu
Gwint podczas montażu	Przy montażu	Smar do montażu
Powierzchnie styku części karbonowych	Przy montażu	Pasta montażowa do części karbonowych
Powierzchnie ślizgu szybkozamykaczy	1 raz w roku	Smar, olej w aerozolu
Metalowe sztyce w metalowych ramach	Przy montażu	Smar
Przeguby przerutek	Przy nieprawidłowym działaniu, 1 raz w roku	Olej w aerozolu
Przeguby hamulców	Przy nieprawidłowym działaniu, 1 raz w roku	Olej w aerozolu
Przeguby w ramach amortyzowanych	Przy nieprawidłowym działaniu, przy zabrudzeniu	Zgodnie ze wskazaniem producenta

Połączenia śrubowe



Wszystkie śruby przy rowerze należy dokręcać z właściwym momentem dokręcenia (prawidłową siłą dokręcenia). Zbyt duży moment dokręcenia może uszkodzić śrubę, nakrętkę lub samą część. Należy koniecznie użyć klucza dynamometrycznego. Bez tego specjalistycznego narzędzia nie można w prawidłowy sposób dokręcić połączeń śrubowych!



Jeżeli na jakimś elemencie podano wartość momentu dokręcenia, to należy tego zalecenia koniecznie przestrzegać. Należy zapoznać się z instrukcją obsługi producenta. W niej podane są prawidłowe momenty dokręcenia.

Połączenie śrubowe	Moment dokręcenia
Ramię mechanizmu korbowego, stal	30 Nm
Ramię mechanizmu korbowego, aluminium	40 Nm
Pedały	40 Nm
Nakrętka na oś, przednia	25 Nm
Nakrętka na oś, tylna	40 Nm
Wspornik kierownicy, zacisk	8 Nm
A-Head, zacisk	9 Nm
Rogi kierownicy, regulacja kąta nachylenia	10 Nm
Śruba, zacisk sztycy, M8	20 Nm

Połączenie śrubowe	Moment dokręcenia
Śruba, zacisk sztycy, M6	14 Nm
Śruba jarzma siodła	20 Nm
Klocki hamulcowe	6 Nm
Mocowanie dynamy	10 Nm

Dla części karbonowych:

Połączenie śrubowe	Moment dokręcenia
Obejma przerzutki	3 Nm*
Zacisk manetki przerzutki	3 Nm*
Zacisk dźwigni hamulca	3 Nm*
Zacisk kierownica - wspornik kierownicy	5 Nm*
Zacisk wspornik kierownicy - widelec	4 Nm

Połączenie śrubowe	Gwint	Maks. moment dokręcenia
Śruba, zacisk sztycy, bez nakrętki	M 5	4 Nm*
Śruba, zacisk sztycy, bez nakrętki	M 6	5,5 Nm*
Hak przerzutki	M 10 x 1	8 Nm*

Połączenie śrubowe	Gwint	Maks. moment dokręcenia
Uchwyt na bidon	M 5	4 Nm*
Łożyska suportu	BSA	zaleceniami producenta*
Zacisk hamulca tarczowego, Shimano (IS i PM)	M 6	6 – 8 Nm
Zacisk hamulca tarczowego, AVID (IS i PM)	M 6	8 – 10 Nm
Zacisk hamulca tarczowego, Magura (IS i PM)	M 6	6 Nm

Powszechnie obowiązujące momenty dokręcenia dla połączeń śrubowych

Ogólnie dla połączeń śrubowych obowiązują następujące momenty dokręcenia:

Średnica śruby	Klasa właściwości mechanicznych śrub			Jednostka
	8.8	10.9	12.9	
M 4	2,7	3,8	4,6	Nm
M 5	5,5	8,0	9,5	Nm
M 6	9,5	13,0	16,0	Nm
M 8	23,0	32,0	39,0	Nm
M 10	46,0	64,0	77,0	Nm

* Zaleca się stosowanie pasty montażowej do części karbonowych

Akcesoria niezamontowane



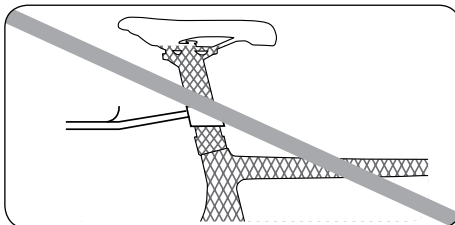
Dołączone akcesoria należy mocować zawsze zgodnie z przepisami i instrukcją. W przypadku wszystkich połączeń śrubowych należy przestrzegać prawidłowych momentów dokręcenia (patrz strona 36 „Obowiązujące momenty dokręcenia dla połączeń śrubowych”)

- Używać tylko takich elementów dodatkowego wyposażenia, które spełniają obowiązujące przepisy prawne i przepisy kodeksu drogowego.
- Stosowanie niedopuszczonych akcesoriów może być przyczyną wypadków i ciężkich upadków. Należy używać wyłącznie oryginalnych akcesoriów i części pasujących konkretnie do Państwa roweru.
- Należy poradzić się specjalisty.

