Instrukcja obsługi roweru

SPIS TREŚCI

Karta klienta	3
Ostrzeżenia ogólne	4
Obowiązki nabywcy	5
Warunki gwarancji	5
Budowa roweru	6
Rodzaje i przeznaczenie rowerów	7
Siodełko	9
Kierownica	10
Amortyzacja	11
Hamulce	11
Napęd	13
Koła	14
Bagażnik	16
Czyszczenie i konserwacja	17
Zalecane momenty dokręcenia	18
Usterki i prawdopodobne przyczyny	19

KARTA KLIENTA

Gwarancja na rower . . . . . .
Nazwa / Typ

Numer ramy . . . . . .

Wypełnia sprzedawca łącznie z odcinkami kart reklamacyjnych

Rower sprzedany przez: . . . . . .

. . . . . .
Rower wydany po wykonaniu czynności przedsprzedażnych w sklepie
(dokręcenie połączeń śrubowych, regulacja podzespołów).

. . . . . .
Data / Pieczątka

OŚWIADCZENIE NABYWCY
Zapoznałem się z warunkami gwarancji i wyrażam zgodę na jej warunki, co potwierdzam własnoręcznym podpisem.

. . . . . .
data i podpis

OSTRZEŻENIA OGÓLNE

Celem zapewnienia bezpieczeństwa oraz dla utrzymania roweru w dobrym stanie technicznym na długi czas zalecamy okresowe wizyty w wykwalifikowanym serwisie rowerowym celem dokonania przeglądu, regulacji i kontroli podzespołów (co 500 km lub 1 raz w roku). rower należy przechowywać w suchym pomieszczeniu o temperaturze pokojowej. Nie należy go używać w wodzie, piasku, czy środowisku o dużym zasoleniu. Szczegółowe informacje dotyczące montażu, regulacji, konserwacji i napraw podane są w dalszej części niniejszej instrukcji.

UWAGA!

Pamiętaj, aby przed wyruszeniem w pierwszą podróż oraz później okresowo sprawdzać połączenia gwintowe, skuteczność hamulców, ciśnienie powietrza w oponach. Brak wykonania wymienionych czynności wiąże się ze wzrostem niebezpieczeństwa wypadku oraz ryzykiem uszkodzenia roweru.

UWAGA!

Jeśli na swoim rowerze przewozisz dodatkowy bagaż pamiętaj, że wzrost obciążenia wiąże się z przedłużeniem drogi hamowania. Wykonując manewry na drodze miej to zawsze na uwadze.

UWAGA!

Warunki atmosferyczne mają zawsze znaczący wpływ na przyczepność roweru podczas jazdy i hamowania. Na mokrej nawierzchni droga hamowania może przedłużyć się nawet o 80%.

UWAGA!

Rower jest pojazdem jednoosobowym. Wszelki dodatkowy ładunek należy przewozić zabezpieczony przed wypadnięciem oraz tak aby nie wystawał poza obrys roweru pamiętając o nie przekraczaniu jego maksymalnej ładowności zgodnie z oznaczeniami.

UWAGA!

Należy przestrzegać zasad korzystania z roweru, pamiętać o ryzyku wkręcenia ubioru lub wyposażenia dodatkowego w elementy ruchome podczas użytkowania.

UWAGA!

Tak jak wszystkie elementy mechaniczne rower ulega zużyciu oraz poddawany jest dużym naprężeniom. Różne materiały i części składowe roweru mogą reagować na zużycie i naprężenia zmęczeniowe w różny sposób. Jeżeli trwałość konstrukcyjna części składowej zostanie przekroczona, może ona nagle ulec uszkodzeniu, powodując ewentualne zranienie rowerzysty. Jakakolwiek forma pęknięcia, rysy lub zmiana zabarwienia w obszarach dużych naprężeń wskazują, że upłynął okres trwałości danej części składowej i zalecana jest jej wymiana.

OBOWIĄZKI NABYWCY

Czynności posprzedażne
Nabywca zobowiązany jest do wykonania następujących czynności posprzedażnych jeśli nie zostały wykonane przez sprzedawcę:

1. Rozpakowanie roweru
2. Zamontowanie pedałów oraz dokładne ich dokręcenie
3. Ustawienie i dokręcenie kierownicy w położeniu do jazdy
4. Dokręcenie wszelkich śrub
5. Sprawdzenie oświetlenia przedniego i tylnego
6. Regulacja hamulców oraz przerzutek (kontrola połączeń śrubowych)
7. W razie potrzeby wycentrowanie kół w najbliższym punkcie serwisowym
8. Uzupełnienie powietrza w ogumieniu do właściwego ciśnienia
9. Usunięcie z powierzchni roweru śladów zanieczyszczeń
10. Dokładne wypełnienie Karty Klienta i Karty Gwarancyjnej.

Kupujący potwierdza wykonanie w/w czynności.

