

INSTRUKCJA PRODUCENT ROWERÓW



SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie
2. Typ roweru w zależności od zastosowania
3. Ryzyko związane z nieprzestrzeganiem zasad
4. Podstawowe części zamienne
5. Wybór roweru odpowiedniej wielkości
- 5.1 Przygotowanie do jazdy
- 5.2 Maksymalna wysokość siodła
- 5.3 Regulacja wysokości wspornika kierownicy
- 5.4 Układ hamowania
6. Regulowane systemy amortyzacji
7. Zalecenia dotyczące bezpiecznej jazdy na rowerze
8. Ryzyko wkręcenia w ruchome elementy
9. System zabezpieczający stopy rowerzysty
10. Dopuszczalne obciążenia roweru
11. Bagażnik, koszyk, siodelko dla dziecka, przyczepa. Przewożenie roweru samochodem.
12. Sygnalizacja dźwiękowa i świetlna
13. Siła(moment) dokręcenia śrub
14. Szybkie blokowanie (zacisk)
15. Montaż części
- 15.1 Montaż kierownicy
- 15.2 Montaż lampy i przedniego błotnika
- 15.3 Montaż przedniego koła
- 15.4 Montaż pedałów
- 15.5 Montaż siodła i wspornika siodła
16. Regulacja przerzutek
17. Regulacja hamulców
18. Wymiana elementów ściernych
19. Sytuacje awaryjne
20. Czyszczenie i smarowanie roweru. Przechowywanie
21. Ogólne zalecenia dotyczące konserwacji.
22. Zachowanie na drodze
23. Twój wkład w ochronę środowiska
24. Specyficzne regulacje prawne dotyczące rowerzystów w poszczególnych krajach

I. WPROWADZENIE

Drodzy użytkownicy,

Gratulujemy Wam dokonanego wyboru i dziękujemy za zaufanie jakim nas obdarzyliście kupując ten rower. Mamy nadzieję, że użytkowanie waszego roweru będzie dla was źródłem satysfakcji i przyjemności.

Rowery miejskie, wyścigowe, górskie, szosowe i rowery dziecięce zostały oporacowane i wyprodukowane zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2001/95/CE « część ogólna dotycząca bezpieczeństwa produktów » Parlamentu europejskiego i Rady Europy oraz normy EN ISO 4210 ogólnoswiatowej 1-9 :2014, jak również z normami europejskimi/międzynarodowymi na poszczególne komponenty. Każdy rower posiada dotyczące go oznakowanie standard europejski EN ISO 4210-2. Użytkując rower na drogach publicznych, każdy rowerzysta musi znać i przestrzegać przepisów ruchu drogowego danego kraju i warunków wymaganych do korzystania z roweru.

Być może, przepisy dotyczące oświetlenia i sygnałów dźwiękowych są zróżnicowane w zależności od kraju. Jeśli jest konieczna wymiana lub zainstalowanie dodatkowego wyposażenia na zakupionym rowerze, powinno to zostać zrobione tylko w wyspecjalizowanym punkcie serwisowym.

PROSIMY O UWAŻNE ZAPOZNANIE SIĘ Z NINIEJSZĄ INSTRUKCJĄ.

PROSIMY O JEJ ZACHOWANIE W ŁATWO DOSTĘPNYM MIEJSCU, W CELU JEJ PONOWNEGO PRZECZYTANIA W RAZIE POTRZEBY.

NINIEJSZA INSTRUKCJA ZAWIERA INFORMACJE I ZALECENIA WAŻNE DLA PRAWIDŁOWEGO, BEZPIECZNEGO I DŁUGIEGO UŻYTKOWANIA ROWERU, ORAZ ZAPEWNIENIA BEZPIECZEŃSTWA UŻYTKOWNIKA.

KAŻDA OSOBA KORZYSTAJĄCA Z ROWERU MUSI ZAPOZNAĆ SIĘ Z NINIEJSZĄ INSTRUKCJĄ.

(!!!)-Tak oznakowane są w niniejszej instrukcji tematy związane z bezpieczeństwem, lub wymagające szczególnej uwagi.

Aby uniknąć ryzyka uszkodzenia ciała lub uszkodzenia roweru prosimy o zwrócenie szczególnej uwagi na informacje i ostrzeżenia oznakowane tym symbolem.

Jest to ważne dla twojego bezpieczeństwa. Należy upewnić się, że każda osoba korzystająca z roweru zapoznała się z instrukcją i jej przestrzega.

(!!!) Producent, jego przedstawiciele, autoryzowani dystrybutorzy i sprzedawcy są gotowi udzielić ci pomocy i stosownego oraz kompetentnego wsparcia.

(!!!) Przed zakupem upewnij się u sprzedającego czy rower jest całkowicie zmontowany i wyregulowany. Jeśli to konieczne, sprzedający powinien dokończyć montażu i wykonać regulacje, lub skierować cię do wyspecjalizowanego punktu serwisowego. Sprzedający lub wyspecjalizowany punkt serwisowy powinien przekazać ci rower zmontowany, wyregulowany i wyposażony we wszystkie akcesoria. Powinien ci również pokazać wszystkie funkcje roweru. Jest to ustalona praktyka, która pozwala na zachowanie optymalnych warunków bezpieczeństwa przy zakupie roweru.

Należy zwrócić szczególną uwagę na konserwację roweru, która powinna

być wykonywana tylko przez wyspecjalizowane punkty serwisowe, co jest ważnym warunkiem dotyczącym bezpieczeństwa użytkownika.

2.TYP ROWERU W ZALEŻNOŚCI OD TERENU**RYZYKO ZWIĄZANE Z NIEPRZESTRZEGANIEM ZASAD**

mój rower	użytkowanie na ścieżkach rowerowych*	Użytkowanie na drogach**	użytkowanie na terenach górskich ***
rower miejski	TAK	TAK	NIE
VTC trekkingowy	TAK	TAK	NIE
VTT górski	TAK	TAK	TAK

* Ścieżka rowerowa to każda ścieżka, droga, uliczka stworzona, zatwierdzona, legalnie przeznaczona dla rowerów i oznakowana, gdzie zakazany jest ruch samochodowy.

** Użytkowanie roweru na drodze publicznej polega na korzystaniu normalnym z dróg i szlaków zatwierdzonych i dopuszczających jazdę na rowerze. Większość drogowej sieci publicznej dopuszcza jednocześnie korzystanie przez rowery jak i inne środki transportu, w tym ruch zmotoryzowany.

***Rozsądne użytkowanie roweru na terenach górzystych, nie kwalifikowanych jako drogi – terenach wyboistych, ścieżkach kamienistych lub innych, gdzie mogą pojawić się skały i korzenie drzew - jest możliwe i dopuszczalne(!!!)

Każde użycie w miejscach, nieprzystosowanych, działania takie jak uprawianie wyczynowo sportu, skoki, zjazd ze szczytów górskich w miejscach trudnych , free style, jest zakazane.

Rowery należące do tych trzech grup nie zostały stworzone, wyposażone i opracowane do użytkowania w trudnych, ekstremalnych warunkach jak pokazy kaskaderskie czy akrobacje. Te rowery powinny być użytkowane zgodnie z przeznaczeniem.

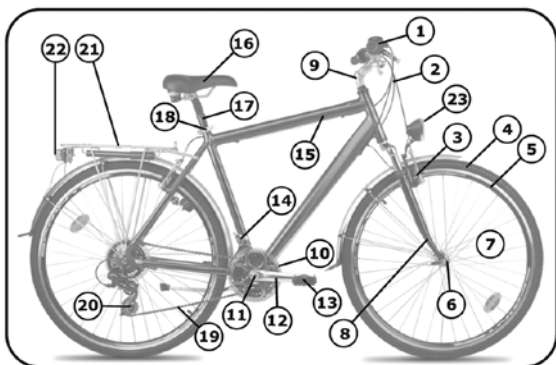
Użytkowanie w warunkach ekstremalnych może być niebezpieczne. Rowerzysta ponosi odpowiedzialność za uszkodzenia ciała i szkody materialne spowodowane jazdą w warunkach ekstremalnych, niedopuszczalnych i korzystaniem niezgodnym z przeznaczeniem do jakiego rower został wyprodukowany.

Jeśli kupujecie rower przeznaczony dla osób niepełnoletnich, dorosła osoba lub rodzic powinien zapoznać dziecko z niniejszą instrukcją. Niezbędne jest zwrócenie szczególnej uwagi na środki bezpieczeństwa, zachowanie na drodze i konieczność przestrzegania zasad, aby uniknąć ryzyka poważnego uszkodzenia ciała lub powstania szkody materialnej. Rodzic lub inna dorosła osoba powinna ocenić czy dziecko jest gotowe do bezpiecznej jazdy rowerem.

(!!!) Na użytkowniku spoczywa odpowiedzialność za znajomość lokalnych przepisów, a ich przestrzeganie jest obowiązkiem. Użytkownik musi znać lokalne przepisy prawa i zapoznać się ze specyficznymi wymaganiami związanymi z korzystaniem z roweru. Należy sprawdzić czy istnieją przepisy i prawa regulujące ruch na drogach i przepisy dotyczące użytkowania ścieżek rowerowych. Należy sprawdzić czy w miejscu gdzie jeździsz na rowerze obowiązują specyficzne przepisy regulujące korzystanie z roweru. Jeśli nie, to rowerzysta musi przestrzegać przepisów kodeksu drogowego.

PODSTAWOWE CZĘŚCI ROWERU

Rysunek 1.



1- kierownica; 2- Pancerze i linki; 3- Hamulec; 4- Opony;
 5- Koła; 6-Piasta; 7- Szprychy; 8- Widelec; 9- Wspornik kierownicy;
 10- Mechanizm korbowy; 11- Oś suportu; 12-Korba ; 13- Pedały;
 14-Przerzutka przednia; 15- Rama; 16-Siodło
 17- Wspornik siodła; 18- QR Zacisk; 19- Łańcuch; 20- Przerzutka tylna;
 21- Bagażnik; 22- Oświetlenie tylne; 23- Oświetlenie przednie
 24-wolnobieg

4.WYBÓR ODPOWIEDNIEGO ROWERU



Rysunek 2.