Niezamontowany bagażnik



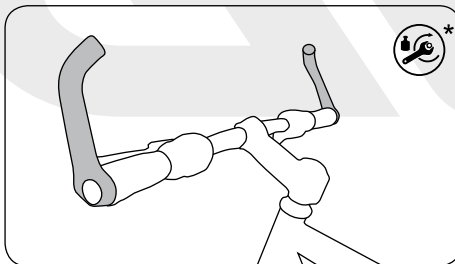
Bagażniki należy montować wyłącznie przy rowerach dopuszczonych przez producenta do takich zastosowań. Do montażu należy używać wyłącznie mocowań przewidzianych do takich zastosowań. Jeżeli rower posiada ramę i części karbonowe, należy zapytać sprzedawcę, czy można przewozić bagaż, a jeśli tak, to w jaki sposób. Nie przymocowywać żadnych bagażników do sztycy! Nie jest ona do tego przystosowana. Przeciążenie sztycy przez bagażnik może prowadzić do jej pęknięć grożących upadkami z poważnymi skutkami.



Podczas załadowywania bagażnika należy zwracać uwagę na to, aby nie zasłaniać reflektorów, lamp tylnych itp.!

Należy unikać jednostronnego obciążania bagażnika.

Barendy / Rogi kierownicy



Barendy i rogi kierownicy muszą być zawsze zamocowane do kierownicy z prawidłowym momentem dokręcenia. W innym przypadku może dojść do upadków. Przed montażem należy się upewnić, czy barendy zostały dopuszczone do stosowania przez producenta kierownicy. Tylko wówczas można je zamontować.



Nie wszystkie ramy i części z karbonu można łączyć ze sobą! Należy zapoznać się z załączoną instrukcją producenta. Zasięgnąć informacji u sprzedawcy.



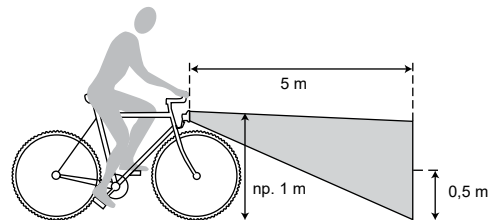
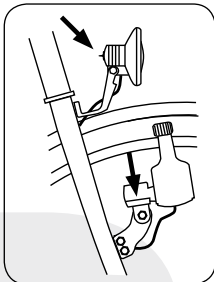
Akcesoria zamontowane

Akcesoria / Pielęgnacja / Części zamienne

Układ oświetleniowy

Dyna boczne włącza się przeważnie poprzez naciśnięcie je w dół.

Włącznik dynama w piaście znajduje się z tyłu lampy lub przy kierownicy. Jeżeli układ oświetleniowy wyposażony jest w czujnik, wówczas włączanie i wyłączenie następuje automatycznie.



Układ oświetleniowy

Zależnie od zastosowanego w Państwa rowerze systemu oświetleniowego, na wymianę potrzebować będziecie różne elementy oświetlenia. Dane odnośnie odpowiednich żarówek znajdują się poniżej.

Zastosowane oświetlenie

Parametry elementu oświetleniowego

Reflektor	6 V	2,4 W
Reflektor Halogen	6 V	0,6 W
Lampa tylna	6 V	0,6 W
Lampa tylna ze światłem postojowym	6 V	0,6 W
Oświetlenie ledowe	Wymiana diod ledowych nie jest możliwa	
Dynamo	6 V	3 W
Dynamo w piaście	6 V	3 W



Należy zapoznać się z instrukcją obsługi dołączonej do układu oświetleniowego. Najczęstszą przyczyną zakłóceń w działaniu oświetlenia jest, w przypadku klasycznych lamp, uszkodzona żarówka. Jeżeli użytkownik posiada predyspozycje manualne, może to sprawdzić samodzielnie i wymienić żarówkę. W odpowiednie żarówki można zaopatrzyć się w sklepie rowerowym. W nowoczesnych lampach diodowych wymiana żarówek nie jest możliwa.



Lampy i reflektory należy regularnie czyścić. Nadaje się do tego ciepła woda i środek czyszczący lub środek do mycia naczyń. Miejsca styków należy pielegnować odpowiednim olejem w aerozolu.

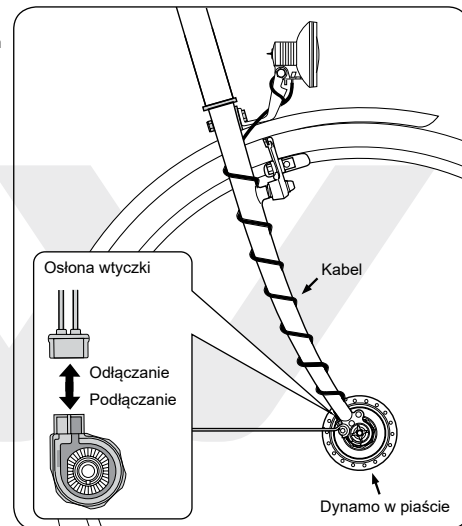


Sprawnie funkcjonujący układ oświetleniowy może ratować życie! Kontrolę i naprawę należy zlecać specjalistom.

Prądnicą / Dynamo

Dynamo wytwarza energię niezbędną do zasilania lampy przedniej i tylnej.