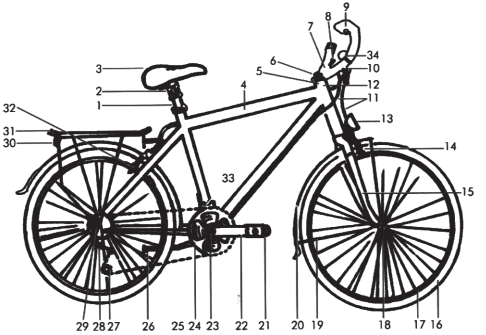
WARUNKI GWARANCJI

1. Producent udziela na zakupiony sprzęt gwarancji na okres 12 miesięcy od daty zakupu. Warunkiem ważności gwarancji jest posiadanie dowodu zakupu oraz wypełnionej i podpisanej Karty Gwarancyjnej.
2. Producent zapewnia bezpłatną naprawę w przypadku wystąpienia w okresie gwarancji uszkodzeń wynikłych wyłącznie z wad materiałowych.
3. Rozpatrzenie reklamacji powinno nastąpić w terminie 30 dni. Jeżeli sprzęt wymaga ekspertyzy, termin ten ustala się na 60 dni. Ekspertyzę wykonuje producent, który jednocześnie może przedłużyć czas gwarancji o ilość dni niezbędnych no przeprowadzenie oceny technicznej uszkodzenia.
4. **Producent zaleca w ciągu 1. miesiąca eksploatacji od daty nabycia, dokonanie przeglądu w autoryzowanym serwisie. Wykonanie przeglądu przyczyni się do poprawienia komfortu jazdy, zapewni wyregulowanie wszelkich komponentów, zabezpieczy rower przed nadmiernym zużywaniem się podzespołów i uchroni przed ewentualnymi uszkodzeniami. Wykonanie przeglądu technicznego jest podstawą do zachowania uprawnień klienta wynikających z warunków gwarancji. Koszty przeglądu ponosi właściciel roweru.**

5. Gwarancją nie są objęte uszkodzenia sprzętu powstałe na skutek niewłaściwego lub niezgodnego z Instrukcją Obsługi użytkowania, konserwowania i przechowywania oraz uszkodzenia wynikłe po dokonaniu sprzedaży ze zdarzeń losowych i innych okoliczności niezależnych od sprzedawcy i producenta.
6. Gwarancji nie podlegają materiały i elementy ulegające naturalnemu zużyciu w czasie eksploatacji, takie jak: opony, dętki, rączki kierownicy, linki i pancerze, klocki hamulcowe, żarówki oświetlenia. Za naprawy gwarancyjne nie uważa się regulacji połączeń gwintowych (np. pedał z korbą), mechanicznych uszkodzeń elementów ramy (np. podbicie - zgięcie widelca przedniego), zużycia wolnobiegu, mechanizmu korbowego, łańcucha, centrowania kół i uszkodzenia przerzutek.
7. Gwarancja traci swą ważność w przypadku:
   - upływu terminu gwarancji;
   - nie przestrzegania zapisów Instrukcji Obsługi o czyszczeniu, smarowaniu i konserwacji roweru;
   - samodzielnej, niewłaściwej naprawy przez użytkownika;
   - wprowadzenia przez użytkownika zmian konstrukcyjnych;
   - używania roweru niezgodnie z jego przeznaczeniem;
   - używania w sportowych zawodach, wyścigach, maratonach;
   - używania roweru jako źródła zarobku;
   - montażu innych części niż oryginalne bez zgody producenta.
8. W ramach gwarancji wymienia się lub naprawia poszczególne części roweru. Cały rower nie podlega zwrotowi lub wymianie. W przypadku wymiany widelca lub ramy sprzedawca i punkt serwisowy nie są zobowiązani do dobrania nowego w tym samym kolorze i wzorze, co rama.
9. **Właściciel roweru zobowiązany jest dostarczyć do serwisu rower czysty wraz z aktualną i wypełnioną Kartą Gwarancyjną. Jeśli rower jest przesłany to również obowiązkiem klienta jest spakowanie roweru i wydanie kurierowi.**
10. Karta Gwarancyjna z dołączonym dowodem zakupu stanowi jedyną podstawę do bezpłatnego wykonania naprawy gwarancyjnej.
11. Gwarancja obejmuje swoim zasięgiem terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Gwarancja niniejsza nie wyłącza, nie ogranicza ani nie zawiesza uprawnień kupującego wynikających z niezgodności zakupionego roweru z umową.

BUDOWA ROWERU

1. Wspornik siodła; **2.** Jarzmo podsiodłowe; **3.** Siodło; **4.** Rama; **5.** Wspornik kierownicy; **6.** Śruba wciągająca (stożek zaciskowy); **7.** Kierownica; **8.** Manetki przerzutek; **9.** Rogi kierownicy; **10.** Dźwignie hamulców; **11.** Pancerze linek hamulcowych; **12.** Komplet łożysk mechanizmu sterownego; **13.** Lampa przednia; **14.** Hamulec przedni; **15.** Widelec; **16.** Opona; **17.** Obręcz; **18.** Piasta; **19.** Wspornik błotnika; **20.** Błotnik; **21.** Pedał; **22.** Korba; **23.** Oś mechanizmu korbowego; **24.** Tarcze; **25.** Łańcuch; **26.** Nóżka; **27.** Wózek przerzutki tylnej z rolkami; **28.** Korpus przerzutki tylnej; **29.** Piasta tylna; **30.** Lampa tylna; **31.** Bagażnik; **32.** Hamulec tylny; **33.** Przerzutka przednia; **34.** Dzwonek.



Szczegółowa specyfikacja roweru może się różnić w zależności od standardu wyposażenia i typu roweru. Niniejsza instrukcja pozwoli Ci krok po kroku przygotować rower do jazdy.

Dowiesz się Jak dopasować niektóre części roweru do swoich indywidualnych potrzeb - siodełko, kierownica, amortyzacja. Poznasz, w jaki sposób wyregulować hamulce i napęd, aby działały sprawnie i bez zarzutów. W końcu dowiesz się jak o rower zadbać, zakonserwować go, dokonać drobnych napraw, a także jak poradzić sobie z najczęściej pojawiającymi się usterkami. Przy każdej czynności zaznaczono czy możesz jej dokonać sam przy użyciu podstawowych narzędzi, czy raczej musisz się zgłosić do autoryzowanego serwisu lub szczegółowych informacji poszukać na stronie. Mamy nadzieję, że rower stanie się dla Ciebie czymś więcej niż tylko środkiem lokomocji. Pragnęlibyśmy, aby był on sposobem, jeżeli nie na życie, to chociaż na spędzenie wolnego czasu, relaks i zdrowie. Wierzymy, że jazda na rowerze umożliwi Ci częstszy kontakt z naturą, a może nawet stanie się Twoim hobby i życiową pasją. **Życzymy przyjemnej jazdy!**

RODZAJE I PRZEZNACZENIE ROWERÓW

GÓRSKIE (EXTREME, XC, MTB, ATB FULL) - wszechstronne rowery przeznaczone do jazdy po pagórkowatym i górzystym terenie. Zapewniają dobrą sterowność na różnych nawierzchniach. Szerokie opony i amortyzacja zapewniają komfort i bezpieczeństwo. Tego rodzaju rowery, a w szczególności ich układ hamulcowy zostały zaprojektowane do obciążenia maksymalnego nie przekraczającego 100kg.