Aby czuć się nie tylko bezpiecznie, ale również komfortowo jeżdżąc na rowerze, powinno się wybrać rower dostosowany do wzrostu użytkownika. W tym celu należy ustawić rower jak do jazdy i stanąć tak jak pokazuje rysunek 2.

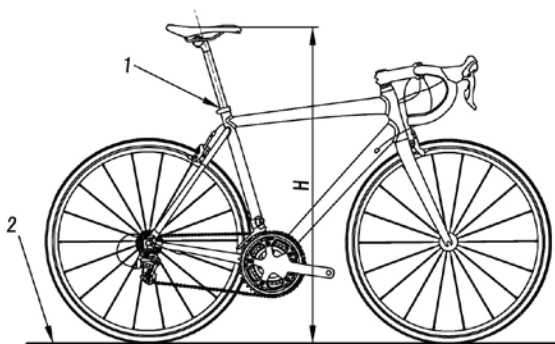
Między poziomą rurą ramy, a krocem powinna być zachowana odległość od 2,5 do 5 cm jeśli chodzi o rowery przeznaczone do jazdy po drogach publicznych lub ścieżkach rowerowych, natomiast jeśli chodzi o rowery przeznaczone do jazdy po trudnym terenie, odległość ta powinna wynosić od 7,5 do 10 cm.

5.PRZYGOTOWANIE DO JAZDY

5.1 MAKSYMALNA WYSOKOŚĆ SIODŁA (H)

Odległość w linii pionowej między podłożem, a wierzchem siodła i minimalna głębokość wprowadzenia wspornika siodła w rurę ramy (rysunek 3.)

Rysunek 3.



- 1- głębokość minimalnego wprowadzenia wspornika siodła w rurę ramy.
- 2-podłoże

Europejska norma EN ISO 4210 część 1-9 :2014 obowiązuje dla następujących rodzajów rowerów, w zależności od wysokości siodła :

Rodzaj	Rower miejski	Rower dziecięcy	VTT rower górski	VTC rower trekkingowy
maksymalna wysokość siodła w mm (H)	635 lub więcej	lub więcej ale mniej niż 750	635 lub więcej	635 lub więcej

5.2. REGULACJA WYSOKOŚCI SIODŁA



Rysunek 4

Przy prawidłowo ustawionej wysokości siodła, w czasie pedałowania nogi pozostają lekko ugięte, gdy pedał znajduje się w najniższej pozycji (rys.4). Przy optymalnym ustawieniu siodła, użytkownik może dotknąć podłoża palcami obu nóg jednocześnie.

oznakowanie

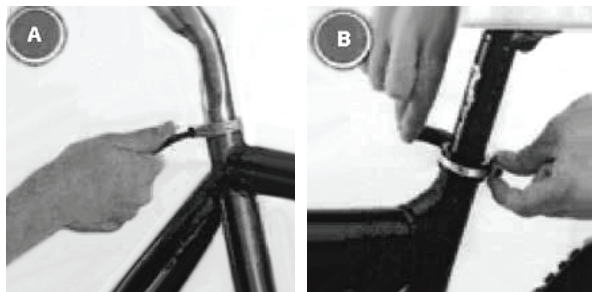


Rysunek 5

(!!!) Na wsporniku siodła znajduje się znak określający minimalną głębokość na jaką może być on wsunięty w rurę ramy. W żadnym przypadku wysokość wspornika nie może być ustawiona w taki sposób, aby znak na wsporniku był widoczny. W przeciwnym przypadku istnieje znaczne ryzyko uszkodzenia ciała.

Regulacja wysokości siodła powinna być zrobiona w następujący sposób (rys. 6 A i B)

Rysunek 6.



Odkręcić śrubę na obejmie(A) lub otworzyć dźwignię szybkiego blokowania (B). Ustawić siodło na właściwej wysokości, tak aby czubek siodła pokrywał się z górną rurą ramy, nie powinien być skręcony na boki. Dokręcić śrubę na obejmie z siłą 18-20 Nm, lub zamknąć dźwignię szybkiego blokowania (QR)

(!!!) Siodło jest prawidłowo zamocowane jeśli w chwili zamykania dźwigni szybkiego blokowania odczuwalny jest opór. Jeśli czynność zamykania dźwigni nie pozostawiła odcisniętego śladu na dłoni, oznacza to że siła dokręcenia jest niewytarczająca. W tym przypadku należy otworzyć ponownie dźwignię szybkiego blokowania, przekręcić nakrętkę regulującą nacisk o jedną czwartą obrotu w prawo i następnie spróbować ponownie zamknąć dźwignię szybkiego blokowania. Nie mając pewności, że czynność ta została wykonana prawidłowo, należy zwrócić się do wyspecjalizowanego serwisu.

Pozycję siodła reguluje się przesuwając je do przodu lub do tyłu i zmieniając kąt nachylenia siodła w poziomie. W tym celu wysunąć wspornik siodła, dopasować siodło pod odpowiednim kątem lub przesuwać je w przód/tył, dokręcić śrubę w taki sposób, aby siodło nie uległo przemieszczeniu nawet od działaniem siły. W razie wątpliwości należy skontaktować się z wyspecjalizowanym serwisem w celu zapoznania się ze sposobem wykonania tych regulacji.

5.3. REGULACJA WYSOKOŚCI KIEROWNICY



Rysunek 7

Kierownica jest zamocowana w górnej rurze ramy. Ustawiona jest pod kątem 90° w stosunku do przedniego koła roweru (rys.7). Wysokość kierownicy jest indywidualnym wyborem rowerzysty. Rowerzysta musi mieć bezpieczny dostęp do hamulca, manetek przerzutek i móc trzymać kierownicę z łatwością bez jakiegokolwiek napięcia nadgarstków.

Wysokość kierownicy reguluje się za pomocą śruby we wsporniku. Zalecana siła dokręcenia to 20-22Nm. Prawdłowo dopasowana kierownica obraca się z łatwością o 60° we wszystkich kierunkach. Jeśli rower jest wyposażony w regulowany wspornik, należy skontaktować się ze sprzedawcą lub z wyspecjalizowanym serwisem w celu ustawienia kierownicy w wygodnej pozycji przed rozpoczęciem jazdy.



Rysunek 8

(!!!) Wspornik kierownicy posiada oznaczenie na jakiej głębokości powinien być umieszczony w rurze ramy. (rys. 8) Regulując wysokość wspornika, należy umieścić go w taki sposób, aby oznakowanie to nie było widoczne.

5.4 UKŁAD HAMOWANIA

Twój rower jest wyposażony w niezawodny i skuteczny system hamowania. Dla krajów europejskich ustalono, że dźwignia prawa kontroluje hamulec tylny, dźwignia lewa - hamulec przedni. W Wielkiej Brytanii – dźwignia prawa kontroluje hamulec przedni, dźwignia lewa – hamulec tylny. Dźwignie hamulca powinny być ustawione w taki sposób, aby można je było wygodnie i z łatwością uruchomić, siła hamowania powinna rosnąć równomiernie, zatrzymanie się nie powinno być gwałtowne.

Jeśli dźwignie hamulca nie działają w wyżej opisany sposób, należy skontaktować się ze sprzedawcą przed skorzystaniem z roweru. Dźwignie hamulca powinny być dopasowane aby zapewnić prawidłowy chwyt. Jeśli pojawi się taka konieczność można je zastąpić dźwigniami opartymi na innym rozwiązaniu technicznym.

Hamulce służą do kontrolowania i zatrzymania roweru. Silny i maksymalny nacisk na dźwignie hamulca może spowodować zablokowanie kół, poślizg roweru i utratę nad nim kontroli przez rowerzystę. Niezbędny jest więc trening polegający na redukcji szybkości i takim zatrzymaniu roweru, aby nie blokować kół. Ta technika jest nazywana modulacją progresywną zawieszania. Należy z uwagą, delikatnie i progresywnie naciskać na dźwignie w kierunku kierownicy. Spowoduje to wzrost siły hamowania w sposób równomierny i pozwoli na osiągnięcie pożądanej siły hamowania. Niezbędny jest trening aż do momentu osiągnięcia umiejętności koniecznych do progresywnego zredukowania

szybkości, aby zatrzymać się nie blokując kół.

Czując, że koło zaczyna się blokować, należy zmniejszyć lekko nacisk na dźwignię hamulca, aby utrzymać ruch obrotowy koła, tak aby podtrzymać hamowanie, ale nie zablokować kół. Ważne jest aby rozwinąć instynktowną wrażliwość co do intensywności siły nacisku na dźwignię hamulca na obu kołach, w zależności od szybkości jazdy i rodzaju terenu. Aby uzyskać tę umiejętność należy przeprowadzić krótkie treningi jadąc rowerem z niewielką szybkością i nogami nie dotykającymi pedałów, naciskając z rosnącą siłą na dźwignie, aż do momentu zatrzymania się kół.

(!!!) Nieprawidłowo wyregulowany hamulec stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkownika. Przed użyciem roweru należy zawsze skontrolować czy oba hamulce działają prawidłowo. Regulacja czy wymiana hamulców powinna mieć miejsce wyłącznie w wyspecjalizowanym punkcie serwisowym.

Aby skutecznie zahamować należy użyć jednocześnie obu hamulców. Po naciśnięciu dźwigni rower zaczyna zwalniać, ale ciało rowerzysty siłą bezwładności, porusza się z prędkością jaką miało przed rozpoczęciem hamowania i jego ciężar przesuwają się w kierunku przedniego koła.