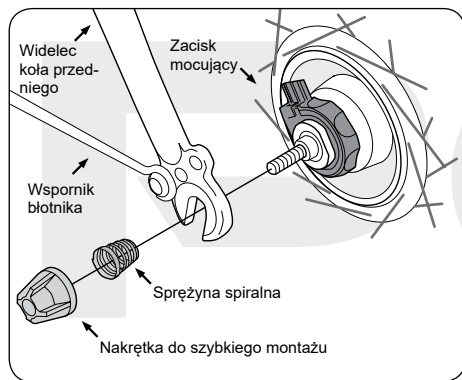
Dynamo w piaście



Jeżeli rower posiada dynamo w piaście, można je łatwo włączyć i wyłączyć przełącznikiem znajdującym się w tylnej części lampy koła przedniego. Jeżeli układ oświetleniowy roweru wyposażony jest w czujnik światła, dynamo włącza i wyłącza się automatycznie.

i Przed demontażem koła przedniego należy najpierw usunąć zacisk mocujący kabla lampy.

Podłączając kabel lampy zacisk mocujący dynamo w piaście musi znajdować się z prawej strony w stosunku do kierunku jazdy. Połączyć prawidłowo wtyczki ze sobą i sprawdzić działanie oświetlenia. Obrócić w tym celu koło przednie i skontrolować czy lampa świeci.



Źródło: Shimano® techdocs

Awaria układu oświetleniowego

i Układ oświetleniowy jest elementem ważnym dla bezpieczeństwa, jego prawidłowe funkcjonowanie może ratować życie! Prace kontrolne i konserwacyjne w przypadku wystąpienia awarii lub krótkotrwałych zakłóceń funkcjonowania należy zlecać autoryzowanym serwisom.

i Lampy przednie i tylne układu oświetleniowego należy czyścić w regularnych odstępach czasu! Do tego celu wystarczy używać ciepłej wody i płynu do mycia naczyń. Miejsca styków należy utrzymywać w czystości za pomocą odpowiedniego oleju pielęgnacyjnego oraz zapewnić ich przewodność!

Państwa rower wyposażony jest w nowoczesny układ oświetleniowy. Zapewnia nie tylko standardowe oświetlenie, ale spełnia również funkcje zabezpieczające, jak np. światło postojowe. Jeżeli zatrzymujecie się w nocy, np. na światłach, jesteście widoczni dla innych uczestników ruchu.

Niektóre modele wyposażone są również w nowo opracowane światła do jazdy dziennej. W zależności od sytuacji podczas jazdy światła te zasilane są różnymi źródłami zasilania. Należy zapoznać się z załączonymi instrukcjami producenta tych urządzeń.

Błotniki

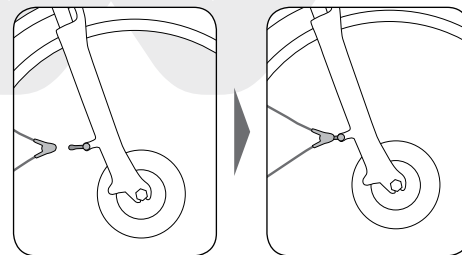
Błotniki zabezpieczane są w odpowiedniej pozycji za pomocą specjalnych wsporników. Długość wspornika jest optymalna wówczas, gdy wewnętrzna krawędź błotnika przebiega po łuku, równoległe do opony. Błotnik nie może się odłączać podczas normalnej jazdy. Na wypadek, gdyby pomiędzy błotnik a oponę dostało się ciało obce, błotnik wyposażony jest w mocowanie zabezpieczające. W taki przypadek mocowanie wypina się, co zapobiega upadkom.

i Jazda musi zostać natychmiast przerwana, jeżeli między oponą a błotnik dostanie się ciało obce. Przed ponownym rozpoczęciem jazdy należy usunąć ciało obce. W innym przypadku zachodzi niebezpieczeństwo upadku i ciężkich obrażeń.

i Nigdy nie należy podejmować dalszej jazdy z odłączonymi wspornikami błotnika, ponieważ mogą zaklinować się w kole i je zablokować.

Przed ponownym użyciem roweru należy koniecznie zlecić wymianę uszkodzonych błotników w specjalistycznym warsztacie. Należy regularnie kontrolować pewne zamocowanie wsporników w zabezpieczeniach.

Ponownie zamknąć zatrzask zabezpieczenia



Jak można zobaczyć na ilustracji, do wspornika zamocowany jest zatrzask z tworzywa sztucznego.

- Zatrzask należy włożyć w gniazdo zatrzaskowe na widelcu.

- Błotniki należy ustawić w taki sposób, aby nie dotykały opony.

Bagażnik



Bagaż wpływa na zachowanie się roweru podczas jazdy. Między innymi wydłuża się droga hamowania. Może to skutkować poważnym wypadkiem. Styl jazdy należy dostosować do różnych właściwości jezdnych, tzn. odpowiednio wcześniej rozpoczynając hamowanie i liczyć się ze spowolnionym działaniem kierownicy. Bagaż wolno przewozić wyłącznie na przewidzianym do tego bagażniku! Nie przymocowywać żadnych bagażników do sztycy! Nie jest ona do tego przystosowana. Przeciążenie sztycy spowodowane montażem bagażnika może prowadzić do pęknięcia sztycy i ciężkich upadków!

- Foteliki dziecięce można mocować do bagażnika tylko wtedy, gdy wyposażone są w odpowiednie do tego uchwyty i gdy producent roweru i bagażnika na to pozwala.
- Zwrócić uwagę, żeby nic nie zaplątało się w sprzysy i obracające się części.



Podczas jazdy z bagażem, należy bezwzględnie przestrzegać dopuszczalnej masy całkowitej roweru (patrz strona D). Dane dotyczące nośności bagażnika są na nim zawsze podane.