SZOSOWE (ROAD) - lekkie, do szybkiej jazdy na szosie. Wygięta kierownica zapewnia kolarzowi aerodynamiczną pozycję, również na podjazdach i podczas sprintów. Wąskie opony ułatwiają toczenie. Tego rodzaju rowery, a w szczególności ich układ hamulcowy zostały zaprojektowane do obciążenia maksymalnego nie przekraczającego 100kg.

MIEJSKIE (CITY, CLASSIC) - przeznaczone do bezpiecznego poruszania się po ulicach miasta. Łączą komfort z funkcjonalnością. Tego rodzaju rowery, a w szczególności ich układ hamulcowy zostały zaprojektowane do obciążenia maksymalnego nie przekraczającego 100kg.

CROSSOWE (CROSS) - uniwersalne i wielofunkcyjne. Przeznaczone do jazdy po drogach szutrowych i asfalcie. Dobre do treningów - nadają się do jazdy w mieście i poza nim. Rower crossowy będzie się dobrze sprawował także podczas wycieczek ze znajomymi. Tego rodzaju rowery, a w szczególności ich układ hamulcowy zostały zaprojektowane do obciążenia maksymalnego nie przekraczającego 100kg.
TREKKINGOWE (TREKKING) - dobrze sprawdzają się na utwardzonych nawierzchniach i ścieżkach. Łączą w sobie komfort i dynamikę jazdy. Posiadają mocną ramę i duże, 28-calowe koło. Pozwala to szybko pokonywać kilometry i to nie tylko po asfalcie. Pozycja na rowerze jest bardzo wygodna i umożliwia wielogodzinną jazdę. Tego rodzaju rowery, a w szczególności ich układ hamulcowy zostały zaprojektowane do obciążenia maksymalnego nie przekraczającego 100kg.
BAGAŻNIK - UWAGA - masa bagażu nie może przekraczać dopuszczalnej ładowości bagażnika. Dopuszczalna ładowność bagażnika została wybita na konstrukcji bagażnika.
Waga roweru wynosi 20 kg.
Należy pamietać o dopuszczalnej masie całkowitej rowerzysty i bagażu wynoszącej 100 kg.
Dopuszczalna masa całkowita roweru wraz z rowerzystą i bagażem nie może przekraczać 120 kg (rower + bagaż + rowerzysta).

Zgodnie z przepisami prawa, by poruszać się po drogach publicznych rower musi być wyposażony w:
- światło pozycyjne i biały (bezbarwny) odblask z przodu roweru, światło wraz z odblaskiem z tyłu roweru i odblaski żółte na pedałach;
- przynajmniej jeden sprawny hamulec;
- dzwonek lub urządzenie wydające sygnał ostrzegawczy.

W przypadku, gdy rower nie posiada jednego lub więcej z wymienionych elementów, użytkownik roweru powinien sam zadbać o pełne wyposażenie. Nie wyposażamy rowerów w części zapasowe i pomocnicze.

Zalecenia producenta:
- zaleca się zakładanie kasku i ochraniaczy na czas jazdy;
- należy zwrócić uwagę na istniejące wymagania w krajowym ustawodawstwie, w przypadku jazdy rowerem na drogach publicznych (np. oświetlenie i odblaski);
- jazda po spożyciu alkoholu jest niebezpieczna i niezgodna z prawem;
- zaleca się dokonywanie napraw i przeglądów sezonowych w autoryzowanym serwisie;
- zaleca się używanie tylko oryginalnych części zamiennych, które mają decydujący wpływ na bezpieczeństwo – odpowiednie części zapasowe, tj. opony, dętki i elementy cierne hamulców, widełki;
- zaleca się regularne kontrole hamulców, opon, obręczy i układu kierowniczego;
- zaleca się, aby zwrócić uwagę na uszkodzenia, które mogą powstać w wyniku intensywnego użytkowania roweru oraz aby wykonywać okresowe kontrole połączeń ramy, widełek i zawieszenia;

- należy pamiętać, że na śliskich nawierzchniach droga hamowania może się wydłużyć;
- należy unikać jazdy po plażach morskich ze względu na sól oraz po wodzie - chroń przed zalaniem piasty i mechanizm korbowy;
- zaleca się zachowanie szczególnej ostrożności podczas zjazdów;
- zaleca się dostosowanie uprawianego stylu jazdy do rodzaju posiadanego roweru górskiego (zjazd, jazda przełajowa);

- zaleca się zwrócić uwagę na fakt, że jazda z użyciem wysięgnika aerodynamicznego zamontowanego na kierownicy może mieć niekorzystny wpływ na reakcję rowerzysty podczas kierowania i hamowania;
- podczas instalacji akcesoriów rowerowych zaleca się stosowanie do Instrukcji montażowych lub zwrócenie się o pomoc do sprzedawcy lub autoryzowanego serwisu;
- w przypadku montażu do rowerów dziecięcych kołek bocznych (stabilizatorów) maksymalny prześwit pomiędzy kołem stabilizatora, a ziemią nie powinien przekraczać 25 mm;
- dzieci do 12 roku życia powinny jeździć rowerem w towarzystwie rodziców lub opiekunów;
- dzieci powinny być przewożone w specjalnych fotelikach, aby zapobiegać przycięciu palców i kończyn; Przed zamocowaniem fotelika dla dziecka należy sprawdzić czy bagażnik jest przystosowany do nośności co najmniej 25 kg. Jeśli rower nie posiada takiego bagażnika można zastosować fotelik na pałąku mocowany na rurze podsiodłowej;
- dzieci powinny być nauczane jak użytkować rower dziecięcy - jak bezpiecznie używać hamulców, jak zachowywać się na drodze;
- przed zamocowaniem przyczepki rowerowej należy sprawdzić czy dopuszczalne jest mocowanie jej do danego roweru - należy dostosować się do instrukcji załączonej od producenta przyczepki.