Gwałtowne zatrzymanie się powoduje przemieszczenie się ciężaru poza środek koła, którym jest piasta i może zakończyć się przemieszczeniem nad kołem powodując wypadek i poważne rany. Tak więc hamując należy odchylić ciało do tyłu, aby przesunąć ciężar w kierunku tylnego koła. Przy gwałtownych zjazdach należy wzmocnić siłę hamowania na tylnym kole i zmniejszyć siłę hamowania koła przedniego, ponieważ przy dużym pochyleniu ciało ma naturalną tendencję do przesunięcia się do przodu. Najważniejsze elementy zmniejszania prędkości i skutecznego hamowania przy zachowaniu bezpieczeństwa, to umiejętność unikania blokowania kół i umiejętność przesunięcia środka ciężkości ciała. Aby osiągnąć odpowiednie umiejętności należy ćwiczyć technikę zatrzymywania się i przesuwania środka ciężkości ciała w miejscach bezpiecznych, z dala od ruchu drogowego i wszelkich zagrożeń mogących być przyczyną uszkodzenia ciała.

Jeśli rower jest wyposażony w hamulec typu « costerbrake » (torpedo) hamowanie odbywa się kręcąc pedałami do tyłu, (w kierunku przeciwnym do ruchu roweru). Pedałami należy obracać powoli i ostrożnie. Wzmocni to siłę hamowania w sposób równomierny i pozwoli osiągnąć pożądaną moc hamowania. Konieczny jest trening ,aż do osiągnięcia niezbędnych umiejętności pozwalających na progresywne zmniejszenie szybkości bez blokowania kół.

6. REGULACJA SYSTEMU ZAWIESZENIA

Rower może być wyposażony w system zawieszenia stworzony w celu amortyzowania uderzeń jakim może być poddany w czasie jazdy po nierównym terenie. Systemy zawieszenia jakie zastosował w twoim rowerze producent są zgodne z przepisami i zapewniają bezpieczeństwo, wygodę i przyjemność z jazdy na rowerze. Jeśli konieczna jest jakkolwiek regulacja zawieszenia, należy zwrócić się do sprzedawcy lub do wyspecjalizowanego punktu serwisowego. Powinni oni również zaprezentować jak w najbardziej wydajny sposób korzystać z systemów amortyzacji posiadających regulację.

(!!!) Wprowadzenie zmian w amortyzacji może skutkować modyfikacją w charakterystyce prowadzenia i hamowania roweru. W żadnym wypadku nie należy przystępować do regulacji jeśli nie posiadasz informacji i zaleceń producenta zawieszenia. Jeśli nastąpiły zmiany w parametrach zawieszenia, należy sprawdzić ich wpływ na prowadzenie i hamowanie roweru wykonując test roweru w miejscu bezpiecznym.

(!!!) Montaż amortyzowanego widelca nie jest możliwy w każdym rowerze. Przed wprowadzeniem takiej zmiany należy upewnić się u producenta czy taka zmiana jest kompatybilna z konstrukcją roweru i że nie będzie miała ona wpływu na bezpieczeństwo.

7. BEZPIECZEŃSTWO JAZDY

7.1 Osoba korzystająca z roweru musi znać zasady i stosować je bezpiecznie i bez ryzyka. Sport rowerowy jest sportem dynamicznym i wymaga reakcji stosownej do powstających sytuacji. Krok po kroku należy opanować funkcje nowego roweru, jego wyposażenia i akcesoriów. Powinno odbywać się to w miejscach odludnych, aż do momentu uzyskania pewności że możliwe jest korzystanie z roweru w sposób prawidłowy. W przeciwnym przypadku istnieje ryzyko uszkodzenia ciała i powstania urazów.

(!!!). Wybór jazdy na rowerze jest twoją akceptacją wystawienia się na to ryzyko.

7.2. Zawsze należy nosić kask i jeździć na rowerze korzystając z odpowiedniego wyposażenia w celu ograniczenia ryzyka wypadku, upadku czy uszkodzenia ciała. Odpowiedni strój wpływa na zwiększenie bezpieczeństwa szczególnie w nocy i przy złej widoczności. Rowerzysta jest lepiej widoczny po zmroku jeśli jego strój zawiera dodatkowe elementy odblaskowe (żółta kamizelka odblaskowa, pasek odblaskowy i inne akcesoria dozwolone przez lokalne przepisy).



Zdjęcie 9.

Wybierając kask należy upewnić się, że został on wyprodukowany zgodnie z obowiązującymi normami. Minimalny wymóg jeśli chodzi o kaski to posiadanie certyfikatu CE.

Kupując kask należy przymierzyć kilka różnych modeli i rozmiarów. Wybrać model najwygodniejszy, zapewniający poczucie bezpieczeństwa i który jest dobrze dopasowany do części czołowej głowy. Kask powinien być wyposażony w paski zamocowane z dala od małżowin usznych. (rys.9)

Po dokonaniu wyboru najwygodniejszego kasku należy dokładnie dopasować zapięcie. Należy stosować się do instrukcji producenta kasku.

(!!!) Jeśli rowerzysta uległ wypadkowi w którym kask ucierpiał, należy wymienić go na nowy, ponieważ konstrukcja kasku mogła ulec uszkodzeniu i jego zdolność amortyzowania uderzenia mogła zostać ograniczona.

7.3. Nie należy nosić szerokich ubrań jeżdżąc na rowerze. Ubrania powinny być dopasowane, można zmniejszyć ich szerokość za pomocą spinaczy lub taśmy klejącej. Należy zwrócić uwagę, aby ubranie nie wkręciło się w ruchome elementy roweru. Buty powinny być odpowiednio dobrane do stóp, z podeszwą nie ślizgającą się na pedałach. Nigdy nie należy jeździć na rowerze boso lub w sandałach.

7.4. Dla własnego bezpieczeństwa nie należy słuchać muzyki przy pomocy słuchawek. Ogranicza to rowerzyście możliwość odpowiedniej reakcji na sygnały alarmowe innych użytkowników drogi.

7.5. Przed wyruszeniem w drogę :

-Należy skontrolować stan roweru, w tym stabilność i prawidłową pozycję siodła, kierownicy, kół i opon, pedałów, korb ;

-Skontrolować łatwość zmiany biegów i jeśli to konieczne skontaktować się z profesjonalnym serwisem w celu wykonania regulacji.

-Należy pamiętać, że niskie biegi powinny być używane w jeździe pod górę, średnie w terenie płaskim, a wysokie – przy zjazdach.

-Należy wypróbować działanie hamulców. Sprawdzić czy dźwignie można trzymać bez wysiłku, i jeśli to konieczne dokonać regulacji lub zwrócić się do wyspecjalizowanego serwisu.

- Wyregulować zacisk szybkiego blokowania (QR) i ustawić dźwignię w odpowiedniej pozycji.

- Upewnić się że znaki na wsporniku siodła i wsporniku kierownicy nie są widoczne.

-Posmarować łańcuch odpowiednim smarem.

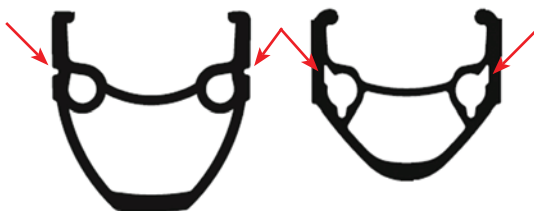
-Skontrolować czy lampy i elementy oświetlenia znajdują się w odpowiedniej pozycji, czy są czyste.

- Skontrolować czy elementy ważne dla bezpieczeństwa użytkownika są dokręcone z siłą zalecaną w niniejszej instrukcji.

(!!!) Nie należy korzystać z roweru jeśli jakieś części i mechanizmy są uszkodzone, odkształcone, a nie zostały podjęte działania mające na celu ich naprawę.

7.6 Koła twojego roweru są wyposażone w opony, dętki i taśmy podtrzymujące, kompatybilne z typem obręczy. Koła stanowią integralną część systemu hamowania roweru i ulegają zużyciu. Na obręczach znajduje się zagłębienie będące wskaźnikiem zużycia obręczy (rys.10). Należy poprosić sprzedawcę o wskazanie na obręczy miejsca oznakowania jej zużycia. Konieczna jest okresowa kontrola stanu oznakowania.

Rysunek 10



- Należy regularnie kontrolować stan zużycia opon. Nie należy korzystać z roweru jeśli opona ma oznaki zużycia lub uszkodzenia.

-Wymiany opon należy dokonać jak tylko pojawią się ślady zużycia lub uszkodzenia. Przed wymianą należy upewnić się, że nowa opona, dętka i opaska są kompatybilne z rowerem. Najlepiej aby wymiany dokonał wyspecjalizowany serwis. Maksymalne ciśnienie w kołach powinno odpowiadać wartościom znajdującym się na oponie i nie powinno być przekraczane. Przekroczenie dopuszczalnego ciśnienia powoduje utratę przez oponę właściwości amortyzujących, co zmniejsza jej wytrzymałość, zwiększa obciążenie na oponie i obręczy, co prowadzi o szybkiego zużywania się i uszkodzeń.

Za niskie ciśnienie niesie ze sobą ryzyko uszkodzenia konstrukcji obręczy i przetarcia dętki. Może być również przyczyną zwiększenia oporów toczenia, co wymaga włożenia większego wysiłku przy pedalowaniu.

Prawidłowe ciśnienie, to takie przy którym opona odkształca się od $\frac{1}{4}$ do $\frac{1}{3}$ swojej wysokości przy obciążonym rowerze.

(!!!) Przed jazdą należy skontrolować ciśnienie powietrza w oponach. Istnieje ryzyko upadku jeśli ciśnienie jest wyższe od wskazanego na oponie; opony o zbyt niskim ciśnieniu powodują trudności w prowadzeniu roweru, mogą być przyczyną uszkodzenia obręczy lub eksplozji dętki.

W przypadku odszkalenia się obręczy z powodu uderzenia, lub poluzowania się szprych i nypli, należy zwrócić się do wyspecjalizowanego serwisu w celu wykonania koniecznych regulacji.