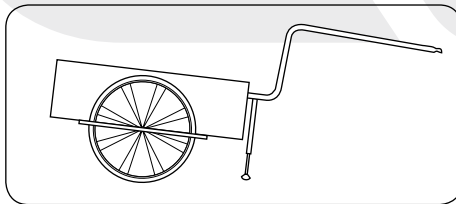
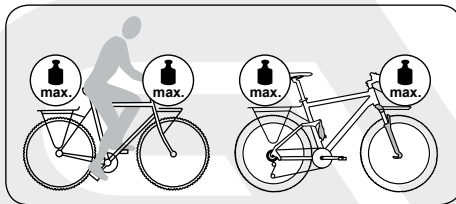
Podczas załadowywania bagażnika należy zwracać uwagę na to, aby nie zasłaniać reflektorów, lamp tylnych itp.!

Należy unikać jednostronnego obciążania bagażnika.

Bagażnik przedni



Bagażniki przednie montowane są na osi przedniej lub na widelcu koła przedniego. Bagażniki przednie bardzo znacznie zmieniają sposób zachowania się roweru podczas jazdy! Jazdę z załadowanym bagażnikiem przednim należy potrenować na bezpiecznym terenie!



Należy zasięgnąć informacji, czy Państwa rower dopuszczony jest do jazdy z przyczepką. Powinno to być wpisane przez sprzedawcę na stronie „Dokument przekazania roweru”.

Należy używać wyłącznie atestowanych przyczeppek. Można to rozpoznać np. po znaku GS. Należy zasięgnąć porady specjalisty. To on powinien również dokonać bezpiecznego montażu koniecznego sprzętu.

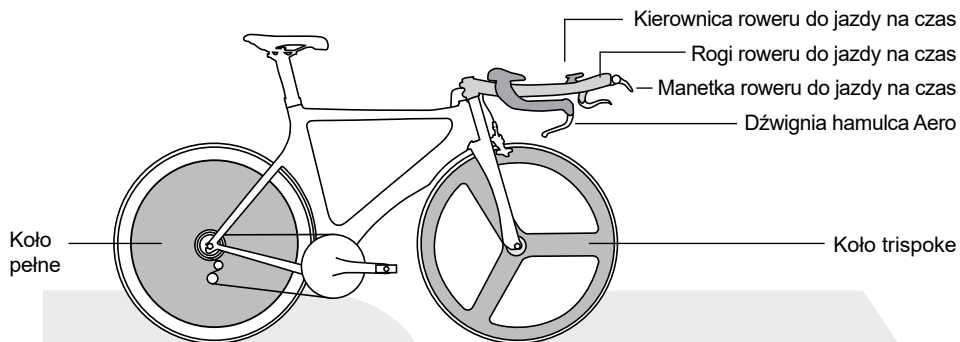
Należy mieć na uwadze, że rower z przyczepką jest znacznie dłuższy, niż znany użytkownikowi. Rower z przyczepką również inaczej pokonuje zakręty, niż rower bez przyczepki. Należy się z tym najpierw zapoznać. Dlatego należy najpierw poćwiczyć jazdę z niezaladowaną przyczepką na bezpiecznym, zamkniętym dla ruchu drogowego terenie, zanim wyjedzie się na drogi publiczne.



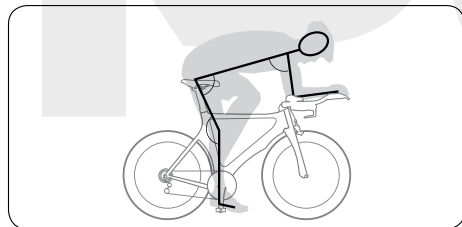
Należy przeczytać instrukcję obsługi producenta. Często zawiera ona ważne wskazówki odnośnie jazdy z przyczepką. Można zapoznać się również z informacjami na odpowiedniej stronie internetowej.

Należy sprawdzić, czy producent podał maksymalną ładowność przyczepki oraz jej maksymalną dopuszczalną prędkość jazdy. Wartości tych należy przestrzegać. Zgodnie z przepisami prawnymi osoby w wieku poniżej 16 lat nie mogą jeździć z przyczepką.

Zakup roweru do jazdy na czas lub roweru triathlonowego



TT/Rower do jazdy na czas



Pozycja jazdy na rowerze do jazdy na czas

i W przypadku rowerów do jazdy na czas i rowerów triathlonowych pozycja siedzenia i kierowania różni się zasadniczo od klasycznej pozycji siedzenia na rowerach szosowych. Należy zapytać specjalistę, jak powinno siedzieć się na rowerze do jazdy na czas i rowerze triathlonowym.



Właściwości jezdne roweru z kierownicą lub rogami do rowerów do jazdy na czas mogą być inne niż dotychczas znane użytkownikowi, a nawet stwarzać zagrożenie. Także dźwignie hamulca oraz manetki są bardziej niż zwykle oddalone od rąk. Opanowanie jazdy na takim rowerze należy poćwiczyć na bezpiecznym, zamkniętym dla ruchu drogowego terenie.

Koła pełne, koła specjalne

Jeżeli rower wyposażony jest w koła pełne, trispokes lub inne koła specjalne, należy zapoznać się z instrukcją obsługi i konserwacji kół dostarczoną przez producenta.