SIODEŁKO

Ustawienie siodełka to najważniejsza regulacja, której musi dokonać użytkownik roweru. Regulację tę należy przeprowadzić samodzielnie po zakupie roweru. Z czasem (w miarę zmiany wzrostu, siły, doświadczenia rowerowego) ustawienie siodełka powinno się zmieniać - ustawienie wpływa na komfort i pozycję podczas jazdy oraz siłę pedałowania. Minimalna wysokość siodła powinna być mierzona od podłoża do górnej części siedziska przy maksymalnie spuszczonym siodle. Wysokość siodła zależy od rodzaju i wielkości ramy. Siodełko można wyregulować w trzech płaszczyznach:

Rys.1 Regulacja wysokości siodełka

Rys.2 Właściwe dopasowanie wysokośi siodełka

Wysokość: Regulujemy poprzez wsuwanie i wysuwanie z ramy wspornika siodełko. Należy pamiętać, aby wspornik był wsunięty w ramę przynajmniej na 85 mm lub nie wystawał z niej poza znak maksymalnego wysunięcia.
- siądź na rowerze;
- postaw piętę na pedale;

- ustaw korbę w ten sposób, aby pedał znalazł się w najniższej pozycji;
- siodełko jest na odpowiedniej wysokości, jeśli twoja noga jest maksymalnie wyprostowana. Nie możesz jednak przechylać się na siodełku, aby dosięgnąć do pedału ani odrywać od niego pięty.

Po dokonaniu regulacji należy sprawdzić czy siodełko znajduje się w osi symetrii roweru. Na koniec mocno (20-25 Nm.) dokręcić śrubę blokującą wspornik.

Przód - tył oraz góra - dół: Te ustawienia wynikają z indywidualnych upodobań i cech budowy danego rowerzysty. Jednak niepoprawna regulacja może wywołać bóle pleców, ramion czy kolan. Im bliżej kierownicy ustawione jest siodełko i jego nos bardziej opuszczony - z tym większą siłą naciskamy na pedały, a krocze rowerzysty jest bardziej odciążone. Jednak na początek warto ustawić siodło w pozycji neutralnej - na środku, poziomo. Korekty należy wprowadzać w miarę zdobywania doświadczenia i podnoszenia umiejętności. Regulacji dokonujemy poprzez ustawienia szyn siodełka w jarzmie. Śruby jarzmo dokręcamy mocno (20-25 Nm.) W rowerach z pełną amortyzacją należy zwrócić uwagę na minimalną wysokość siodełka. Zbyt głęboko wsunięty wspornik może dolnym końcem uderzać o elementy tylnego wahacza w trakcie jego pracy. Więcej informacji na stronie.

Rys.3 Jarzmo siodełka

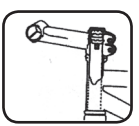
Rys.4 Regulacja siodła

KIEROWNICA

Ustawienie wysokości kierownicy zapewnia komfort i efektywność pedałowania. Wysokość kierownicy reguluje się w zależności od typu wspornika. Sprawdź, który typ zastosowano w twoim rowerze. Niektóre wsporniki kierownicy w rowerach posiadają regulowany kąt ustawienia. Dzięki temu każdy użytkownik może dopasować wysokość kierownicy do swoich potrzeb.

Wspornik z klinem: Aby wyregulować wysokość tego typu wspornika, należy odkręcić śrubę mocującą, która znajduje się na szczycie wspornika. Dzięki temu klin blokujący w rurze sterowej (część widelca) luzuje się, o wspornik można z łatwością wsuwać i wysuwać. Przy ustawieniu kierownicy należy zwrócić uwagę na maksymalne wysunięcie wspornika kierownicy tak, aby nie przekroczyć górnej krawędzi znaku ostrzegawczego. W przypadku braku znaku ostrzegawczego, kierownicę trzeba zamontować tak, aby 85 mm wspornika pozostało w widelcu. Po zakończeniu regulacji śrubę wspornika należy mocno dokręcić (18-22 Nm.).

Rys.5 Wspornik z klinem


Rys.6 Wspornik a-head

Wspornik a-head: W systemie a-head zmiana wysokości kierownicy jest możliwa, jednak powinien dokonywać jej wyspecjalizowany serwis.

Stery: Podczas użytkowania roweru mogą pojawić się luzy w łożyskach kierownicy - Aby rozpoznać takie zjawisko, należy zacisnąć przedni hamulec, a palce drugiej ręki przyłożyć do sterów i poruszyć rowerem w przód i w tył. Jeśli pod palcami da się odczuć ruch pomiędzy łożyskami a wspornikiem kierownicy lub główką ramy - rower należy odstawić do autoryzowanego serwisu.

AMORTYZACJA

W rowerach funkcję amortyzującą spełnia wiele elementów. W większości sposób ich pracy można regulować;

Rys.7 Widelec amortyzowany

Rys.8 Rama amortyzowana

Ogumienie: W zależności od ilości wpompowanego w dętki i opony (w systemach bezdętkowych) powietrza, rower może pokonywać nierówności mniej lub bardzie| łagodnie. Minimalna i maksymalna wartość ciśnienia podana jest na bocznej stronie opony. Należy pamiętać, że zbyt małe ciśnienie, choć poprawia komfort jazdy, szybko może spowodować przebicie dętki lub opony.

Widelce: W rowerach montuje się zarówno widelce sztywne, jak i amortyzowane. Te drugie stworzono specjalnie w celu podniesienia komfortu jazdy. W widelcach amortyzowanych, w zależności od modelu, można dokonywać kilku regulacji: naprężenia wstępnego (określa twardość widelca), tłumienia dobicia (określa, jak szybko widelec się ugina), tłumienia odbicia (określa, jak szybko widelec wraca do pozycji wyjściowej). Regulacji tych dokonuje się za pomocą łatwo dostępnych pokrętеł zainstalowanych na szczycie goleni widelca. Informacje o regulacjach Twojego widelca znajdziesz w instrukcji obsługi dołączonej do danego modelu lub w autoryzowanym serwisie. Pracujące części goleni należy czyścić po każdej jeździe i konserwować teflonowym smarem w aerozolu.

Podatne zawieszenie tylnego koła: Regulacje dotyczące widelców amortyzowanych odnoszą się również do tłumików w zawieszeniu tylnego koła. Ponadto należy konserwować osie obrotu (sworznie) tylnego zawieszenia po każdym zabrudzeniu i przesmarować je teflonowym smarem w aerozolu. Należy także sprawdzać czy nie uległy poluzowaniu śruby mocujące amortyzator. W przypadku zużycia tulei łożyskowych autoryzowany serwis powinien je wyregulować lub wymienić na nowe. Niektóre widelce amortyzowane oraz tłumiki działają na zasadzie ściskania powietrza. Do ich zwykłej eksploatacji potrzebna jest specjalna pompka.

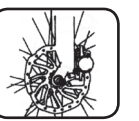
HAMULCE

Torpedo: Mechanizm w piaście tylnej koła pozwala hamować za pomocą pedałów. Aby zatrzymać rower, wystarczy zakręcić pedałami w odwrotną stronę. Konserwacji i naprawy tego typu hamulca może dokonać jedynie autoryzowany serwis.

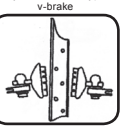
Tarczowe: W tym systemie tarcze hamulcowe zamontowane są na piastach obu kół. Ciągnąc za dźwignię hamulcową (tzw. klamkę) zainstalowaną na kierownicy, rowerzysta powoduje ściśnięcie tłoczków, które poprzez klocki hamulcowe trą o tarczę. Regulacja i konserwacja hamulców tarczowych wymaga wiedzy, umiejętności i specjalistycznych narzędzi. Tego typu czynności najlepiej wykona autoryzowany serwis. We własnym zakresie można wymienić klocki hamulcowe. W tym celu należy zdjąć koło, wyjąć przetyczki lub sprężynki mocujące klocki, wyjąć stare i założyć nowe klocki. Model klocków musi być dokładnie taki sam, jak dotychczas używany, W czasie wymiany należy uważać, aby nie naciskać na dźwignie hamulców.

⚠ **Utrzymanie w czystości tarcz hamulcowych znacząco poprawia skuteczność działania hamulców tarczowych i bezpieczeństwo jazdy.**

Koła powinny obracać się lekko i płynnie, a opony dobrze przylegać wzdłuż całego obwodu obręczy. W niektórych rowerach na powierzchni bocznej obręczy znajduje się linia bezpieczeństwa informująca o stopniu zużycia obręczy. Jeśli wgłębienie jest niewidoczne obręcz należy wymienić na nową.


Rys.9 Hamulec tarczowy

Rys.10 Hamulec typu v-brake


Rys.11 Prawidłowe ustawienie klocków hamulcowych

Obręczowe: W tym systemie ramiona hamulca dociskają klocki do obręczy koła. Odległość klocków od obręczy reguluje się specjalnymi śrubkami na ramionach hamulców lub poprzez skrócenie lub wydłużenie linki hamulcowej. Linka hamulcowa łączy dźwignię na kierownicy z ramionami, do których jest przymocowana śrubą (5-8 Nm.). Linki hamulcowe należy wymieniać przynajmniej raz w roku lub za każdym razem, gdy na ich powierzchni pojawią się zadry i pęknięcia. Klocki hamulcowe są przykręcone do ramion (dość mocno 6-9 Nm.) lub wsunięte w specjalne prowadnice. Aby wymienić klocki, należy odkręcić je od ramion lub wysunąć z prowadnic, po uprzednim wyjęciu zawleczek. W rowerach z hamulcami obręczowymi, obręcze należy utrzymywać w szczególnej czystości i kontrolować ich zużycie. Należy regularnie kontrolować stan powierzchni trących; klocków hamulcowych i obręczy. Zużycie klocków hamulcowych łatwo ocenić, dzięki specjalnym rowkom, które na nich umieszczono. Jeśli powierzchnia klocka została starta tak, że rowki całkowicie zniknęły - klocek należy wymienić. W miarę zużywania się klocków, należy podciągnąć linki hamulcowe. Obręcze posiadają system sygnalizacji zużycia (nacięta rafka na obręczy), która powinna być wyraźnie widoczna, nie może się zetrzeć do końca. Jazda z uszkodzonymi obręczami jest zabroniona, powoduje zagrożenie zdrowia i życia użytkownika roweru! Prawidłowe ustawienie klocków - zapewniające najefektywniejsze hamowanie: klocki ustawione niemal równolegle do obręczy, jednak w taki sposób, aby tył klocka w porównaniu z jego przodem był dalej od obręczy o ok. 2 mm. Należy zwrócić uwagę, aby klocek podczas hamowania nie dotykał do opony i całą powierzchnią przylegał do obręczy. W przypadku, gdy ramiona hamulca nie odbijają samoczynnie należy przeczyścić i nasma-

rować mocowanie ramion do widelca albo ramy, ewentualnie wymienić linki lub pancerze. Powierzchnie zatłuszczone należy odtłuścić. Dźwignia hamulca (klamka) po maksymalnym zaciśnięciu powinna być oddalona od uchwytu kierownicy, co najmniej o 10 mm.