7.7. Jazda na rowerze nocą jest niebezpieczna i nie zalecana. Nawet jeśli dobrze widzisz po zmierzchu, to należy mieć ograniczone zaufanie do innych użytkowników ruchu drogowego w tym zakresie. Rowerzysta jest słabo widoczny po zmierzchu lub w warunkach złej widoczności. Należy upewnić się, że rower jest wyposażony w odblaski, prawidłowo i trwale zamontowane. Zaleca się zamontowanie przedniego i tylnego oświetlenia na dynamo lub na baterie, zgodnie z normami obowiązującymi w danym kraju.

7.8. Jazda na rowerze w deszczu i po mokrej nawierzchni może być przyczyną wypadków o poważnych konsekwencjach. Deszcz ogranicza widoczność i zmniejsza przyczepność koł do drogi. Mokra nawierzchnia jest przyczyną wydłużenia się drogi hamowania. Utrudnia to kontrolowanie prędkości roweru i w konsekwencji może być przyczyną utraty kontroli nad rowerem.

Aby mieć pewność, że wyhamowanie i bezpiecznie zatrzymanie się na mokrej nawierzchni jest możliwe, należy jechać wolniej i rozpocząć stopniowe hamowanie, wcześniej niż w normalnych warunkach na suchej drodze. Należy pamiętać, że przy szybkości ok. 18 km/h rowerzysta przejeżdża 5 m/s, a długość drogi hamowania na mokrej nawierzchni wydłuża się dwu- trzykrotnie. Mokra nawierzchnia znacznie zwiększa ryzyko wypadku.

8. RYZYKO WKRĘCENIA W RUCHOME ELEMENTY RU WKRĘWKRECENIA

Rower nie stanowi dla użytkownika zagrożenia jeśli chodzi o ryzyko wkręcenia, zaczeplenia czy przytrzaśnięcia w ruchome elementy, przy użytkowaniu i konserwacji zgodnie z zaleceniami niniejszej instrukcji. Konstrukcja roweru eliminuje to ryzyko.

9. SYSTEM ZABEZPIECZAJĄCY STOPY ROWERZYSTY

Wiązania i paski są tradycyjnymi elementami używanymi przez doświadczonych rowerzystów w celu umocowania i utrzymania stóp w prawidłowej pozycji na pedałach. Opaski blokują przednią część stopy w pozycji, która gwarantuje maksymalną siłę pedałowania. Pasek w pozycji zapiętej podtrzymuje stopę podczas pełnego cyklu obrotu pedałem. Wiązania i paski poprawiają jakość pedałowania niezależnie od typu obuwia. Pracują w sposób optymalny z obuwiem przeznaczonym do pedałów wyposażonych w zatrzaski. Należy poprosić sprzedawcę o zademonstrowanie działania wiązań.

(!!!) Niezbędne jest nabycie szczególnych umiejętności wsuwania i uwalniania stóp z wiązań pedałów. Umiejętność tę nabywa się tylko poprzez ćwiczenia, aż do momentu kiedy stanie się automatyczna. Czynność ta wymaga koncentracji i może być przyczyną utraty kontroli nad rowerem i upadku. Ćwiczyć należy z dala od ruchu drogowego, w miejscach bezpiecznych. Początkowo wiązania powinny być luźne, a zaciśnięte dopiero wtedy kiedy rowerzysta ma pewność, że może z łatwością wsunąć i uwolnić stopy. Nigdy nie należy uczestniczyć w ruchu drogowym przy zaciśniętych wiązańach.

Pedały wyposażone w « szybkie automatyczne zatrzaski » są używane głównie przez rowerzystów podczas zawodów. Podtrzymują one stopę na pedałach w prawidłowej pozycji. Działają jak zamocowanie nart : podeszwa buta jest umieszczona na suporcie wyposażonym w uchwyt ze sprężyną, zamocowanym na pedale. Ten typ « szybkiego automatycznego zatrzasku » współpracuje ze specjalnym obuwiem, dopasowanym do konkretnej marki i typu pedału.

Zapięcia takie są regulowane i pozwalają rowerzyście na dopasowanie ich do jego siły nacisku niezbędnej do umieszczenia i uwolnienia stopy. Należy zwrócić się do sprzedawcy o informację jak wykonać te regulacje.

(!!!) Pedale wyposażone w « szybkie automatyczne zatraski » są używane głównie razem z odpowiednimi butami i mają na celu skuteczne utrzymanie stóp na pedalach. Ćwiczenia mocowania i uwalniania stóp powinny mieć miejsce z dala od ruchu drogowego, w bezpiecznej pozbawionej ryzyka przestrzeni.

(!!!) Należy zawsze nosić buty o odpowiednim rozmiarze, które nie ślizgają się na pedalach. Nigdy nie należy jeździć na rowerze boso lub w sandałach.

10. DOPUSZCZALNE OBCIĄŻENIA ROWERU

Rowery charakteryzują się następującymi parametrami :

- dopuszczalna waga rowerzysty łącznie z bagażem -100 kg
- maksymalna dopuszczalna waga (rower+rowerzysta+bagaż) 120 kg

(!!!) Dopuszczalna waga podana przez producenta wynosi maksymalnie 100 kg i nie należy jej przekraczać. Każde przekroczenie wagi wiąże się z ryzykiem poważnych uszkodzeń nie tylko dla rowerzysty, ale również roweru. Waga każdego roweru jest podana na etykiecie znajdującej się na kartonie.

Rower jest skonstruowany i opracowany dla jednej osoby. Jednoczesne korzystanie z roweru przez więcej niż jedną osobę zwiększa ryzyko wypadku i poważnego uszkodzenia ciała.

11. BAGAŻNIK, KOSZYK, SIEDZENIE DLA DZIECKA. PRZYCZEPKA.

Nie należy modyfikować konstrukcji roweru. Każdy rower jest wyprodukowany zgodnie z zatwierdzoną przez producenta specyfikacją i producent gwarantuje jego bezpieczeństwo. Jeśli rower jest wyposażony w bagażnik i koszyk, należy przestrzegać podanego maksymalnego obciążenia. Pozwoli to na zachowanie stabilności podczas jazdy, hamowania i zmiany kierunku jazdy. W żadnym wypadku obciążenie bagażnika nie może przekraczać 10 kg, a koszyka 5 kg.

Bagaż powinien być solidnie zamocowany na bagażniku lub w koszyku, tak aby nie zakłócać skutecznego działania oświetlenia i dzwonka. Bagaż nie może zasłaniać widoczności lub być przyczyną braku stabilności czy też nieskutecznego hamowania.

Nie przewiduje się montażu siedzenia dla dziecka czy też przyczepki jeśli miałyby to wpłynąć niekorzystnie na stabilność i prowadzenie roweru.

Rowery powinny być przewożone w pozycji stojącej jak « do jazdy », umieszczone w specjalnych, opracowanych do tego celu bagażnikach rowerowych, montowanych na samochody.

W czasie nieprawidłowego transportu, na ułożyskowanie kierownicy działają dynamiczne siły mogące spowodować jego zużycie i uszkodzenia. Zaleca się stosowanie do transportu specjalnych uchwytów.

12. SIGNALIZACJA ŚWIETLNA I DŹWIĘKOWA

Dla własnego bezpieczeństwa należy skontrolować zgodność sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej posiadanego roweru z normami europejskimi.

Użytkując rower na drodze publicznej należy zawsze skontrolować czy oświetlenie i dzwonek działają prawidłowo i czy przewody są prawidłowo zamocowane. Konieczne jest regularne czyszczenie poszczególnych elementów, które nie powinny być zasłonięte przez bagaże czy też odzież rowerzysty.

(!!!) Jazda na rowerze bez odpowiedniej sygnalizacji dźwiękowej jest niebezpieczne szczególnie po zmierzchu, wieczorem, we mgle, deszczu czy kurzu, kiedy ograniczona widoczność może być przyczyną wypadku o poważnych konsekwencjach. Należy być uważnym podczas jazdy w strefach o ograniczonej widoczności, stromych zjazdach, zakrętach czy przeszkodach.

Jest bardzo prawdopodobne, że sygnalizacja dźwiękowa czy świetlna nie jest zgodna z wymaganiami obowiązującymi w danym kraju. Jeśli pojawia się konieczność wymiany dodatkowego wyposażenia, powinno to mieć miejsce w wyspecjalizowanym serwisie.

Rysunek 11.



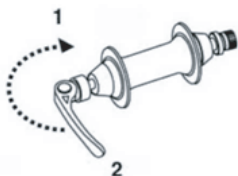
Jeśli rower jest wyposażony w oświetlenie na baterie, należy regularnie sprawdzać ich stan. Należy używać typu baterii podanego w instrukcji. Nie należy używać jednocześnie baterii różnych typów, łączyć nowych ze starymi. Aby uniknąć uszkodzenia styków, zużyte baterie powinny być wyjęte, również w przypadku gdy rower nie będzie używany przez dłuższy czas. W przypadku gdy oświetlenie działa na dynamo, jego uruchomienie następuje poprzez wciśnięcie dynama w kierunku piasty (rys. 11). Należy skontrolować czy wałek napędzający dynamo przylega całą powierzchnią całą powierzchnią do boku opony. Wyłączenie oświetlenia następuje poprzez pociągnięcie dynama do tyłu. (rys.11-2). W razie problemów należy zwrócić się do wyspecjalizowanego serwisu.

13. SIŁY (MOMENTY DOKRĘCENIA ŚRUB

Należy przestrzegać podanych przez producenta informacji na temat siły z jaką należy dokręcić śruby i nakrętki. W przeciwnym przypadku może dojść do uszkodzenia części i zaistnienia ryzyka wypadku dla rowerzysty.