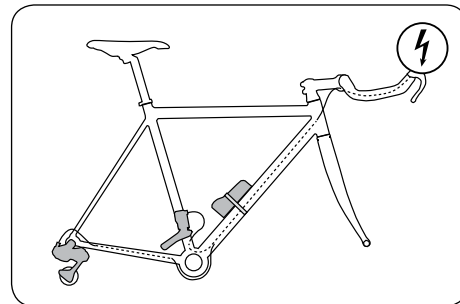


Jazda, hamowanie i kierowanie rowem z kołami specjalnymi różnią się od dotychczas znanych użytkownikowi. Szczególnie przy trispokes i kołach pełnych działanie wiatru jest bardziej odczuwalne niż w przypadku tradycyjnych kół. Obręcze wykonane z innego tworzywa niż aluminium powodują, że również hamowanie jest inne lub wręcz znacznie trudniejsze, niż znane użytkownikowi. Do nowego roweru i jego właściwości jezdnych należy przyzwyczaić się jeżdżąc po bezpiecznym, zamkniętym dla ruchu drogowego terenie.

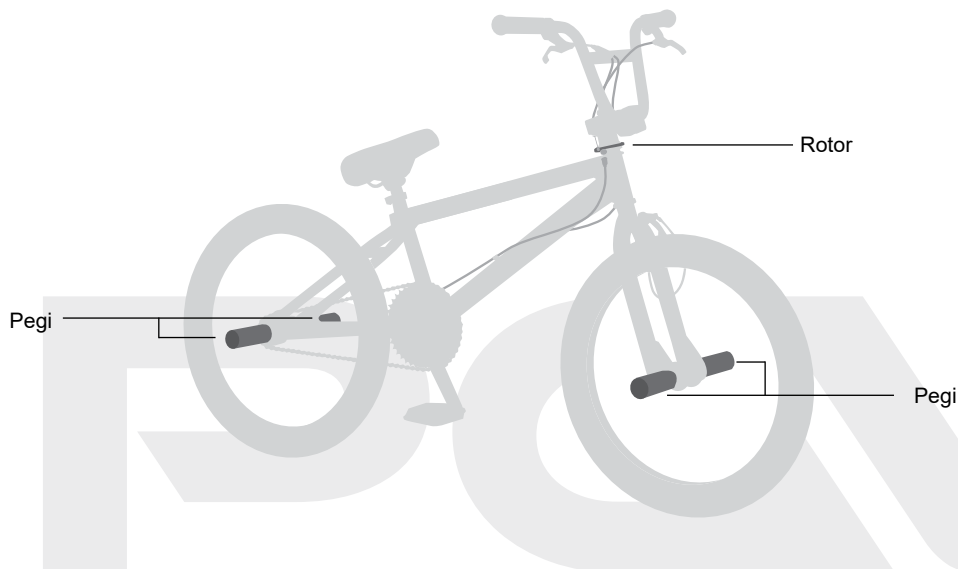
Przerzutki elektryczne / elektroniczne

Jeżeli rower wyposażony jest w przerzutkę elektryczną, należy zapoznać się z dołączonymi instrukcjami producenta odnośnie ich obsługi i konserwacji.

Wykonywanie prac przy przerzutkach elektronicznych należy zlecić specjalistom! Należy zasięgnąć informacji u specjalisty dotyczących obsługi i pielęgnacji tej części.



Zakup roweru BMX

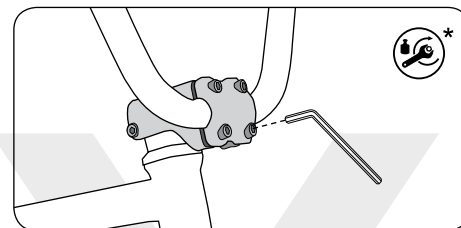


i Należy pamiętać, że rowery BMX **nie** są przeznaczone do użytkowania na drogach publicznych. BMX to potencjalnie niebezpieczny sport. Do jazdy na rowerze BMX należy zakładać kask i ochraniacze.

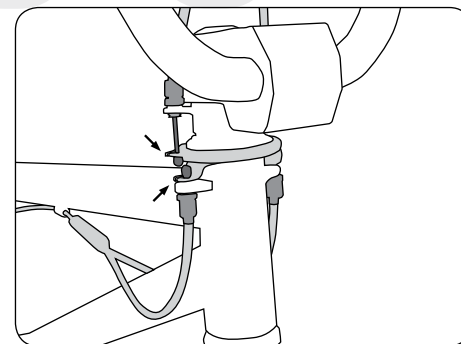
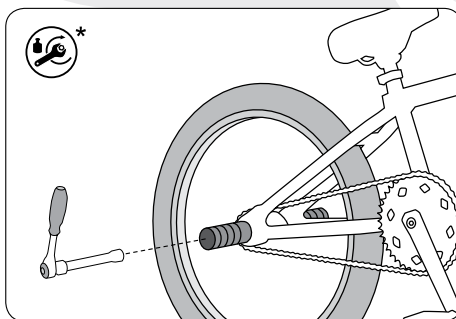
⚠ Ze względu na specjalne zastosowanie, na pegi działają duże siły. Części te powinny być bezpiecznie zamontowane oraz regularnie sprawdzane w serwisie.



Ze względu na specyficzną kierownicę i zastosowanie, na kierownicę i wspornik kierownicy działają duże siły. Obydwie te części powinny być bezpiecznie zamontowane oraz regularnie sprawdzane w serwisie.