Klamki hamulcowe:

- Tradycyjnie, klamka znajdująca się po prawej stronie kierownicy steruje tylnym hamulcem, a lewa klamka przednim. Żeby upewnić się, że hamulce są w ten sposób ustawione zaciśnij jedną z dźwigni i zobacz, który hamulec - przedni czy tylni - został uruchomiony. Następnie zrób to samo z drugą dźwignią hamulca.
- W przypadku rowerów z hamulcem nożnym (tylnym) - dźwignia hamulca przedniego może być zamontowana po dowolnej stronie kierownicy.

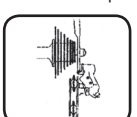
ZAWSZE należy sprawdzić skuteczność hamulców przed wyruszeniem rowerem w drogę.

NAPĘD

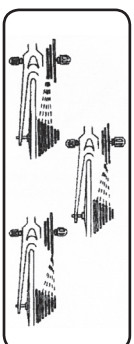
Przerzutki, tak tylna jak i przednia, pozwalają na płynną jazdę w każdym terenie. Aby napęd działał sprawnie, cicho i wolniej się zużywał, a przełożenia nie powielały się, należy umiejętnie korzystać z ułożenia łańcucha na zębatkach z przodu i z tyłu (patrz rysunek 13). Ułożenia łańcucha na poszczególnych przełożeniach dokonuje się za pomocą manetek umieszczonych na kierownicy. Sprawna zmiana przełożeń zależy w głównej mierze od przerzutek i ich regulacji. **Przerzutki zewnętrzne** (Rysunek 12) - zmian przełożeń należy dokonywać jedynie w trakcie jazdy podczas pedałowania. **Przerzutki wewnętrzne** (Rysunek 14) - w przypadku tylnej piasty wielobiegowej aby zmienić bieg należy na chwilę przestać pedałować i zmienić bieg, gdy napęd jest w bezruchu.

Regulacja (zalecana z pomocą serwisu rowerowego): Aby wyregulować przerzutki, zarówno przednią jak i tylną, należy najpierw ustawić skrajne wychylenie prowadnic przerzutek (na zewnętrz i do wewnątrz), tak, aby łańcuch nie spadał poza zębatki i tarcze. Do tej regulacji służą śruby skrajnych wychyleń umieszczone na korpusie przerzutek (zazwyczaj oznaczone literami K i U). W prawidłowo wyregulowanej przerzutce prowadnica znajduje się w jednej linii z najmniejszą i największą zębatką lub tarczą.

Przełożenia: Regulacji płynnej zmiany biegów dokonuje się w następujący sposób:
Linka przedniej przerzutki musi być napięta na tyle, by prowadnica sprawnie przerzucała łańcuch między tarczami. Regulacji dokonuje się przy śrubie mocującej linkę do przerzutki (5-8 Nm.) lub śrubą baryłkową przy manetce:



Rys.12 Przerzutka tylna - śruby skrajnych wychyleń



Rys.13 Prawidłowe wykorzystanie przerzutek

- poluzuj linkę tylnej przerzutki;
- ustaw łańcuch na środkowej tarczy z przodu i najmniejszej zębatce z tyłu;
- naciągnij linkę tylnej przerzutki, mocując ją śrubą (5-8 Nm.) tak, aby wózek przerzutki znajdował się bezpośrednio w linii prostej pod najmniejszą zębatką z tylu (tam gdzie jest łańcuch);
- tylna przerzutka powinna sprawnie zmieniać biegi. Drobnych korekt dokonuj naciągając linkę śrubą baryłkową przy przerzutce lub manetce.

Regulacja Shimano Nexus 3 oraz Nexus 7: Aby dokonać regulacji, należy wybrać na manetce zmiany biegów: w Shimano Nexus 3 - drugi bieg, a w Shimano Nexus 7 - 3 bieg, a następnie poluzować nakrętkę kontrującą. Na przekładni (przy piaście koła) należy obrócić pokrętło regulacyjne tak, by żółty znacznik znalazł się pomiędzy dwiema białymi liniami w oknie wyświetlacza. Po regulacji pamiętaj, aby ponownie dokręcić nakrętkę kontrującą do zestawu.

Rys.14 Regulacja Smano Nexus 3

Naciąg i regulacja łańcucha: W zależności od warunków i częstotliwości jazdy łańcuch zużywa się i wydłuża, niszcząc jednocześnie zębatki. Aby sprawdzić prawidłowe naciągnięcie łańcucha ustaw przełożenia tak, aby łańcuch znalazł się na największej zębatce z tyłu i na największej z przodu. Następnie spróbuj odciągnąć łańcuch od tarczy. Jeśli odstaje o więcej niż 3 mm, nadaje się do wymiany. W przypadku rowerów posiadających tylko jeden bieg lub z przerzutką wbudowaną w tylną piastę, naprężenia łańcucha można dokonać samodzielnie poprzez przesunięcie tylnego koła w hakach ramy.

Pedały: Standardowo rowery są dostarczane z pedałami platformowymi. Przy montażu i regulacji pedałów zatrzaskowych SPD lub pedałów z noskami należy dostosować się do instrukcji załączonej od producenta pedałów.

KOŁA

Regulacja: Dobrze nasmarowane i skręcone piasty pozwolą na pokonanie tysięcy kilometrów, bez potrzeby wymiany łożysk w kołach. Również dobrze wycentrowane koło powinno długo służyć bez potrzeby podciągania szprych. Aby jednak dokonać tych regulacji, potrzeba nieco doświadczenia i specjalistycznych narzędzi.

Transport: Aby zdjąć koła do transportu (w przypadku hamulców tarczowych nie trzeba żadnych dodatkowych czynności) i poluzować zacisk lub nakrętki osi piast, które mocują koło do widelca albo ramy. Następnie koło wysuwamy z haków. Po zdjęciu kół, na czas transportu, między klocki hamulców tarczowych należy włożyć specjalny dystansownik. Po założe-

niu kół z powrotem należy mocno (25-35 Nm.) dokręcić śruby na osi lub zacisnąć zaciski. Zacisk powinien być dociskany z trudem, tak żeby w pozycji zablokowanej wtłoczył się w haki widelca.

Wymiana dętki: Wymiany dętki dokonuje się po spuszczeniu powietrza poprzez podważenie brzegu opony z jednej strony specjalną łyżką. Kolejną łyżką podważa się krawędź opony kilka centymetrów dalej. Trzecia łyżko pozwala wyjąć brzeg opony poza obręcz na całej długości. Po wymianie dętki należy maksymalnie wyciągnąć wentyl poprzez otwór w obręczy i lekko napompować dętkę. Osadzamy oponę z powrotem w obręczy i pompujemy dętkę do pożądanego ciśnienia. Niektóre koła skonstruowane są na tzw. szerokiej osi. Zdjęcie jej z widelca amortyzowanego może wymagać nieco doświadczenia.

Rys.15 Prawidłowe użycie łyżek do zdejmowania opon

W rowerach z hamulcami obręczowymi, obręcze należy utrzymywać w szczególnej czystości i kontrolować ich zużycie.

Mechanizm szybkozamykający kół (QR) (opcja dostępna w niektórych modelach)
System umożliwia szybką wymianę koła. Aby mechanizm działał prawidłowo i zabezpieczał utrzymanie odpowiedniego położenia koła w stosunku do ramy lub widelca należy odpowiednio wyregulować nakrętkę regulacyjną, aby uzyskać wystarczającą siłę docisku - 20Nm. Aby zwiększyć siłę docisku należy nakrętkę regulacyjną przekręcić zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby zmniejszyć docisk należy przekręcić nakrętkę w kierunku odwrotnym. Po zamknięciu dźwigni widoczny jest napis „CLOSE" (zamknięte) a po otwarciu dźwigni widoczny jest napis „OPEN" (otwarte). Przy stosowaniu mechanizmu szybkozamykającego do mocowania kół mechanizm powinien się wtłaczać w haki widelca kiedy zostanie zamknięty do pozycji zablokowanej. W celu sprawdzenia czy mechanizm szybkozamykający koła jest prawidłowo ustawiony należy otworzyć mechanizm szybkozamykający uderzyć ręką w górną część koła, przy prawidłowo ustawionym mechanizmie koło nie powinno wypaść z haków widelca przedniego.

Montaż pedałów
Nie należy dokręcać pedałów ręcznie - należy używać w tym celu klucza (momentem 15 Nm). Pedał oznaczony literą „R" jest prawym pedałem roweru, przy montowaniu go do korby należy kręcić pedałem zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Pedał oznaczony literą „L" jest lewym pedałem roweru i przy montowaniu go do korby należy kręcić nim w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Regulację elementów obuwia na pedałach (noski) należy wykonać zgodnie z instrukcją obsługi dołączoną do roweru. Należy zawsze zaciskać urządzenie zabezpieczające stopę tak, aby nie mogło nastąpić wysunięcie buta z „noska".

BAGAŻNIK

Przed użyciem roweru należy dokładnie przeczytać poniższe instrukcje.

1. Bagaż może być jedynie bezpiecznie przewożony na bagażniku.
2. Bagażnik jest przymocowany fabrycznie do ramy roweru. Przed każdorazowym użyciem roweru należy sprawdzić sposób zamocowania bagażnika, czy wszystkie śruby są prawidłowo dokręcone. Zaleca się aby elementy łączące bagażnik z ramą roweru dokręcać z siłą 10-15 Nm.
3. Maksymalna ładowność bagażnika oznaczona jest na samym bagażniku. W zależności od wersji bagażniki mają ładowność od 18-25kg.
4. Do bagażnika można przyczepić fotelik dziecięcy pod warunkiem, że ładowność bagażnika wynosi maksimum 25kg. W przypadku bagażników o ładowności do 18kg - nie wolno montować fotelików dziecięcych. Ograniczenie to wynika z dopuszczalnej wagi dla samych fotelików.
5. Pod żadnym pozorem nie wolno przekraczać dopuszczalnej ładowności - może to spowodować, że rower będzie niestabilny podczas jazdy i skutkować będzie wypadkiem.
6. Elementy łączące bagażnik z ramą roweru takie jak śruby i nakrętki należy sprawdzać przed każdym użyciem roweru.
7. Pod żadnym pozorem nie wolno modyfikować i zmieniać konstrukcji bagażnika.
8. Bagaż może być bezpiecznie przewożony tylko wtedy jeśli jest prawidłowo przymocowany do bagażnika i zaciśnięty dźwignią bagażnika.
9. Bagażnik nie jest przeznaczony do ciągnięcia jakiejkolwiek przyczepy lub przyczepki.
10. Należy pamiętać, że gdy bagażnik jest obciążony, rower może zachowywać się inaczej niż bez obciążenia. Może się zmienić łatwość kierowania i skuteczność hamowania.
11. Należy zwrócić szczególną uwagę na bezpieczne zamontowanie fotelika dziecięcego. Należy też każdorazowo sprawdzać jego połączenie z bagażnikiem by było zgodne z zaleceniami producenta fotelików. Wszelkie paski powinny być tak zamontowane by nie uległy wkręceniu w koło.
12. Każdy bagaż powinien być równomiernie rozłożony po obu stronach bagażnika.
13. Podczas mocowania bagażu należy pamiętać by nie zasłaniać lampek przymocowanych do bagażnika. Dotyczy to tych wersji, które posiadają lampki zamocowane przy bagażniku. Należy o tym pamiętać również w przypadku samodzielnego montażu lampek lub świateł odblaskowych.

CZYSZCZENIE I KONSERWACJA

Rys.15 Oliwienie łańcucha

Rower należy utrzymać w dobrym stanie technicznym, nie zapominając o systematycznym czyszczeniu. Częste mycie i oliwienie napędu zapewni dobre funkcjonowanie roweru i sprawi, że będzie on sprawny przez długie lata. Regularnie przecieraj łańcuch, kółka przerzutki zębatki szmatką oraz smaruj je co 200 km lub częściej, jeśli łańcuch będzie suchy. Przerzutki należy przecierać z kurzu i błota po każdej jeździe. Palcem wskazującym i kciukiem ściśnij przez szmatkę ząbki kółek przerzutki i zakręć korbą. Wsuń szmatkę pomiędzy zębatki wielotrybu i przesuwaj w przód i w tył. Dokładnie przetrzyj szmatką przerzutki i przednie tarcze. Pancerze i linki wymień przynajmniej raz w roku. Linki hamulcowe i linki przerzutek należy smarować oliwką techniczną wkropując ją pod pancerz. Aby wyczyścić łańcuch, chwyć go przez szmatkę i jednocześnie kręć korbą. Używaj oliwki przeznaczonej do łańcuchów rowerowych (oliwka gęsta - mokre warunki, oliwka rzadka - suche warunki). Nalej po kropli oliwki na każdą rolkę łańcucha. Chwyć łańcuch przez szmatkę, jednocześnie zakręć korbą i delikatnie wytrzyj łańcuch z nadmiaru oliwki. W niektórych rowerach zastosowano rozwiązanie, w którym przerzutka umieszczona jest w tylnej piaście. Wszelkie naprawy i konserwacje powinny być wykonywane przez autoryzowany serwis. Smarowanie sterów kierownicy, piast, suportu itd. najlepiej oddać wyspecjalizowanemu serwisowi rowerowemu. Zalecone jest dokładne czyszczenie roweru na początku i końcu sezonu. Zabrudzenia usuwa się mokrą gąbką lub szmatką często przepłukiwana w wodzie. Nie należy czyścić roweru na sucho, gdyż może to spowodować porysowanie powierzchni lakierowanych. Wymyty rower należy wytrzeć do sucha czystą szmatką.

Przechowywanie roweru:
Roweru nie można użytkować i przechowywać w miejscach gdzie znajduje się piasek, w wodzie i pomieszczeniach wilgotnych oraz w miejscach o silnym zasoleniu (na przykład na plaży). Rower nie jest przeznaczony do długiego przechowywania na powietrzu (maksymalnie do 12 godzin); rower powinien być przechowywany w miejscu suchym o temperaturze pokojowej (nie na mrozie); rower powinien być przechowywać z dala od produktów powodujących korozję (pestycydów, kwasów, rozpuszczalników, akumulatorów).

⚠ **Rama i komponenty rowerowe zużywają się.**
Jakiekolwiek pęknięcia, rysy czy odpryski lakieru mogą świadczyć o zużyciu danego elementu.
Wymiana zużytych części jest konieczna ze względu na bezpieczeństwo rowerzysty.

Dystrybutor: Green Bike
ul. Gostyńska 51
63-100 Śrem

ZALECANE MOMENTY DOKRĘCENIA

Siodło ze wspornikiem	18-22 Nm
Wspornik siodła do ramy	20-25 Nm
Nakrętka kontrująca kompletu sterowego	15-20 Nm
Wspornik kierownicy do widelca	18-22 Nm
Kierownica do wspornika	15-20 Nm
Nakrętki kół przednich i tylnych	25-35 Nm
Wspornik kierownicy a-head do widelca i kierownicy	8-12 Nm
Klocki hamulcowe	6-9 Nm
Zaciski linek	5-8 Nm
Mechanizm korbowy	35-45 Nm
Mechanizm korbowy mocowany poprzez wielowpust	48-52 Nm
Przerzutka przednia (do ramy)	4-6 Nm
Przerzutka tylna bez haka	8-12 Nm
Przerzutka tylna z hakiem	5-8 Nm
Nakrętka mocująca klin korby (M7)	12-14 Nm
Podpórka	10-15 Nm
Amortyzator	10-14 Nm
Osłona łańcucha	3-6 Nm
Bagażnik	10-15 Nm

Nr	Data zgłoszenia	Data wykonania	Zakres przeglądu, naprawy (określenie przyczyn naprawy)	Pieczęć serwisu i podpis
Adnotacja o dokonanym przeglądzie				

USTERKI	PRAWDOPODOBNA PRZYCZYNA
Hamulec piszczy podczas hamowania	Klocki hamulcowe źle ustawione
Łańcuch przeskakuje	Zużyty, brudny lub zardzewiały łańcuch Źle ustawiona przerzutka Zużyte zębatki tylne Wygięta tylna przerzutka Poluzowane kółko przerzutki Krzywe zęby tarczy
Pedały ruszają się na boki, stukają lub krzywią się w czasie jazdy	Poluzowana korba Pedały źle dokręcone do korby Wygięła oś pedałów Poluzowany lub wygięty suport Luźne łożyska pedałów
Piszczenie	Nienaoliwione łożyska piasty lub suport Skrzypi siodełko Nienaoliwione osie obrotu w zawieszeniu tylnego koła Zardzewiały lub nienaoliwiony łańcuch Nienaoliwiony widelec amortyzowany Nienaoliwiony wspornik amortyzowany
Przerzutka uderza o szprychy	Źle wyregulowana tylna przerzutka Wygięta tylna przerzutka
Skrzypienie	Nienaoliwiona kierownica/zacisk mostka Niedopasowane łączenie mostka i kierownicy Nienaoliwiona obejma mostka Pakiet suportu rusza się wewnątrz miski Poluzowana korba Pęknięta rama Nienaoliwiony, zardzewiały lub poluzowany wspornik
Sztywność układu kierowniczego	Za mocno skręcone stery
Wygięte koło	Źle naciągnięte szprychy Pęknięta szprycha Uszkodzona obręcz lub opona