Tabela momentu dokręcania śrub	wartość (Nm)
Śruba wspornika siodła	18 -20
Śruba do wspornika siodła z główką	18 -21
Śruba do wspornika siodła bez główki	24-26
Śruba wspornika kierownicy	20 -22
Śruba do wspornika typu ahead	10-12
Śruby pedałów	36-41
Nakrętki koła przedniego i tylnego	23-27

14. (QR) SZYBKIE BLOKOWANIE



Rysunek 12

Jeśli producent opracował i zainstalował ośki w piastach, nie należy nigdy ich demontować, chyba że w celu wykonania konserwacji, gdy zdjęcie kół jest konieczne, lub w celu konserwacji piast. Kształt i

oznakowanie szybkiego blokowania wskazuje jasno pozycje »otwarte « i » zamknięte ». Koła roweru są zamocowane gdy dźwignie znajdują się w pozycji « zamknięte » (rys.12.)

rys.12(pozycja 1 – otwarte ; pozycja 2- zamknięte)

W celu upewnienia się, że koło jest zamocowane, przy zamykaniu dźwigni QR powinien być odczuwalny pewien opór. Jeśli czynność zamykania nie pozostawiła na dłoni odcisku, oznacza to że nacisk jest niewystarczający

W takim przypadku należy otworzyć dźwignię QR, przekręcić śrubę regulującą o $\frac{1}{4}$ obrotu w prawo, następnie podjąć próbę ponownego zamknięcia dźwigni.

Jeśli czynność się nie powiodła, należy skontaktować się ze sprzedawcą lub wyspecjalizowanym punktem serwisowym.

(!!!) Nieprawidłowo wyregulowany mechanizm QR może być przyczyną nagłego przemieszczenia się lub odpadnięcia kół. Może to stać się powodem poważnego uszkodzenia roweru i ciężkiego zranienia rowerzysty.

Jest niezbędne i bardzo ważne :

o -Aby w wyspecjalizowanym punkcie serwisowym zapoznać się z prawidłową techniką montowania i demontowania kół.

o -Aby zrozumieć i stosować prawidłowy sposób mocowania kół wyposażonych w szybkie blokowanie QR

Przed każdym użyciem roweru należy skontrolować czy koła są prawidłowo zamocowane.

15. MONTAŻ CZĘŚCI

Rower jest w całości zmontowany i wyregulowany przez producenta. Jest możliwe, że kierownica jest zdemontowana lub zamontowana, ale przekręcona o 90 stopni; pedały nie są założone i w niektórych przypadkach przednie koło, błotnik przedni oraz lampy. Montaż tych elementów jest stosunkowo łatwy, jednak jeśli sprawia trudność, należy skontaktować się z wyspecjalizowanym punktem serwisowym, ponieważ ze względów bezpieczeństwa jest bardzo istotne, aby czynności te zostały wykonane prawidłowo.

W razie wątpliwości należy poprosić o radę mechanika lub wyspecjalizowanych sprzedawców.

Niezbędne narzędzia: klucze nasadowe 8 do 15 mm, ampulowe od 2 do 8 mm, płaski śrubokręt, śrubokręt krzyżakowy, nóż.

Wyjąć rower z kartonu/opakowania foliowego, przeciąć wszystkie elementy przytrzymujące nie zamontowane części roweru.

Zdejmując koło należy wiedzieć, że ramię mechanizmu korbowego jest wprowadzone między szprychy, które przez nieuwagę mogą ulec wygięciu.

(Rysunek 13.)



Należy uważnie usunąć elementy opakowania, tak aby nie porysować roweru lub nie przeciąć opony, szczególnie gdy używa się noża lub ostrych przedmiotów.

W zależności od stopnia złożenia kupionego roweru należy zamontować dostarczone z nim części :

- wspornik kierownicy i kierownicę (są zmontowane razem)
- oświetlenie przednie i przedni błotnik (w rowerach miejskich)
- przednie koło
- pedały, siódło i wspornik siódła

(!!!) Jeśli rower jest wyposażony w szybkie blokowanie (QR), znajduje się ono przymocowane taśmą do wspornika siódła(rys. 14B), lub w kartoniku z akcesoriami (rys. 14A)

Rysunek 14A



Rysunek 14B



15.1. MONTAŻ KIEROWNICY

Rysunek 15.A



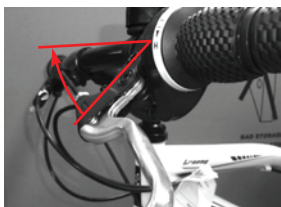
Jak podano w paragrafie 5.3 niniejszej instrukcji, kierownica jest montowana w górnej rurze ramy i ustawiona pod kątem 90 stopni w stosunku do przedniego koła. Siła z jaką powinna być dokręcona jest podana w art.13 niniejszej instrukcji. Wysokość kierownicy (rys.15) jest indywidualnym wyborem rowerzysty i powinna umożliwić mu wygodną jazdę, bez jakiegokolwiek napięcia na poziomie nadgarstków.

Rysunek 15.B

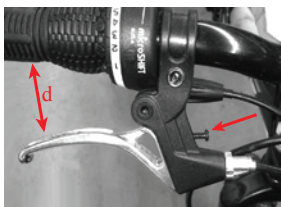


Wspornik posiada oznakowanie dotyczące głębokości na jakiej powinien być umieszczony w ramie. Oznakowanie to nie powinno być widoczne po wyregulowaniu wysokości kierownicy. Ustawienie kierownicy może być regulowane za pomocą śruby pokazanej na rys. 15A

Rysunek.15C



Rysunek.15D



Rysunek.15E



Pozycja dźwigni hamulca może być regulowana jak pokazano na rys.15B, najlepiej pod kątem 45 stopni od poziomu (rys. 15C). Odległość między dźwignią hamulca i kierownicą (dźwignia może być regulowana za pomocą śrub wskazanych strzałką na rys.15D).

Należy zwrócić uwagę na sposób regulacji dźwigni hamulca, ich pozycja musi gwarantować wygodny uchwyt.

Zaleca się aby w czasie regulacji manetki przerzutki za pomocą śruby pokazanej na rys. 15E, dokręcić ją w taki sposób, aby dotykała obejmę dźwigni hamulca..

15.2. MONTAŻ PRZEDNIEGO OŚWIETLENIA

Oświetlenie przednie jest podłączone do układu elektrycznego za pomocą przewodu (Rys. 16A). Elementy oświetlenia wraz z zamocowaniem znajdują się w plastikowej torebce, przymocowanej do ramy za pomocą linki z pcv (rys. 16B). Tak jak pokazano na rysunku 16C, należy zamocować elementy oświetlenia w odpowiednich do tego miejscach.(rys.16C)

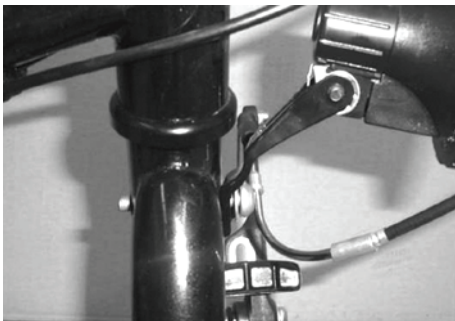
Rysunek 16A



Rysunek 16B



Rysunek 16C



Elementy mocujące do błotnika przedniego znajdują się w plastikowej torebce (rys.17A) umieszczonej w kartoniku z akcesoriami lub czasami są zamontowane na widelcu (rys.17B)

Rysunek 17A.



Rysunek 17B.



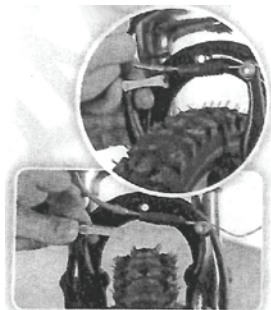
15.3. MONTAŻ PRZEDNIEGO KOŁA

W celu zamontowania przedniego koła w rowerze wyposażonym w hamulec typu v.brake konieczne jest uwolnienie w pierwszej kolejności uchwytu linki hamulca (rys.18).

15.3.1. Montaż koła przedniego wyposażonego w szybkie blokowanie (QR)

Należy umieścić przednie koło między dwoma ramionami widelca, w taki sposób aby opona znajdowała się centralnie między nimi (rys. 18B). Należy odkręcić nakrętkę zacisku QR ; przełożyć śrubę przez otwór osi piasty (rys.18C) i zaciśnąć. Oś piasty powinna znajdować się w wybraniu widelca do tego przeznaczonym.

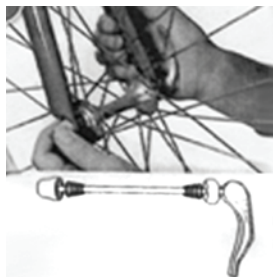
Rysunek 18A.



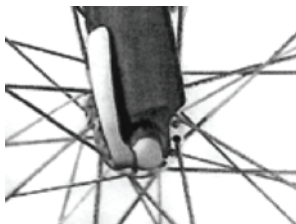
Rysunek18B.



Rysunek 18C.



Rysunek 18D.



15.3.2

Jeśli konieczne jest zdjęcie przedniego koła (np. przebita opona), należy przestrzegać następującej kolejności działania: w celu rozpięcia hamulca trzeba mocno ścisnąć dłonią górną część hamulca i uwolnić « fajkę » z uchwytu (rys.18 A). Dzięki temu klocki hamulca są uwolnione i znajdują się w pewnej odległości od obręczy koła i w ten sposób koło przednie może być zdjęte.

Rysunek 19.



Montaż przedniego koła mocowanego na śruby.(rys.19)

(!!!) Nie jest konieczne wykonywanie dodatkowych czynności jeśli rower jest wyposażony w hamulec tarczowy.

15.4 MONTAŻ PEDAŁÓW

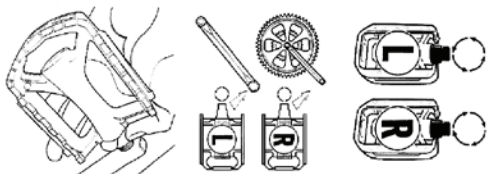
W każdym rowerze pedały są oznakowane :
lewy - L

prawy – R (Rys. 20)

Ustalić która korba jest lewa a która prawa. Umieścić pedał prawy (R) w prawej korbie i wkręcić śrubę ręcznie w kierunku ruchu wskazówek zegara.