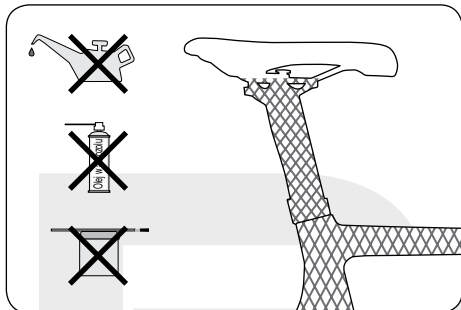
Bezpieczne zamocowanie linek hamulca w rotorze jest bardzo ważne. Zużywając się, mogą się rozciągnąć. Części te powinny być bezpiecznie zamontowane oraz regularnie sprawdzane w serwisie.



Części karbonowe



Ram i części karbonowych nie można smarować smarem i olejem. Do części karbonowych należy stosować specjalną pastę montażową.



Karbon jest szczególnym materiałem, wymagającym specjalnego traktowania i pielęgnacji podczas montażu roweru oraz jego konserwacji, użytkowania, transportu i przechowywania.

Właściwości karbonu



Części karbonowe nie mogą być zdeformowane, wgniecione ani wygięte po wypadku / upadku. Istnieje możliwość uszkodzenia lub odpryskiwania włókien, mimo że nie jest to widoczne z zewnątrz!

Dlatego należy bardzo dokładnie kontrolować ramę i wszystkie inne karbonowe elementy, zwłaszcza po upadku lub po przewróceniu się roweru.

- Skontrolować je pod kątem odprysków, zarysowań, głębokich rys, dziur oraz innych zmian powierzchni karbonowej.
- Sprawdzić, czy części sprawiają wrażenie bardziej miękkich lub mniej twardych niż zazwyczaj.
- Sprawdzić, czy poszczególne warstwy (lakier, warstwa wykończająca lub włókna) nie uległy odwarstwieniu.
- Sprawdzić, czy nie słychać jakichś dziwnych odgłosów lub trzasków.

Jeżeli nie są Państwo absolutnie pewni, co do nienaruszonego stanu części karbonowych, należy zlecić ich kontrolę w serwisie!



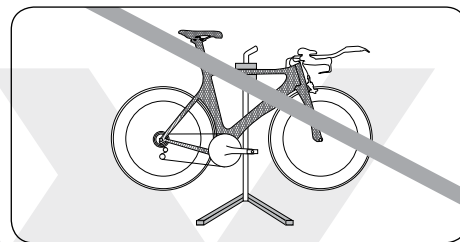
Niektóre części karbonowe wymagają do zamocowania niższych momentów dokręcenia niż części metalowe. Zbyt wysokie momenty obrotowe mogą prowadzić do ukrytych, niewidocznych z zewnątrz uszkodzeń. Ramy lub inne części mogą pęknąć lub ulec deformacji, co może być przyczyną upadku użytkownika. Dlatego też należy zawsze przestrzegać dołączonych wskazówek producenta lub zasięgnąć informacji w sklepie rowerowym. W celu uzyskania zalecanej siły dokręcenia należy zawsze używać klucza dynamometrycznego. Elementów karbonowych nie wolno smarować smarem. Do montażu części karbonowych i bezpiecznego ich zamocowania z mniejszym momentem dokręcenia przeznaczone są specjalne pasty montażowe.

Części karbonowych nie wolno wystawiać na działanie wysokich temperatur! Nawet w samochodzie, wskutek silnego działania promieni słonecznych mogą panować tem-

peratury mające negatywny wpływ na części karbonowe.

Należy przestrzegać wskazówek odnośnie transportu rowerów z częściami karbonowymi.

Nie wolno mocować roweru w stojaku montażowym bezpośrednio za ramę karbonową, należy mocować przy sztycy. Jeżeli sztyca również jest karbonowa, na czas prac zaleca się montaż wspornika metalowego.



Następujące części i elementy karbonowe należy regularnie (co najmniej co 100 km) kontrolować pod kątem nieprawidłowości jak rysy, pęknięcia lub zmiany powierzchni oraz sprawdzić po każdym wypadku lub upadku z roweru:

obszary wokół gniazd gwintowanych na bido, szczelinę haka, gniazda łożysk w ramie z pełną amortyzacją, gniazda elementów amortyzujących w ramie głównej i tylnym trójkącie ramy, obejmę wspornika siodła, hak przerzutki, obszar zacisku przerzutki, gniazdo hamulca tarczowego lub bolec zacisku, miski sterowe oraz panewki suportu.

Karbon =

Transport roweru



Samochodem

Zaleca się stosowanie wyłącznie takich samochodowych bagażników dachowych i hakowych, które spełniają wymogi stosownych urzędów wydających zezwolenia do ich stosowania.

Urzędowo dopuszczone bagażniki dachowe, hakowe oraz innego typu gwarantują bezpieczeństwo eksploatacji. Należy zwracać uwagę, aby posiadały znak jakości, np. znak GS.



Złe bagażniki mogą być przyczyną wypadków. Styl jazdy należy dostosować do ciężaru transportowanego na dachu samochodu.



Podczas transportu roweru na dachu zmienia się całkowita wysokość pojazdu.

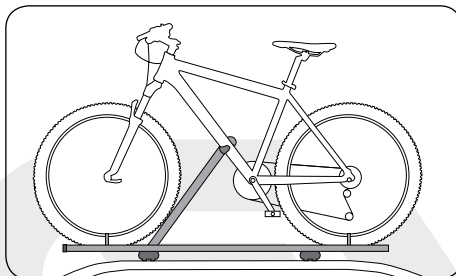
Rower należy zamocować starannie, aby nie odłączył się od bagażnika. Może to być przyczyną poważnych wypadków drogowych. Podczas transportu należy wielokrotnie sprawdzać mocowania. Luźne elementy (narzędzia, pompka, torby lub foteliki dziecięce) mogą odpaść podczas transportu i stwarzać zagrożenie dla innych uczestników ruchu. Dlatego przed podróżą należy zdjąć z roweru wszystkie luźne elementy.

Montaż roweru za kierownicę, wspornik kierownicy, siodło lub wspornik siodła możliwy jest jedynie wówczas, gdy taki sposób montażu został przewidziany przez producenta. Nie należy stosować mocowań, które mogłyby uszkodzić widelec roweru lub ramę.



Nigdy nie należy mocować roweru za części karbonowe.

Podczas transportu rower powinien zawsze stać na kołach, chyba że producent bagażnika przewiduje inny sposób montażu. Przy zakładaniu roweru na bagażnik dachowy lub tylny nigdy nie należy mocować roweru do korb pedałów. Mogłyby one się poluzować i spowodować ciężki wypadek.



Rower karbonowy nie nadaje się do transportu na dachu samochodu, ponieważ rowery mocowane są zwykle za pomocą klamry, która obejmuje rurę ramy.

Informacje na temat zastosowania oraz montażu części i akcesoriów rowerowych można również znaleźć na stronach internetowych ich producentów. Należy zasięgnąć informacji, jeżeli stosuje się coś nowego.



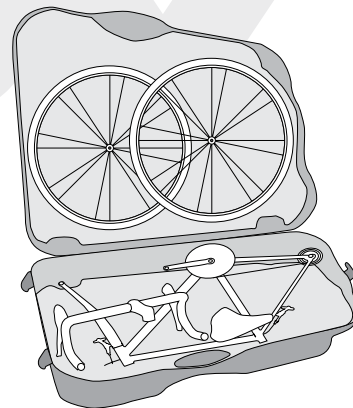
Pociągiem

W publicznym transporcie lokalnym obowiązują różne regulacje odnośnie transportu lub przewożenia rowerów. O możliwościach wykorzystania autobusu i pociągu do transportu roweru należy dowiedzieć się jeszcze przed rozpoczęciem jazdy.



Samolotem

Należy zasięgnąć informacji w linii lotniczej na temat regulacji dotyczących transportu sprzętu sportowego / rowerów. Może istnieć konieczność zgłoszenia roweru. Rower należy starannie zapakować, aby uniknąć szkód transportowych. Do zapakowania można użyć specjalnej walizki na rower, a także stabilny karton transportowy. Najlepiej zapytać o to sprzedawcę.



Odpowiedzialność za wady fizyczne rzeczy (świadczenia gwarancyjne)

i W Niemczech / Austrii i wszystkich krajach Unii Europejskiej obowiązują częściowo ujednolicone warunki świadczeń gwarancyjnych / odpowiedzialności za wady fizyczne rzeczy. Zapoznać się z obowiązującymi przepisami krajowymi.

i W razie wystąpienia wady / przypadku objętego gwarancją należy skontaktować się ze sprzedawcą. Wszystkie dowody kupna oraz potwierdzenia przeprowadzenia inspekcji należy przechować.

W krajach obowiązującego przepisów unijnych sprzedawca oferuje gwarancję na usterki na okres przynajmniej dwóch lat od daty sprzedaży. Taka gwarancja obejmuje usterki, które zaistniały już podczas kupna/przekazania urządzenia. W okresie pierwszych sześciu miesięcy zakłada się, że znalezione usterki istniały już w chwili kupna.

Rowery są technicznie zaawansowane urządzenia. Dlatego konieczne jest staranne przestrzeganie wszystkich okresów przeglądowych. Niewykonanie przeglądu może skutkować odstąpieniem sprzedawcy od gwarancji, o ile prace konserwacyjne mogłyby zapobiec zaistnieniu usterki. Wszystkie konieczne prace konserwacyjne opisano w rozdziałach niniejszej instrukcji użytkowania oraz w załączonych instrukcjach użytkowania producentów poszczególnych komponentów.

W większości przypadków można od razu zażądać usunięcia usterki. Jeżeli okaże się to bezskuteczne, co uznaje się po drugiej próbie późniejszego spełnienia świadczenia, kupujący ma prawo zażądać obniżenia ceny lub może odstąpić od umowy.

Ochrona środowiska - wskazówki

Uniwersalne środki do czyszczenia i pielęgnacji

Podczas pielęgnacji i czyszczenia roweru należy pamiętać o ochronie środowiska. Dlatego do czyszczenia i pielęgnacji roweru należy używać środków czyszczących ulegających biodegradacji. Zwracać uwagę, aby środki do czyszczenia nie dostały się do kanalizacji. Do czyszczenia łańcucha należy używać odpowiedniego urządzenia oraz właściwie utylizować stary środek smarny w odpowiednim zakładzie utylizacji odpadów.

Środki do czyszczenia hamulców oraz środki smarujące

Ze środkami do czyszczenia hamulców oraz środkami smarującymi należy postępować tak, jak z uniwersalnymi środkami do czyszczenia i pielęgnacji.

Opony i dętki

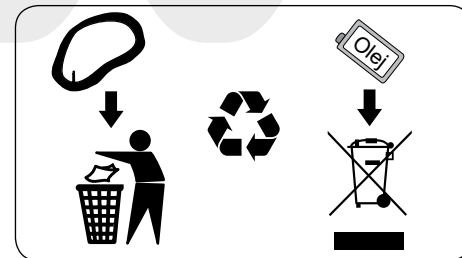
Zużyte opony i dętki nie kwalifikują się jako odpady domowe i muszą one zostać oddane do utylizacji w składowisku odpadów.

Części i ramy karbonowe

Części i ramy karbonowe to klejone w warstwy włókna węglowe. Utylizację uszkodzonych części zaleca się zlecić sprzedawcy.

Akumulatory i baterie

Akumulatory i baterie nie kwalifikują się jako odpady domowe i muszą one zostać oddane w punkcie sprzedaży do dalszej utylizacji.



Przeglądy

Na co należy zwrócić uwagę przy kolejnym przeglądzie:

Części, które powinny zostać wymienione:

Zauważone problemy:

1. Przegląd
Po przejechaniu ok. 200 kilometrów

Przeprowadzone czynności:

Użyte materiały:

Data, Podpis

Pieczętka sklepu

2. Przegląd
Po przejechaniu ok. 1000 kilometrów

Przeprowadzone czynności:

Użyte materiały:

Data, Podpis

Pieczętka sklepu

3. Przegląd

Po przejechaniu ok. 2000 kilometrów

Przeprowadzone czynności:

Użyte materiały:

Data, Podpis

Pieczętka sklepu

4. Przegląd

Przeprowadzone czynności:

Użyte materiały:

Data, Podpis

Pieczętka sklepu

5. Przegląd

Przeprowadzone czynności:

Użyte materiały:

Data, Podpis

Pieczętka sklepu

PGW

Dokument przekazania roweru

Rower wyszczególniony w rozdziale „Karta identyfikacyjna roweru” przekazany został klientowi w stanie kompletnie zmontowanym i gotowym do jazdy. Jest rowerem typu _____, zgodnie z rozdziałem „Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem”.

Kontrola działania następujących części:

- Koła: naciąg szprych, bezpieczne osadzenie, wycentrowanie, prawidłowe ciśnienie powietrza
- Wszystkie połączenia śrubowe: bezpieczne osadzenie, prawidłowy moment dokręcenia
- Przerzutki
- Hamulce
- Układ oświetleniowy
- Dopasowanie pozycji siedzenia do użytkownika
- Dopasowanie elementów amortyzujących do użytkownika
- Oddzielnie zamontowano i sprawdzono następujące części:

-
- Jazda próbna montażysty / odbiór
 - Udzielenie instrukcji klientowi odnośnie obsługi roweru
 - Dźwignia hamulca przedniego, prawa
 - Dźwignia hamulca przedniego, lewa

Przekazał (pieczętka sklepu):

Data _____ Podpis montażysty / sprzedawcy _____

Przekazano i objaśniono następujące instrukcje obsługi:

Rower

Dodatkowo:

- Przerzutki
- Układ hamowania
- Inna dokumentacja:
- Elementy amortyzujące
- Pasek zębaty

Dopuszczony do montażu przyczepki tak nie

Dopuszczony do montażu fotelika dziecięcego tak nie

Dopuszczony do montażu bagażnika tak nie

Dopuszczony do używania w zawodach tak nie

Dopuszczony do używania w parkach rowerowych tak nie

Dopuszczalna masa całkowita dla tego roweru wynosi 125 kg.

Niezależnie od tego obowiązuje, szczególnie dla rowerów dziecięcych oraz młodzieżowych: _____ kg

(waga roweru + użytkownika + bagażu + przyczepki).

Klient / Odbiorca / Właściciel

Nazwisko _____

Adres _____

Kod pocztowy, miejscowość _____

E-mail _____

Data _____ Podpis odbiorcy / właściciela _____

Karta identyfikacyjna roweru

Producent roweru _____

Marka _____

Model _____

Wysokość ramy / Wielkość _____

Kolor _____

Numer ramy _____

Widelec / Widelec amortyzowany _____

Numer seryjny _____

Amortyzator tylny _____

Numer seryjny _____

Przerzutki _____

Wyposażenie specjalne _____

Przy zmianie właściciela:

Właściciel _____

Adres _____

Data / Podpis _____



Jeżeli rower, do którego dołączono niniejszą instrukcję obsługi, został tylko wstępnie zmontowany, to załączona instrukcja montażu musi zostać przeczytana i przestrzegana. Powyżej wyszczególnione czynności kontrolne oraz ograniczenia muszą zostać wykonane także przez właściciela oraz być przez niego przestrzegane!

W celu zrobienia kopii proszę przyłożyć tutaj

Uwagi

Proszę otworzyć!

Uwzględnić kartę identyfikacyjną roweru i dokument przekazania!

PGW





Fuji Bikes, SE Bikes, Breezer Bikes,
Kestrel Bicycles, and Tuesday Cycles are trademarks of
Pacific Glory Worldwide, LTD.

www.PGWBike.com

marsz 2020