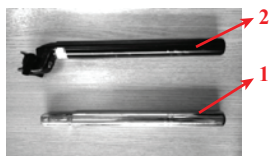
Umieścić pedał lewy (L) w lewej korbie i wkręcić ręcznie w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Dokręcić pedały z siłą podaną w niniejszej instrukcji.

Rysunek 20.



(!!!) Przed jazdą należy skontrolować czy pedały są dobrze przykręcone.

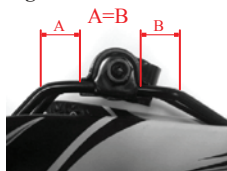
15.5.MONTAŻ SIODŁA I WSPORNIKA SIODŁA



15.5.1Montaż wspornika siodła
Dostarczone w kartoniku siodło i wspornik należy połączyć ze sobą. (rys. 14A).

Montaż wspornika – model 1, polega na wprowadzeniu w uchwyt siodła węższej strony wspornika i dokręceniu śruby z siłą podaną w niniejszej instrukcji. Następnie należy umieścić uchwyt po środku szyn siodła (rys. 21).

Figure.21



Montaż wspornika siodła – model 2, odbywa się poprzez obrócenie o 90 stopni ruchomej części zamocowania w stosunku do części nieruchomej na główce wspornika, jak pokazano na rys.22. Jeśli to konieczne należy pluzować śrubę na główce wspornika. Ustawić wspornik na środku pomiędzy szynami i przekręcić ruchomą część zamocowania o 90 stopni, aby była równoległa do części stałej (nieruchomej) rys. 23. Dokręcić śrubę z siłą podaną w niniejszej instrukcji.

Rysunek22.



Rysunek23.



15.5.2. Montaż siodła w ramie

(rysunek 14 B), Należy wprowadzić rurę (wspornik siodła) w górną część ramy i zamocować za pomocą śruby (N=18 do 20Nm), lub za pomocą szybkiego blokowania (QR) jak pokazano w punkcie 5.2 niniejszej instrukcji.

(!!!) Na wsporniku znajduje się oznakowanie głębokości wprowadzenia go do ramy. Oznakowanie to nie powinno być widoczne po wyregulowaniu wysokości siodła. W przeciwnym wypadku istnieje ryzyko pęknięcia i wyłamania się ramy.

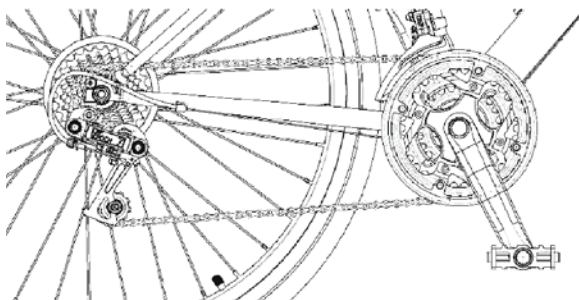
16. REGULACJA PRZERZUTEK

Rower został zaprojektowany i wyposażony w skuteczny i dobrze działający system przekładni i przerzutek, który pozwala na wygodną i łatwą zmianę biegów.
ten system składa się z :

- systemu zębatek (wolnobieg)
- tylnej przerzutki
- manetek przerzutek (shifters)
- linek i pancerzy
- zębatek przednich (mechanizm korbowy)
- przerzutki przedniej
- łańcucha

Ilość możliwych kombinacji (biegów) jest rezultatem wymnożenia ilości tylnych zębatek przez ilość zębatek mechanizmu korbowego (np. $6 \times 2 = 12$ biegów ; $6 \times 3 = 18$ biegów ; $7 \times 3 = 21$ biegów). Rower (poza jednobiegowymi) jest wyposażony w przerzutki umożliwiające wybór biegu pozwalającego na utrzymanie optymalnego rytmu jazdy w różnych warunkach jazdy.

Rysunek.24



Długość łańcucha jest określona w momencie projektowania roweru i jest kompatybilna z jego geometrią i przeznaczeniem.

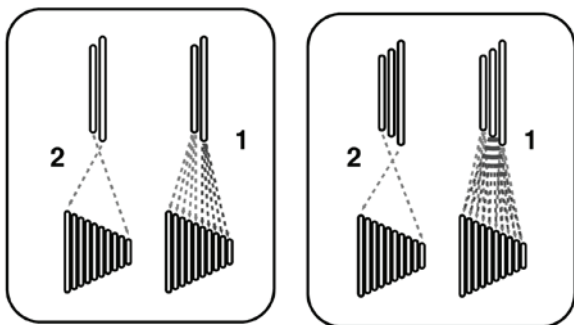
(!!!) Nie należy samodzielnie dokonywać regulacji przerzutek. Czynność ta powinna być wykonywana przez wyspecjalizowany serwis. Prawidłowa regulacja przerzutek jest gwarancją bezpiecznej jazdy.

Mechanizm służący do zmiany biegów (manetki) są zamontowane na kierownicy. Manetka lewa obsługuje przerzutkę przednią, manetka prawa obsługuje przerzutkę tylną.

Przerzutki przednia i tylna są wyregulowane przez producenta i nie wymagają ponownej regulacji.

Zmiana biegu może nastąpić tylko w czasie jazdy przy obracających się do przodu pedałach. Nigdy nie należy uruchamiać mechanizmu zmiany biegów kręcąc pedałami do tyłu, nie należy również rozpocząć obracania pedałami do tyłu bezpośrednio po zmianie biegu, zanim łańcuch nie znajdzie się prawidłowo na zębatkach. Może to spowodować splątanie się łańcucha i poważne uszkodzenie roweru. Rowerzysta może stracić kontrolę nad rowerem co może być przyczyną upadku i uszkodzenia ciała. Nie należy zmieniać biegów pod dużym obciążeniem.

Rysunek .25 1-Prawidłowo; 2-Nieprawidłowo

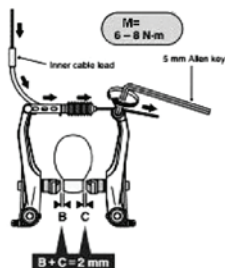


(!!!) Należy unikać ustawień łańcucha: « mała zębatka mechanizmu korbowego – mała zębatka wolnobiegu » lub « duża zębatka mechanizmu korbowego - duża zębatka wolnobiegu » (rysynek 25), ponieważ takie ustawienia są przyczyną przedwczesnego zużycia i zniszczenia łańcucha oraz wymagają większego wysiłku przy pedalowaniu.

(!!!) Źle wyregulowany i dopasowany rower może być niebezpieczny nie tylko dla rowerzysty ale również dla innych użytkowników ruchu drogowego. W celu dopasowania roweru i wykonania regulacji należy zwrócić się do sprzedawcy, który jeśli to konieczne skieruje do wyspecjalizowanego serwisu. Bardzo istotne jest prawidłowe dopasowanie i regulowanie roweru także po upływie gwarancji.

17.REGULACJA HAMULCÓW

Rysunek .26



Hamulce są prawidłowo wyregulowane jeśli (rys. 26) :

- ramiona hamulca są równoległe ;
- odległość między klockami hamulca a obręczą wynosi 1 mm i jest identyczna z obu stron obręczy ;
- przy hamowaniu klocki hamulca dotykają na obręczy tylko ścieżki hamowania.
- koło nie dotyka klocka hamulcowego jeśli hamulec nie jest uruchomiony ;

- pancerze i linki nie są popękane i uszkodzone
- koła są prawidłowo wycentrowane

(!!!) Przed jazdą na rowerze zawsze należy skontrolować czy oba hamulce działają prawidłowo. Regulacja hamulców powinna być wykonywana przez wyspecjalizowany punkt serwisowy. Nieprawidłowo wyregulowany hamulec jest zagrożeniem dla bezpieczeństwa rowerzysty.

Rysunek .27



Należy poprosić sprzedawcę lub wyspecjalizowany serwis o wskazanie oznakowania zużycia klocków hamulcowych. Zawsze należy sprawdzać stopień zużycia klocków hamulcowych, a szczególnie po intensywnym hamowaniu (jazda w górach, zjazdy lub jazda po nierównym terenie)

Jeśli klocki hamulcowe posiadają oznakowanie stopnia zużycia, należy je wymienić jak tylko oznakowanie to stanie się widoczne. Jeśli takiego oznakowania brak, konieczna jest wymiana klocków w chwili gdy są one zużyte do miejsca wskazanego przez strzałkę na rysunku nr 27(rowki nie są już widoczne). Należy regularnie kontrolować pancerze i linki hamulca oraz ich końcówki. Jeśli pojawią się ślady zużycia, rdzy, zagięcia, załamania czy innego rodzaju uszkodzenia należy skontaktować się z wyspecjalizowanym punktem serwisowym ! Koła stanowią integralną część systemu hamowania roweru i podlegają zużyciu. Należy regularnie kontrolować stopień zużycia kół (prosimy o zapoznanie się z rozdziałem 7.6 niniejszej instrukcji). Jeśli oznakowanie zużycia posiada formę rowka na zewnętrznej stronie obręczy, powinna być ona wymieniona w chwili gdy rowek staje się mało widoczny(starty).

Jeśli oznakowanie posiada formę specjalnego zagłębienia w obręczy (kanałku na całym obwodzie), powinna zostać ona wymieniona jak tylko kanałek stanie się widoczny.

(!!!) Wymiana klocków hamulcowych, linek, obręczy jak również regulacje układu hamowania muszą być wykonywane tylko w wyspecjalizowanych punktach serwisowych.

18. SYTUACJE AWARYJNE

Zalecamy zabieranie ze sobą poniższego zestawu naprawczego niezbędnego w sytuacjach awaryjnych na drodze :

- klucze od 10 do 15mm do dokręcania śrub
- zestaw naprawczy do opon i dętek
- łyżki do zdejmowania opon
- pompka
- dokument tożsamości (w razie wypadku)
- telefon komórkowy

Rysunek.28



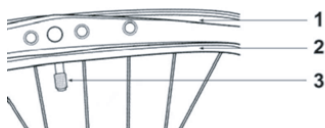
18.1. Jeśli dojdzie do przebicia opony : należy zdemontować uszkodzone koło, nacisnąć na zaworek wentyla w celu wypuszczenia powietrza z dętki. Zdjąć oponę z obręczy. Jeśli zdjęcie opony ręcznie jest niemożliwe należy użyć łyżek do zdejmowania opon.(rys.28)

Następnie należy wyjąć dętkę. Skontrolować dokładnie wewnętrzną i zewnętrzną powierzchnię opony, aby odnaleźć miejsce przebicia i wyciągnąć ostry przedmiot będący jego przyczyną, jeśli jeszcze znajduje się on w oponie.

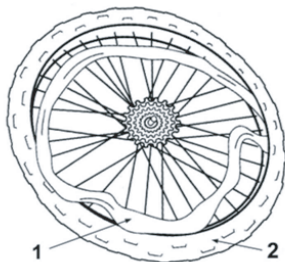
Jeśli opona jest przecięta, należy przykryć miejsce przecięcia tym co akurat znajduje się « pod ręką » - taśmą klejącą, kawałkiem dętki, aby zabezpieczyć oponę w miejscu przecięcia. Naprawić przedziurawioną dętkę za pomocą taśmy lub założyć nową. Nałożyć oponę z dętką zaczynając od jednego brzegu obręczy. Należy zwrócić uwagę aby nie uszczypać dętki między oponą a obręczą. (rys. 29)

Jeśli czynność ta sprawia trudność należy użyć łyżek do opon, zwracając uwagę aby nie uszczypać dętki. Nacisnąć centralnie na wentyl w kierunku środka opony, aby upewnić się, że znajduje się on dokładnie między dwoma brzegami opony.

Figure.29



- 1 – taśma klejąca;
- 2 - obręcz;
- 3 - wentyl



- 1- dętka;
- 2 - opona

Napompować dętkę zgodnie z zalecanym ciśnieniem i skontrolować czy opona jest umieszczona prawidłowo w obręczy. Opona i kontur koła powinny być koncentryczne. Nakręcić ręcznie plastikową osłonkę wentyla. Zamontować koło w rowerze.

(!!!) Naprawa opony jest sposobem poradzenia sobie w sytuacji awaryjnej. Nowa opona będzie gwarancją większego bezpieczeństwa.

18.2. Jeśli dojdzie do złamania szprychy: koło z uszkodzoną szprychą jest osłabione i bardziej podatne na scentrowanie niż koło z prawidłowo napiętymi szprychami. Jeśli do złamania szprychy dojdzie w czasie jazdy należy natychmiast zawrócić jadąc bardzo wolno, ponieważ rower jest wtedy niestabilny i istnieje ryzyko uszkodzenia pozostałych szprych, co spowoduje że rower będzie niezdatny do użytku.

Aby uniknąć uderzenia złamanej szprychy o koło, lub wkręcenia między koło a ramę, należy zakręcić złamaną szprychę na najbliższej nie uszkodzonej.

Jeśli rower jest unieruchomiony z powodu klocka hamulcowego trącego o obręcz koła, rower należy poprowadzić lub nieść i zwrócić się do wyspecjalizowanego serwisu.

19.CZYSZCZENIE. SMAROWANIE. PRZECHOWYWANIE

19.1Regularne czyszczenie i smarowanie przedłużają życie roweru. Dodatkowo są gwarancją, że siła użyta do wprowadzenia roweru w ruch nie jest marnowana na przewyżnianie niepotrzebnych oporów. Okresowo należy rower smarować i czyścić. Jest to szczególnie konieczne jeśli rower jest użytkowany na nie utwardzanych drogach czy w deszczu. Regularne czyszczenie chroni lakier i zmniejsza ryzyko korozji. Jeśli rower jest użytkowany nad morzem, należy zwiększyć częstotliwość smarowania i czyszczenia.

Rower należy czyścić za pomocą szmatki lub wilgotnej gąbki, używając ciepłej wody, delikatnego detergentu lub szamponu samochodowego. Czyszczenie wodą pod wysokim ciśnieniem jest absolutnie zakazane. Do czyszczenia nie należy używać: silnych środków zasadowych, ropy, agresywnych ściernych detergentów. Rower należy czyścić w pozycji pionowej, stojący na kołach. Wypłukać letnią wodą, szczególnie klocki hamulców i obręcze. Na koniec wytrzeć do sucha szmatką. Rower jest gotowy do smarowania.

Łańcuch roweru jest elementem wymagającym częstego czyszczenia i smarowania. Jest bardzo ważne aby raz w tygodniu lub raz na dwa tygodnie rower był czyszczony i smarowany wysokiej jakości lubrykanem w aerosolu lub smarem zalecanym przez specjalistów.

Należy unikać, aby smar ściekał na obręcze, klocki hamulcowe i koła, jeśli to się zdarzy to należy natychmiast wytrzeć smar.

Zaleca się aby przed smarowaniem łańcuch został oczyszczony, szczególnie po deszczu lub jeździe po wodzie. Można użyć odłuszczonego preparatu nakładając go za pomocą szczoteczki do zębów lub specjalnego pędzelka do łańcuchów. Następnie przemyć wodą za pomocą gąbki. Nie należy używać papieru do osuszenia łańcucha ponieważ mógłby się podrzeć i zablokować łańcuch.

Wolnobieg kasetowy nie wymaga żadnej konserwacji. Wolnobieg klasyczny powinien być zdjęty i przesmarowany raz lub dwa razy do roku w wyspecjalizowanym punkcie serwisowym.

19.2. Rower nie używany przez dłuższy okres czasu powinien być przechowywany w miejscu zadaszonym, zawieszony w taki sposób aby opony nie dotykały podłoża. Nie powinno się przechowywać roweru w pomieszczeniu wilgotnym, lub na zewnątrz w zbyt niskiej lub zbyt wysokiej temperaturze.

20. OGÓLNE ZALECENIA DOTYCZĄCE KONSERWACJI

20.1. Po pierwszej jeździe wszystkie śruby, nakrętki, linki oraz szprychy będą prawdopodobnie wymagały regulacji i dokręcenia. Nawet jeśli wydaje się, że wszystko działa prawidłowo zleca się wykonanie dokładnej kontroli w wyspecjalizowanym punkcie serwisowym po 10 dniach lub przejechaniu 20-30 km.

-Należy kontrolować regularnie rower pod kątem poluzowanych połączeń lub uszkodzonych części. W razie stwierdzenia problemu należy skontaktować się z pracownikiem serwisu.

- Czynności związane z konserwacją i naprawami powinny zostać powierzone wyspecjalizowanemu serwisowi, który korzysta ze specjalistycznych narzędzi i przestrzega procedur zalecanych przez producenta. Niezależnie od okoliczności producent nie ponosi odpowiedzialności za bezpieczeństwo roweru jeśli naprawa i regulacje systemu hamowania, systemu zmiany biegów, centrowanie kół i napięcie szprych nie są wykonane przez wyspecjalizowany punkt serwisowy. Czynności wykonane nieprofesjonalnie jak konserwacja, regulacje czy naprawy mogą w sposób istotny wpływać na bezpieczeństwo jazdy na rowerze i być przyczyną poważnych wypadków i uszkodzeń ciała.

20.2. Producent zaleca, aby po przejechaniu np. 200 km lub 15-20 godzinach jazdy i jeśli rower miał kontakt z wodą lub piaskiem :

-Wyczyścić rower i nasmarować łańcuch, zawsze usuwając nadmiar smaru. Należy zwrócić się do sprzedawcy lub do wyspecjalizowanego serwisu w sprawie zalecanych smarów oraz częstotliwości wykonywania smarowania w zależności od panującego klimatu.

- Skontrolować ramę, a szczególnie połączenia, kierownicę, wspornik kierownicy i wspornik siodła. Jeśli pojawiły się głębokie zarysowania, pęknięcia lub przebarwienia oznacza to, że elementy te zostały poddane nadmiernym siłom wynikającym z przeciążenia.
 - Nacisnąć na dźwignię hamulca przedniego i poruszyć rower do przodu i do tyłu. Jeśli rower wydaje się niestabilny, należy skontaktować się z wyspecjalizowanym punktem serwisowym w celu przeprowadzenia kontroli i wykonania regulacji.
 - Jeśli klocki hamulcowe wydają się zużyte i nie przylegają do powierzchni obręczy należy dostarczyć rower do wyspecjalizowanego serwisu w celu wykonania zabiegów konserwacyjnych.
 - Skontrolować stopień zużycia kół. Jeśli pojawiły się miejsca gdzie oznakowanie nie jest widoczne, należy dostarczyć rower do wyspecjalizowanego serwisu w celu wymiany obręczy.
 - Skontrolować linki i pancerze oraz końcówki. W przypadku widocznej rdzy, załamania lub innych deformacji należy udać się do wyspecjalizowanego serwisu.
 - Unieść koło i pokręcić kierownicą w prawo i lewo. Jeśli wyczuwalny jest opór, lub luz na łożyskach, należy udać się do wyspecjalizowanego serwisu.
 - Należy ująć między palcem wskazującym a kciukiem każdą parę szprych po obu stronach kół i skontrolować ich napięcie. Jeśli wyczuwalny jest luz, należy udać się do wyspecjalizowanego serwisu w celu skontrolowania napięcia szprych i wykonania regulacji.
 - Chwycić kolejno oba pedały i poruszyć nimi w kierunku osi i przeciwnym. Jeśli wyczuwalny jest luz lub opór łożysk należy udać się do wyspecjalizowanego serwisu.
 - Skontrolować czy wszystkie elementy i akcesoria roweru są prawidłowo zamocowane, należy dokręcić je jeśli pojawiły się luzy.
- UWAGA!** Rower i jego elementy są poddawane silnym obciążeniom i zużywają się. Materiały i mechanizmy reagują w różny sposób na zużycie.

Każdy element ma swoją określoną żywotność i przydatność, której przekroczenie może spowodować jego gwałtownie i nieodwołalnie zniszczenie i stać się przyczyną poważnego wypadku jakiemu może ulec rowerzysta. Każdy rodzaj pęknięcia, rysy lub zmiany koloru w miejscach podlegających działaniu dużych sił sugeruje, że okres przydatności elementu został osiągnięty i powinien on zostać wymieniony.

Nie należy modyfikować elementów konstrukcyjnych roweru. Każdy rower został skonstruowany wg. specyfikacji technicznej i producent jest gwarantem, że produkt spełnia normy bezpieczeństwa. Nie należy samodzielnie wykonywać napraw czy też wymiany elementów, trzeba skontaktować się ze sprzedawcą lub z wyspecjalizowanym serwisem w celu uzyskania porady lub wykonania naprawy. Producent jest zwolniony z odpowiedzialności za produkt jeśli użytkownik dokonał modyfikacji, zmian konstrukcyjnych lub użył części innych niż oryginalne.

(!!!)

Użycie do naprawy części innych niż oryginalne może być przyczyną powstania sytuacji niebezpiecznych dla rowerzysty. Producent zaleca dokonanie przemyślanego wyboru mechanizmu korbowego i opon jeśli naprawa dotyczy roweru wyścigowego.

Nasze rowery nie są wyposażone w aerodynamiczną przedłużkę do kierownicy, ponieważ może ona wpływać niekorzystnie na bezpieczeństwo i stabilność roweru. Uszkodzone lub odkształcone w wyniku wypadku lub nieprawidłowego używania części, istotne dla konstrukcji roweru (rama, kierownica, widelec, pedały, korby, hamulce itp) muszą być wymienione przed ponowną jazdą z powodu zagrożenia jakie stanowią dla bezpieczeństwa rowerzysty.

(!!!) Jeśli rower uległ wypadkowi, niezbędna jest jego pogłębiona kontrola przez wyspecjalizowany punkt serwisowy.

21. ZACHOWANIE NA DRODZE

- Jeżdżąc na rowerze po drogach publicznych należy przestrzegać przepisów kodeksu drogowego ;

- Jeżdżąc po drogach, ścieżkach z ktrych korzystają również inny użytkownicy – automobiliści, piesi czy inni rowerzyści, należy sznować ich prawa i być tolerancyjnym, nawet jeśli on naruszają twoje prawa ;

- Należy poruszać się zachowując szczególną ostrożność. Unikać : pojazdów które gwałtownie się zatrzymują, zawracają, zmieniają kierunek jazdy, jadą « na czołowe » lub pojawiają się z tyłu ; nagłego otwarcia drzwiczek w pojazdach zaparkowanych na poboczu, pieszych którzy wtargnęli na jezdnię i dzieci bawiących się blisko drogi.

W miarę możliwości należy korzystać ze ścieżek rowerowych. Jadąc po drodze publicznej należy zawsze poruszać się w kierunku jazdy i możliwie najbliżej brzegu drogi.

-Należy unikać kałuż, drzew, szyn i tramwajów, odpadków, wszelkiego rodzaju przeszkód, ponieważ mogą stać się przyczyną utraty równowagi, zablokowania się kół lub utraty kontroli nad rowerem i spowodować wypadek.

-Nie należy jeździć na rowerze w słuchawkach izolujących od otaczających dźwięków ruchu drogowego nyp. syren pojazdów uprzywilejowanych. Słuchawki mogą być przyczyną dekoncentracji i odwrócić uwagę rowerzysty od sytuacji na drodze. Przewody słuchawek mogą wkrećić się w elementy roweru i być przyczyną utraty kontroli nad rowerem.

Zamiar zatrzymania się lub wykonania skrętu powinien być sygnalizowany ręką. Lokalne przepisy ruchu drogowego muszą być przestrzegane. Nie należy jechać zygzakiem pmiedzy pojazdami, nie wykonywać nagłych manewrów, które mogłyby zaskoczyć innych użytkowników drogi. Należy szanować innych użytkowników ruchu drogowego. Nie wolno wykonywać akrobacji, jeździć z podniesionym przednim kołem, skakać ponieważ wiąże się to z ryzykiem odniesienia pobrażeń i uszkodzenia roweru ;

Nigdy nie należy przewozić pasażera ani niczego co ogranicza widoczność, uniemożliwia kontrolowanie roweru lub może wkrećić się w elelementy w ruchu. Nie jechać na rowerze prowadząc jednocześnie inny pojazd.

Należy upewnić się czy rower jest wyposażony w prawidłowo zamontowane i ustawione oświetlenie, w kolorach z przodu i z tyłu zgodnymi z przepisami ruchu drogowego. Zaleca się noszenie ubrań i akcesoriów w jasnych kolorach, wyposażonych w elementy odblaskowe. Odblaskowe elementy, migające światło lub inne źródło światła należy umieścić na ramionach, nogach, kasku, co łącznie z jasnym kolorem odzieży przyciągnie uwagę innych użytkowników ruchu drogowego, kierowców jak i pieszych.

-Ubranie rowerzysty i przedmioty jakie przewozi nie mogą zasłaniać odbłasków i oświetlenia ;

- Należy unikać stref o dużym natężeniu ruchu drogowego, miejsc nieoświetlonych i dróg przeznaczonych do szybkiej jazdy. Należy jechać wolno ;

- Należy unikać dróg niebezpiecznych i jeśli to możliwe poruszać się po drogach już znanych ;

- Zawsze należy dostosować swoją prędkość do warunków atmosferycznych, ukształtowania terenu, stanu dróg, widoczności, natężenia ruchu drogowego i obciążenia roweru.

22. OCHRONA ŚRODOWISKA

Jazda na rowerze pozwala na utrzymanie dobrej formy fizycznej, przemieszczanie się w sposób przyjemny i ekologiczny, jest też jednym z elementów ochrony środowiska. Recykling opakowań, baterii, uszkodzonych części czy zużytego roweru wyłącznie w miejscach do tego przeznaczonych i przystosowanych jest również jednym z elementów zrównoważonego korzystania z surowców i ochrony środowiska naturalnego.

23. REGULACJE PRAWNE DOTYCZĄCE ROWERZYSTÓW

Aby móc uczestniczyć w ruchu drogowym po drogach publicznych, każdy rower jest wyprodukowany zgodnie z normami europejskimi i światowymi oraz normami obowiązującymi w kraju na którego terytorium będzie użytkowany. Sprzedawca i/lub serwisant udziela pomocy jeśli chodzi o informacje na temat specjalnych wymagań i jeśli to konieczne dostosują rower do obowiązujących przepisów.

(!!!)Ze względów bezpieczeństwa dzieci nie powinny mieć dostępu do opakowań (plastik, karton, polistyren, torby)

(!!!)Gwarancja, sposób użytkowania roweru, warunki serwisu posprzedażowego zostaną przekazane przez sprzedawcę w momencie zakupu roweru. Warunki te muszą być zgodne z wymaganiami UE i przepisami prawnymi danego kraju.

Twój rower spełnia wymogi bezpieczeństwa. Okres gwarancji obejmujący wszelkie wady powstałe podczas produkcji jest liczony od daty wydania paragonu fiskalnego lub wystawienia faktury. Gwarancja na ramę /ramę nośną roweru/ wynosi 5 lat, zaś na akcesoria /wyposażenie/ 2 lata. Nabywca ma również prawo do gwarancji prawnej za wady ukryte oraz uszkodzenia sprzedanego towaru (zgodnie z art. 1641 kpc).

· W przypadku reklamacji nabywca zobowiązany jest dostarczyć rower do dowolnie wybranego sklepu/punktu sprzedaży tej samej firmy wraz z paragonem fiskalnym/fakturą. · Reklamacje składane w okresie gwarancyjnym w żadnym razie nie wpływają na przedłużenie okresu gwarancyjnego.

· Gwarancja traci ważność w przypadku, gdy remontu lub wymiany części dokonały osoby niewykwalifikowane (nawet jeśli wykonują tę samą pracę).

· Gwarancja traci ważność również w przypadku uszkodzeń z następujących przyczyn: niedbalstwo na skutek nieprawidłowej eksploatacji: (jazda na rowerze we dwie osoby, przeciążenie) - nawet na skutek niezamierzonego niewłaściwego ustawienia, skoki (wypadki, uderzenie itp.). Użytkowanie, które nie jest zgodne z ustawieniem. Wykorzystywanie zużytych opon, żarówek, klocków, linek, łańcuchów, reflektora przedniego i tylnego itp.

· Zastrzegamy sobie prawo do wymiany wadliwych części na porównywalne pod względem jakości i ceny, jeśli oryginalne części nie są dostępne w magazynie. · W przypadku wszystkich części związanych z bezpieczeństwem jazdy:

proszę skontaktować się ze swoim dystrybutorem w sprawie części oryginalnych. Takich jak na przykład: system hamulcowy, obręcz, kierownica, reflektory, wspornik kierownicy.

W zależności od dostępności części zamiennych w magazynie, zobowiązujemy się dostarczyć je naszym klientom biznesowym w możliwie jak najkrótszym czasie, maksymalnie w ciągu 21 dni. W przypadku poszczególnych części — z gwarancją lub bez gwarancji — zalecamy wykonanie następujących czynności:

* Zanotowanie modelu roweru. * Zanotowanie numeru części ze schematu „Mój rower” znajdującego się w instrukcji. * Sprawdzenie, czy rzeczywiście odpowiada on poszukiwanej przez Ciebie części. * Wysłanie swojego zapytania do danego sklepu.

Uwaga: W rowerach freestyle podpórki ("Pegs") zamontowane są na osiach. Moment skręcający dla opony przedniej wynosi 17 Nm, a dla opony tylnej 20 Nm



Szczęśliwej podróży!

Data zakupu:

Sklep:

Kod:

Adres: