



INSTRUKCJA

OBSŁUGI ROWERU

INSTRUKCJA OBSŁUGI
& KARTA GWARANCYJNA

PL

DEKLARACJA ZGODNOŚCI

PRODUCENT

SC EUROSPORTDHS SA
Str. Sântuhalm Nr. 35A
330004 Deva
Rumunia

RO 17012620

MODEL

Nakleić odpowiednią naklejkę

Producent zapewnia, gwarantuje i oświadcza na własną odpowiedzialność, zgodnie z postanowieniami Rozporządzenia Rządu nr 1029/2008 dotyczącego reżimu produktów i usług mogących zagrażać życiu, zdrowiu, bezpieczeństwu pracy oraz ochronie środowiska, że wyżej wymieniony produkt oraz produkt wskazany na fakturze towarzyszącej niniejszej deklaracji nie zagraża życiu, zdrowiu ani bezpieczeństwu pracy, nie wywiera negatywnego wpływu na środowisko i jest zgodny z dokumentacją techniczną produktu:

EN ISO 4210 1-9: 2014/2015

EN ISO 8098: 2014

EN 16054 BMX

Dyrektor ds. B+R
Tavi Hrebenciuc



Data

10.01.2022

DEVA

KARTA GWARANCYJNA

Niniejsza gwarancja obejmuje rowery produkowane przez EUROSPORT DHS, zarówno pod markami własnymi, jak i OEM.

Wypełnij ten dokument w chwili zakupu roweru i przechowuj go w bezpiecznym miejscu wraz z niniejszą instrukcją.

Karta identyfikacyjna produktu

Producent:	SC EUROSPORT DHS SA	
Adres:	Str. Sântuhalm Nr. 35A, 330004 Deva, Rumunia	
NIP	RO 17012620	
Model roweru:		
Nr seryjny ramy:		
Kod artykułu:		
Sprzedawca:		
Adres:		
Telefon:		
Kupujący:		
Faktura:	Seria:	Numer:
Adres:		

Niniejszym potwierdzam, że otrzymałem rower w idealnym stanie i akceptuję warunki zawarte w Gwarancji niniejszej instrukcji.

Niewypełnienie lub częściowe wypełnienie przez sprzedawcę wymaganych danych powoduje unieważnienie niniejszej Karty Gwarancyjnej.

Podpis
kupującego:

Podpis
sprzedawcy:

Data,

Pieczęć.

EUROSPORT DHS gwarantuje, że rowery, gdy są używane zgodnie z normalnym przeznaczeniem przez osobę o odpowiednim wzroście, zdolną do używania i kontrolowania roweru, są wolne od wad produkcyjnych i materiałowych:

- przez pięć lat w przypadku ram i sztywnych widelców ze stali i aluminium;
- przez dwa lata w przypadku ram i sztywnych widelców z karbonu;
- przez dwa lata w przypadku części i podzespołów, które nie są objęte indywidualną gwarancją producenta lub które podlegają normalnemu zużyciu;

Niniejsza gwarancja przysługuje wyłącznie pierwotnemu właścicielowi i nie podlega przeniesieniu. Roszczenia z tytułu niniejszej gwarancji należy zgłaszać wraz z dowodem zakupu, zanim wniosek będzie mógł zostać rozpatrzony.

Poza tym, co opisano w niniejszym dokumencie, EUROSPORT DHS nie udziela żadnych gwarancji, ubezpieczeń ani innych oświadczeń jakiegokolwiek rodzaju; zostają one odrzucone.

Rowery EUROSPORT DHS wykorzystują części i podzespoły objęte indywidualną gwarancją producenta. W takich przypadkach gwarancja jest pokrywana i realizowana przez producenta danego podzespołu, a nie przez producenta roweru. Prosimy o kontakt ze specjalistycznym serwisem.

Utrata gwarancji

Niniejsza gwarancja nie obejmuje:

- rowerów, które mogą ulec uszkodzeniu z powodu nieprawidłowego montażu poza fabrykę lub instalacji podzespołów, części czy akcesoriów, które pierwotnie nie były przeznaczone lub nie są kompatybilne z rowerem w postaci, w jakiej został sprzedany;
- rowerów naprawianych lub serwisowanych w innych miejscach lub przez inne osoby niż specjalistyczne;
- rowerów, które mogą ulec uszkodzeniu wskutek wypadku, niewłaściwego użytkowania, zaniedbania, warunków atmosferycznych (korozja lub odbarwienie z powodu długotrwałego wystawienia na słońce lub wilgoć) bądź nieprzestrzegania specyfikacji użytkowania producenta, lub w jakichkolwiek innych okolicznościach, w których produkt został poddany siłom lub obciążeniom przekraczającym granicę konstrukcyjną;
- rowerów, w których dokonano modyfikacji, w tym między innymi jakiegokolwiek próby demontażu lub naprawy podzespołów bądź związanych z nimi elementów;
- rowerów, których numer seryjny lub kod identyfikacyjny producenta został zmieniony, częściowo wymazany lub celowo usunięty;
- rowerów, których podzespoły zostały zmienione lub zastąpione podzespołami innych producentów, albo tego samego producenta, lecz z innej serii niż pierwotnie zamontowane, używanych do wynajmu lub innej działalności komercyjnej;
- normalnego zużycia: podzespoły podlegające normalnemu zużyciu ulegają oddziaływaniu wskutek normalnego użytkowania, użytkowania niezgodnego z zaleceniami producenta i/lub użytkowania bądź instalacji w warunkach lub zastosowaniach innych niż zalecane.

OKRES GWARANCJI

GWARANCJA KOMPONENTÓW

Podzespołami podlegającymi normalnemu zużyciu są:

- Widelec amortyzowany;
- Amortyzator tylny i powiązane podzespoły;
- Stery (zestaw sterowy);
- Kierownica;
- Chwyty kierownicy / owijka kierownicy;
- Wspornik kierownicy;
- Sztycy podsiodłowa;
- Manetki;
- Linki i pancerze przerzutek (wewnętrzne i zewnętrzne);
- Chwyty manetek obrotowych;
- Przerzutka przednia i tylna;
- Klamki hamulcowe;
- Linki, pancerze i przewody hamulcowe (wewnętrzne i zewnętrzne);
- Klocki hamulcowe;
- Tarcze hamulcowe;
- Łańcuch;
- Kaseta, blok zębatek i zębatki;
- Piaśty i powiązane podzespoły;
- Obręcze;
- Koła;
- Powierzchnia hamowania obręczy;
- Szprychy;
- Mechanizm korbowy (suport z korbami);
- Tarcze mechanizmu korbowego;
- Opony;
- Dętki;
- Ochraniacz obręczy (rim tape);
- Siodło;
- Obejma sztycy;
- Podpórka;
- Bagażnik / koszyk i powiązane podzespoły;
- Błotniki i powiązane podzespoły;
- Układ oświetlenia i/lub elementy odblaskowe;
- Połączenia śrubowe;

Postanowienia ogólne

Użytkownik ponosi ryzyko obrażeń, uszkodzenia lub awarii oraz wszelkich innych strat, jeśli rowery sprzedawane przez EUROSPORT DHS są używane podczas jakichkolwiek imprez wyczynowych, takich jak wyścigi rowerowe lub inne podobne aktywności, w tym treningi do takich imprez.

Niniejsza gwarancja nie obejmuje obrażeń ciała, awarii roweru ani innych strat spowodowanych wypadkiem, niewłaściwym lub nieprawidłowym użytkowaniem, zaniedbaniem, nadużyciem, zużyciem powyżej normalnych granic, nieprawidłowym montażem i konserwacją lub wystawieniem na działanie sił bądź obciążeń przekraczających granicę konstrukcyjną.

Obowiązkiem specjalistycznego serwisu, który przygotowuje rower do eksploatacji, jest zamontowanie wszystkich części znajdujących się w zaplombowanym fabrycznie kartonie oraz wykonanie drobnych regulacji elementów funkcyjnych, takich jak hamulce, podzespoły układu kierowniczego itd., niezbędnych do prawidłowego działania.

Zasady gwarancji

Aby zgłoszenie z tytułu niniejszej gwarancji było ważne, prosimy o dostarczenie roweru do specjalistycznego serwisu, najlepiej tego, w którym został zakupiony, wraz z oryginalną, opatrzoną datą fakturą lub paragonem oraz niniejszą instrukcją.

Jeśli po przeglądzie roweru EUROSPORT DHS uzna, że rower jest wadliwy, EUROSPORT DHS (według własnego uznania) naprawia lub wymienia produkt bezpłatnie.

Koszty robocizny związane z wymianą części objętych gwarancją ponosi producent.

EUROSPORT DHS nie ponosi żadnej odpowiedzialności za rowery swoich marek, przy których dokonano ingerencji bez jego zalecenia lub które uległy uszkodzeniu w wyniku nieprawidłowej ingerencji.

EUROSPORT DHS, 05.2022

Uwaga! PRAWA KONSUMENTA są określone w Ustawie 140/2021.

- Sprzedawca odpowiada wobec konsumenta za wszelką niezgodność istniejącą w chwili dostawy produktów. Zgodnie z art. 9.;
- W przypadku niezgodności konsument ma prawo żądać od sprzedawcy naprawy produktu, w każdym przypadku bezpłatnie, z wyjątkiem sytuacji, gdy takie żądanie jest niemożliwe.
- Konsument nie ma prawa żądać rozwiązania umowy, jeśli niezgodność jest nieznaczna.

NAPRAWY GWARANCYJNE

Nr zlecenia								
Data przyjęcia								
Opis usterki								
Wykonana naprawa / wymiana								
Data wydania								
Przedłużenie gwarancji								
Serwis Użytkownik								

SZCZEGÓLNE CECHY ROWERÓW DZIECIĘCYCH

Lista akcesoriów i podzespołów

Listę głównych podzespołów znajdziesz w dalszej części niniejszej instrukcji. Jako dodatkowe akcesoria mogą występować: bagażnik, osłona łańcucha, błotniki, dzwonek, podpórka, kółka boczne, koszyk, bidon z uchwytem itd.

Uwaga! Niektóre podzespoły mogą różnić się w zależności od modelu.

Masa i wzrost

Rower dziecięce EUROSPORT DHS nie są zalecane do użytku przez dzieci poniżej 24 miesiąca życia.

Maksymalna masa i wzrost użytkownika roweru są ustalane dla każdego modelu, zgodnie z poniższą tabelą:

Średnica koła	Wiek	Wzrost	Masa
12"	2-4 lata	80-105 cm	Maks. 40 kg
14"	3-5 lat	95-110 cm	Maks. 50 kg
16"	4-6 lat	105-120 cm	Maks. 60 kg
20"	6-8 lat	115-130 cm	Maks. 70 kg
24"	7-11 lat	125-145 cm	Maks. 80 kg
26"	10-14 lat	140-185 cm	Maks. 100 kg

Przed użyciem przez dziecko rower powinien zostać sprawdzony pod względem działania przez osobę dorosłą, aby zapobiec ewentualnym usterkom mogącym zagrozić bezpieczeństwu dziecka.

Aby móc używać roweru, dziecko musi być na tyle duże, by rozumieć sposób jego użytkowania. Naucz je zasad ruchu drogowego dotyczących jazdy rowerem po drogach publicznych i upewnij się, że nosi odpowiednie wyposażenie ochronne: kask, ochraniacze na łokcie i kolana.

Nie pozwalaj dzieciom używać roweru na drogach z ruchem pojazdów, z wyjątkiem sytuacji, gdy towarzyszy im osoba dorosła, i pod następującymi warunkami:

- Dzieci do 6 lat mogą używać rowerów wyłącznie na chodnikach, deptakach i ulicach dla pieszych, w strefach zamieszkania lub innych strefach, w których ruch innych pojazdów jest zabroniony albo dozwolony pod określonymi warunkami;
- Dzieci w wieku od 6 do 9 lat mogą używać rowerów na chodnikach, deptakach i ulicach dla pieszych, w strefach zamieszkania oraz na drogach otwartych dla publicznego ruchu pojazdów silnikowych tylko wtedy, gdy znajdują się one w obrębie miejscowości i mają niskie natężenie ruchu silnikowego, pod warunkiem że jazda odbywa się w dzień oraz w towarzystwie lub pod nadzorem osoby powyżej 14 lat;

- Dzieci w wieku od 10 do 13 lat mogą używać rowerów na ścieżkach, deptakach, pasach lub innych drogach przeznaczonych dla rowerów, a także na drogach o niskim natężeniu ruchu silnikowego; na innych drogach otwartych dla publicznego ruchu pojazdów silnikowych tylko wtedy, gdy towarzyszy im i nadzoruje je osoba powyżej 18 lat.
- Młodzież w wieku od 14 do 17 lat może używać rowerów na wszystkich drogach otwartych dla ruchu publicznego, które nie są zabronione dla rowerów, z wyjątkiem dróg krajowych (DN) lub europejskich (E) oraz dróg szybkiego ruchu, gdzie mogą poruszać się tylko w towarzystwie i pod nadzorem osoby powyżej 18 lat lub jeśli są zawodnikami z licencją, zgodnie z przepisami sportowymi.
- Osoby, które ukończyły 18 lat, mogą używać rowerów na wszystkich drogach otwartych dla ruchu publicznego, które nie są wyraźnie zabronione dla rowerów.

Zalecenia

- Kółka boczne są przeznaczone do ograniczonego użytku w okresie nauki jazdy na rowerze. Ich używanie dłużej niż przez kilka tygodni hamuje chęć dziecka do nauki normalnej jazdy na rowerze, uniemożliwiając mu rozwinięcie zmysłu równowagi na rowerze.
- NIGDY nie zostawiaj dziecka bez nadzoru! Produkt jest używany wyłącznie pod uważnym nadzorem osoby dorosłej.
- Rowery dziecięce są przeznaczone do użytku przez tylko jedno dziecko naraz. NIE pozwalaj na jednoczesne korzystanie przez kilkoro dzieci.
- Stosowanie wyposażenia ochronnego, takiego jak ochraniacze na łokcie i kolana, a w szczególności kasku ochronnego, jest obowiązkowe.
- Konserwację roweru powinna wykonywać osoba dorosła, najlepiej w specjalistycznych serwisach.
- Regulację podzespołów należy wykonywać okresowo, a ich prawidłowe działanie sprawdzać przed każdym użyciem: hamulce, przerzutki, ciśnienie w oponach, elementy gwintowane mocujące kierownicę, widelec, korby, sztycę i siodło, piasty kół oraz kółka boczne.
- Sprawdzaj okresowo napięcie łańcucha i reguluj je w razie potrzeby.
- Po jeździe w deszczu osusz rower miękką ściereczką.

Uwaga! W razie wypadku z udziałem roweru konieczne jest, aby dziecko zostało zbadane przez lekarza.

Pozostałe zalecenia

Nie pozwalaj na używanie roweru w nocy, jeśli nie jest on wyposażony w układ oświetlenia przedniego i tylnego oraz elementy odbłaskowe na kołach. Dziecko powinno również nosić odzież z dodatkowymi elementami odbłaskowymi.

Podczas jazdy dziecko musi zawsze trzymać obie ręce na kierownicy.

Dziecko powinno nosić obuwie, które nie spada łatwo ze stóp, i nie powinno nosić zbyt luźnej odzieży, która mogłaby zaczepić się o ruchome podzespoły roweru lub o mijane przedmioty.

NIE pozwalaj na przewożenie rowerem ciężkich lub nieporęcznych przedmiotów, ponieważ mogą one zachwiać równowagę roweru i spowodować wypadek.

NIE używaj części zamiennych, które nie są zalecane przez producenta lub które różnią się od zamontowanych na rowerze w chwili pierwszego zakupu, z wyjątkiem sytuacji, gdy oryginalna część nie jest już dostępna, i tylko wtedy, gdy część zastępcza jest kompatybilna. NIE wprowadzaj zmian konstrukcyjnych w rowerze i nie montuj akcesoriów niekompatybilnych lub nieprzeznaczonych do użytku na rowerze.

W razie jakiegokolwiek problemu technicznego lepiej skorzystać z usług specjalisty lub specjalistycznych serwisów.

EUROSPORT DHS nie ponosi odpowiedzialności za szkody materialne ani za zagrożenie bezpieczeństwa dziecka w przypadku niewłaściwego użytkowania roweru, użytkowania bez odpowiedniego wyposażenia ochronnego lub nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego.

Niniejszy Załącznik, zawierający SZCZEGÓLNE CECHY ROWERÓW DZIECIĘCYCH, stanowi uzupełnienie Instrukcji obsługi i jest jej integralną częścią.

EUROSPORT DHS nie ponosi żadnej odpowiedzialności za swoje produkty, przy których dokonano ingerencji bez jego zalecenia lub które uległy uszkodzeniu w wyniku nieprawidłowej ingerencji.

ROWERY SKŁADANE – INSTRUKCJA SKŁADANIA

Rowery składane są zaprojektowane tak, aby można je było złożyć do zwartej formy, co ułatwia zarówno ich transport, jak i przechowywanie.

Po złożeniu rowery można łatwo przenosić w budynkach i w środkach transportu publicznego oraz wygodnie przechowywać w mieszkaniach o małej powierzchni, w bagażniku samochodu, na pokładzie łodzi lub samolotu.

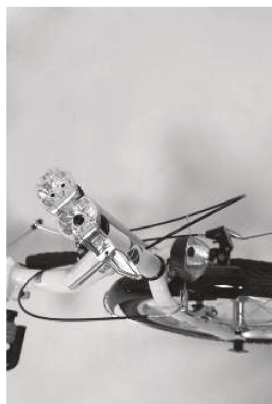
Dzięki konstrukcji ich geometrii zapewniają taką samą ergonomię użytkowania jak zwykłe rowery, choć zazwyczaj są od nich mniejsze.

Aby złożyć rower, wykonaj opisane poniżej kroki.

KROK 1 – Składanie kierownicy i wspornika

- Uruchom zatrząsk zwalniający u podstawy wspornika, naciskając przycisk odblokowujący, aby umożliwić złożenie zespołu.

Ostrożnie! Przed uruchomieniem zatrząsku zwalniającego upewnij się, że zabezpieczenie przed przypadkowym otwarciem podczas jazdy jest wyłączone.



KROK 2 – Składanie pedałów

- Odblokuj pedał, pociągając mechanizm blokujący palcem na zewnątrz.
- Dłonią dociśnij pedał w stronę korby i naciśnij w dół.



KROK 3 – Sztycyca podsiodłowa

- Poluzuj obejmę sztycy, uruchamiając zacisk szybko mocujący, i opuść siodło tak daleko, jak pozwala na to skok sztycy.

Ostrożnie! W zależności od posiadanego modelu roweru sztycyca po opuszczeniu służy jako podpora dla złożonego roweru przechowywanego lub transportowanego w pozycji pionowej.



KROK 4 – Składanie ramy

- Wyłącz, obracając, zabezpieczenie przed przypadkowym otwarciem podczas jazdy, a następnie uruchom zatrzask zwalniający ramy.
- Po odblokowaniu delikatnie pchnij przednią część roweru, przytrzymując tylną część, aby ją złożyć.
- Składaj dalej, aż przednie koło roweru znajdzie się równoległe do tylnego koła.



Rower złożony w ten sposób można przechowywać lub transportować zarówno w pozycji pionowej, jak i poziomej.

Uwaga! Jeśli chcesz przechowywać lub transportować rower w pozycji poziomej, upewnij się, że układasz go przerzutką tylną do góry, aby uniknąć jej rozregulowania lub wygięcia. Nie zaleca się również przechowywania innych przedmiotów na rowerze, aby nie uszkodzić jego podzespołów.

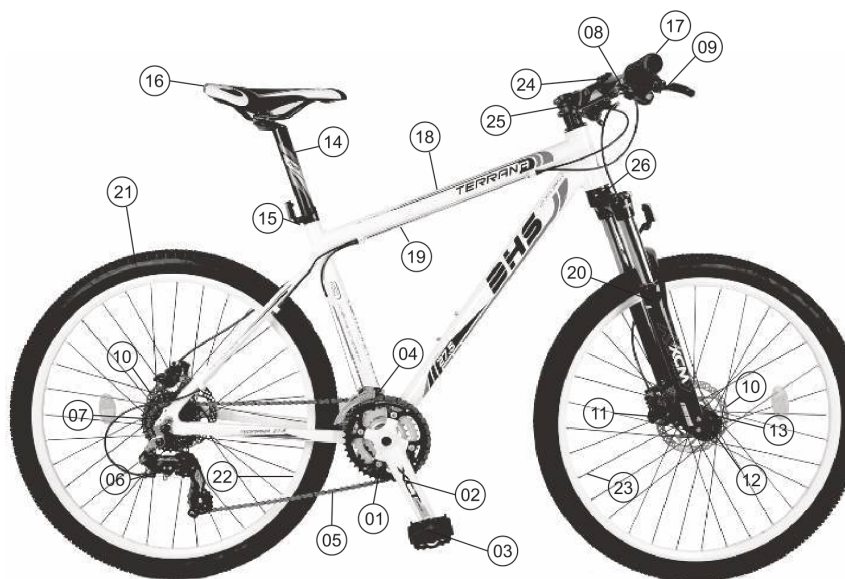
Aby przygotować rower do użytku, wykonaj kroki w kolejności odwrotnej do czynności składania.

Przed użyciem roweru upewnij się, że wszystkie obejmy zabezpieczające i zatrzaski są prawidłowo zablokowane!

SPIS TREŚCI

Karta i załączniki	02
Części składowe roweru	15
O niniejszej instrukcji obsługi	16
Instrukcja obsługi	
Symbole	
Terminy	
Dla Twojego bezpieczeństwa	17
Pozostałe zalecenia	
Odbiór roweru	
Przed pierwszym użyciem	20
Montaż pedałów	
Kontrola kół	
Kontrola obręczy	
Kontrola opon	
Kontrola ciśnienia w oponach	
Wentyl i jego prawidłowe ustawienie	
Kontrola sztycy, siódła i regulacji	
Kontrola kierownicy, wspornika i elementów kierownicy	
Kontrola sterów	
Kontrola widelca amortyzowanego i jego użytkowanie	
Hamulce i ich użytkowanie	
Kontrola hamulców obręczowych	
Kontrola hamulców tarczowych	
Kontrola napędu, łańcucha i obsługa przerzutek	
Obsługa zacisków szybko mocujących	
Problemy mogące wystąpić podczas użytkowania	33
Po wypadkach lub mocnych upadkach	36
Transport roweru	36
Konserwacja roweru	38
Przechowywanie roweru przez dłuższy czas lub zimą	40
Momenty dokręcania połączeń śrubowych (śrub i nakrętek)	41

CZĘŚCI SKŁADOWE ROWERU



Na powyższym rysunku roweru znajdziesz główne części składające się na rower, opisane lub wymienione w niniejszej instrukcji.

- | | | |
|---------------------------------------|--|-------------------------------|
| 01 Tarcze mechanizmu korbowego | 10 Tarcze hamulcowe | 19 Linki i pancerze |
| 02 Korby (mechanizm korbowy) | 11 Zacisk hamulca | 20 Widelec |
| 03 Pedał | 12 Oś zacisku szybkoocucującego | 21 Opona |
| 04 Przerzutka przednia | 13 Piasta koła | 22 Obręcz |
| 05 Łańcuch | 14 Sztęca podsiodłowa | 23 Szprychy i nypły |
| 06 Przerzutka tylna | 15 Obejma sztycy | 24 Kierownica |
| 07 Kaset (zębatki) | 16 Siodło | 25 Wspornik kierownicy |
| 08 Manetka | 17 Chwyty | 26 Stery |
| 09 Klamki hamulcowe | 18 Rama | |

Uwaga! Powyższy rysunek ma charakter wyłącznie poglądowy. W zależności od posiadanego modelu roweru niektóre podzespoły mogą się różnić, a w niektórych przypadkach mogą nawet nie być wymienione na powyższej liście.

O NINIEJSZEJ INSTRUKCJI OBSŁUGI

Dziękujemy za wybór roweru marek EUROSPORT DHS i za okazane zaufanie.

Specjalistyczny serwis, zarówno ten, w którym zakupiono rower, jak i ten, w którym przygotowano go do eksploatacji, jest bardzo ważny, ponieważ stanowi punkt kontaktowy w zakresie kontroli, modyfikacji i wszelkiego rodzaju napraw. Jeśli masz pytania, na które niniejsza instrukcja nie odpowiada, prosimy o kontakt z tym serwisem pod danymi kontaktowymi wpisanymi w Karcie identyfikacyjnej produktu niniejszej instrukcji. Jeśli ta rubryka nie zawiera danych, możesz skontaktować się z dowolnym specjalistycznym serwisem w Twoim zasięgu.

Instrukcja obsługi

- *Uważnie przeczytaj wszystkie instrukcje przed pierwszym użyciem roweru.*
- *Prawidłowo zinterpretuj wszystkie rysunki w instrukcji.*
- *Zachowaj niniejszą instrukcję, a w razie przekazania roweru przekaz ją nowemu użytkownikowi.*
- *Twoim obowiązkiem jest sprawdzanie roweru i wykonywanie niezbędnych czynności stosownie do Twoich wymagań i ich charakteru.*
- *Celem niniejszej instrukcji nie jest nauczanie Cię jazdy na rowerze ani doskonalenie Twoich technik jazdy.*
- *Niniejsza instrukcja nie odnosi się do wszystkich instrukcji użytkowania wszystkich podzespołów, ponieważ ich różnorodność jest bardzo duża; dlatego prosimy o zapoznanie się z odpowiednimi instrukcjami producenta danych podzespołów. Jeśli instrukcje producenta podzespołu różnią się od tych zawartych w niniejszej instrukcji, prosimy o przestrzeganie instrukcji producenta podzespołu.*

Symbol

Nieprzestrzeganie instrukcji zawartych w niniejszej instrukcji może w pewnych okolicznościach prowadzić do upadków, wypadków i szkód materialnych.



NIEBEZPIECZEŃSTWO!

Ten symbol ostrzega o niebezpieczeństwie poważnych obrażeń, a nawet o zagrożeniu życia.

Terminy

Specjalistyczny serwis – oznacza punkt, w którym zakupiono rower, warsztat specjalizujący się w naprawach rowerów lub osobę wyspecjalizowaną.

Bar – jednostka miary ciśnienia – 1 bar = 100 000 Pa.

Psi – amerykańska jednostka miary ciśnienia – 1 psi = 0,06897 bar.

Nm – jednostka miary momentu dokręcania.

DLA TWOJEGO BEZPIECZEŃSTWA

Osoba używająca roweru musi umieć utrzymać na nim równowagę i być zdolna do kontrolowania kierunku jazdy oraz prędkości poprzez hamowanie/pedałowanie.

Używany rower musi mieć rozmiar odpowiedni dla użytkownika. Zalecamy zastosowanie metody określania odpowiedniego rozmiaru "standover height" w następujący sposób:

- usiądź okrakiem na rowerze i ustaw się tak, aby obie stopy całą podeszwą opierały się o podłoże;
- górna rura (rura biegnąca od siodła do kierownicy, "toptube") nie powinna ocierać się o strefę między nogami.



Jeśli używasz roweru wyłącznie na asfalcie, przestrzeń "clearance" powinna wynosić 4-5 cm. W przypadku dróg nieutwardzonych lub łatwych ścieżek przestrzeń "clearance" powinna wynosić około 7 cm.

W terenie wymagającym przestrzeń "clearance" powinna wynosić około 10 cm.

Opisana powyżej metoda jest ogólna. W zależności od wybranego typu roweru i celu, do jakiego został zbudowany, istnieją precyzyjne i bardzo dobrze opracowane metody pomiaru.

Aby mieć pewność, że dokonujesz właściwego wyboru, zalecamy konsultację ze specjalistycznym serwisem.



Musisz brać pod uwagę, że niezależnie od tego, gdzie zdecydujesz się jeździć rowerem (asfalt, drogi nieutwardzone, łatwe ścieżki itd.), mogą wystąpić nieprzewidziane sytuacje, które mogą zagrozić Twojemu zdrowiu, a nawet życiu.

Podczas używania roweru na drogach publicznych musi on być prawidłowo wyposażony pod względem prawnym (układ hamulcowy, elementy odbłaskowe, układ oświetlenia, dzwonek itd.). Dlatego zalecamy zapoznanie się z obowiązującymi przepisami.

Uwaga! Zawsze noś kask ochronny.

Pozostałe zalecenia

Uczestnicz w ruchu drogowym z wyprzedzeniem w kwestii zagrożeń i działaj defensywnie. Aby uniknąć wypadku, lepiej ustąpić pierwszeństwa, nawet jeśli masz pierwszeństwo.

Nie używaj roweru pod wpływem alkoholu lub środków odurzających.

Nie rozpraszaj się podczas używania roweru urządzeniami mobilnymi, które mogą osłabić Twoją uwagę lub zdolność słyszenia (jak słuchawki itd.), abyś mógł zwracać uwagę na sygnały innych uczestników ruchu lub otoczenia.

Jedź z większą uwagą w warunkach wilgoci, ponieważ skuteczność hamulców się zmniejsza.

Noś obuwie, które nie spada łatwo ze stóp, oraz odpowiednią odzież. Zbyt luźna odzież, płaszcze, szaliki, sukienki itd. mogą zaczepić się o ruchome podzespoły roweru lub o mijane przedmioty.

Uwaga! Istnieje specjalnie zaprojektowane wyposażenie w zależności od wybranego typu roweru i celu, do którego został zbudowany.

Stosuj dodatkowe elementy odblaskowe oraz włączone oświetlenie w warunkach słabej widoczności, w nocy lub przy złej pogodzie.

Stosuj systemy zatwierdzone przez producenta i kompatybilne z Twoim rowerem, gdy przewożysz bagaż, i w żadnym wypadku nie przeciążaj roweru ani nie poddawaj go siłom lub obciążeniom przekraczającym granicę konstrukcyjną.

Uwaga! Masa zalecana przez producenta roweru jest wpisana na etykiecie identyfikacyjnej znajdującej się w strefie napędu. Masa ta stanowi maksymalną granicę, jaką rower został zaprojektowany udźwignąć, i obejmuje masę użytkownika, masę roweru oraz masę pozostałego przewożonego wyposażenia.



Jeśli zdecydujesz się na ulepszenia roweru, zalecamy stosowanie podzespołów kompatybilnych i zgodnych ze wskazówkami producenta podzespołu w zakresie montażu. Jeśli nie posiadasz niezbędnej wiedzy lub narzędzi, zalecamy kontakt ze specjalistycznym serwisem. Każda nieprofesjonalna ingerencja naraża Cię na ryzyko szkód materialnych, wypadku, a nawet śmierci.



Przekroczenie granicy masy podanej przez producenta poddaje różne podzespoły, takie jak obręcze, opony, szprychy, piasty, hamulce, rama itd., obciążeniom i siłom przekraczającym granice ustalone konstrukcyjnie, czego skutkiem są przedwczesne zużycie, awaria lub pęknięcie, i może spowodować szkody materialne oraz wypadki zagrażające Twojemu zdrowiu i życiu.

Przewożenie rowerem nieporęcznych przedmiotów może zachwiać jego równowagę i spowodować wypadek.

NIE używaj części zamiennych, które nie są zalecane przez producenta lub które różnią się od zamontowanych na rowerze w chwili pierwszego zakupu, z wyjątkiem sytuacji, gdy oryginalna część nie jest już dostępna, i tylko wtedy, gdy część zastępcza jest kompatybilna. NIE wprowadzaj zmian konstrukcyjnych w rowerze i nie montuj akcesoriów niekompatybilnych lub nieprzeznaczonych do użytku na rowerze.

W razie jakiegokolwiek problemu technicznego lepiej skorzystać z usług specjalisty lub specjalistycznych serwisów.

Odbiór roweru

W zależności od wybranej metody odbioru rower jest dostarczany:

- gotowy do użytku, w przypadku zakupu w specjalistycznym serwisie, ze wszystkimi elementami i akcesoriami zamontowanymi i wyregulowanymi, bez konieczności wykonywania jakichkolwiek innych czynności;
- w oryginalnym opakowaniu zaplombowanym zgodnie ze specyfikacją producenta, jeśli jest kupowany przez internet.

Uwaga! W przypadku zakupu przez internet lub innymi drogami, których skutkiem jest dostarczenie roweru w oryginalnym zaplombowanym opakowaniu, zaleca się dostarczenie roweru do specjalistycznego serwisu w celu przygotowania go do eksploatacji, a następnie odebranie go gotowego do użytku, ze względu na złożoność niektórych podzespołów składających się na rower oraz niezbędnych narzędzi.

Jeśli uważasz, że masz doświadczenie, umiejętności i narzędzia niezbędne do samodzielnego przygotowania roweru do użytku, zaleca się, abyś po zakończeniu tej czynności jak najszybciej dostarczył rower do specjalistycznego serwisu w celu kontroli.

W zależności od zakupionego modelu roweru jest on dostarczany w zaplombowanym zgodnie ze specyfikacją producenta kartonie, który zawiera instrukcję obsługi, akcesoria seryjne oraz rower, który:

- może być zmontowany w 98% i aby był gotowy do użytku, wymaga jedynie montażu pedałów, regulacji kierownicy, montażu poszczególnych akcesoriów oraz ewentualnie kontroli ciśnienia w oponach;
- może być zmontowany w 85% i wymaga bardziej złożonych czynności, w zależności od modelu, takich jak regulacja wspornika, montaż kierownicy, regulacja elementów kierownicy, montaż przedniego koła, montaż przedniego błotnika, jeśli stanowi część wyposażenia, montaż akcesoriów seryjnych oraz wykonanie określonych regulacji w stosownych przypadkach (przedni hamulec tarczowy itd.).

PRZED PIERWSZYM UŻYCIEM



Rower nieprawidłowo przygotowany do użytku może narazić Cię na bardzo wysokie ryzyko poważnych wypadków, a nawet śmierci.



Pedały automatyczne (click-in) lub SPD są używane przez profesjonalistów i osoby z doświadczeniem w kolarstwie. Pedały te nadają jeździe zupełnie inny charakter i nie są zalecane osobom, które nie mają wysokiego poziomu doświadczenia w użytkowaniu roweru.

Bardzo ważne jest, abyś zapoznał się z rowerem przed pierwszym użyciem. Przetestuj rower w strefie z jak najmniejszym ruchem pojazdów lub pieszych albo bez niego.

Sprawdź, czy elementy mocujące sztycy, piast, kierownicy i wspornika są prawidłowo dokręcone.

Montaż pedałów

Rozpoznaj pedał lewy i prawy: są one oznaczone na osi literą "L" dla lewego oraz literą "R" dla prawego (lewy pedał można też rozpoznać po podłużnych nacięciach wytłoczonych na osi). Przed montażem nałóż na gwint odrobinę smaru.



Najpierw zamontuj lewy pedał. Obracaj pedał w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, ponieważ gwint jest odwrotny, aby zapobiec poluzowaniu się pedału podczas jazdy. Na koniec dokręć go kluczem, lecz bez używania nadmiernej siły.



Zamontuj prawy pedał, obracając w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, i na koniec dokręć go kluczem, lecz bez używania nadmiernej siły.



Kontrola kół

Ogólnie rzecz biorąc, koła określają rozmiar roweru, maksymalną dopuszczalną masę, typ roweru oraz kategorię wiekową, do której jest przeznaczony. Tak więc, gdy mówimy, że mamy rower 29, rozumie się przez to rower z kołem 29 cali (analogicznie dla 14, 16, 20 itd.).

EUROSPORT DHS klasyfikuje, ogólnie rzecz biorąc, w następujący sposób:

Rozmiar koła (in)	Kategoria użytkowników	Wiek
12"/14"/16"/20"	Dzieci	2 - 8 lat
24"/26"/27.5"	Juniorzy/Młodzież/Dorośli	Powyżej 12 lat
26"/27.5"/28"/29"	Młodzież/Dorośli	Powyżej 16 lat

Maksymalną masę i wzrost użytkownika zalecane przez EUROSPORT DHS dla rowerów dziecięcych i juniorskich (koła od 12 in do 26 in) znajdziesz w rozdziale **Szczególne cechy rowerów dziecięcych**.

Dla rowerów przeznaczonych dla młodzieży i dorosłych EUROSPORT DHS zaleca:

Średnica koła	Wiek	Wzrost	Masa
27.5"	Powyżej 16 lat	Powyżej 1,65 m	Maks. 120 kg
28"	Powyżej 16 lat	Powyżej 1,75 m	Maks. 120 kg
29"	Powyżej 16 lat	Powyżej 1,75 m	Maks. 120 kg

Podane dane mają charakter orientacyjny i ułatwiają wybór roweru w zależności od wzrostu i masy. Ostatecznego wyboru najlepiej jednak dokonać, testując rower przed zakupem i stosując się do zaleceń specjalistycznego serwisu, w którym zdecydujesz się go nabyć.

Uwaga! Po więcej szczegółów dotyczących wymiarów kół, ich typów i złożoności prosimy zwrócić się do specjalistycznego serwisu.

Poruszaj kołami zdecydowanie z lewa na prawo (prostopadle do kierunku jazdy). Koła nie mogą mieć luzu na wysokości mocowań w widelcu i ramie ani wydawać dźwięków.



Jeśli wykryjesz luz na wysokości mocowań w widelcu lub ramie albo ewentualne podejrzane dźwięki, pilnie skontaktuj się ze specjalistycznym serwisem w celu kontroli.

Kontrola obręczy

Na obręczach rowerów, które nie są wyposażone w układy hamulców tarczowych i których hamowanie odbywa się poprzez kontakt klocków hamulcowych z bokiem obręczy, NIE może występować żadnego rodzaju zanieczyszczenie: sprawdź w szczególności, czy nie ma resztek smaru, a jeśli je wykryjesz, niezwłocznie je usuń.

Jeśli podczas kontroli wzrokowej zauważysz, że został przekroczony poziom zużycia obręczy na powierzchni kontaktu z klockiem hamulcowym, skontaktuj się ze specjalistycznym serwisem w celu natychmiastowej wymiany.

Uwaga! Poziom zużycia jest wskazywany przez rowek znajdujący się na powierzchni hamowania obręczy. Jeśli rowek ten nie jest już widoczny, oznacza to, że poziom zużycia został przekroczony i obręcze należy wymienić.

Jeśli zauważysz wgłębienia lub rysy na powierzchni hamowania obręczy, skonsultuj się ze specjalistycznym serwisem, aby zaproponował najlepsze rozwiązanie w tym przypadku.

Unieś kolejno i obróć przednie oraz tylne koło, aby sprawdzić odległość między obręczą a klockami hamulcowymi (koła z hamulcem obręczowym) lub między obręczą a ramionami widełka (koła z hamulcem tarczowym). Maksymalne dopuszczalne odchylenie wynosi 1 mm, a jeśli zostanie przekroczone, koło wymaga centrowania. Czynność centrowania wymaga specjalistycznej wiedzy i narzędzi, dlatego zaleca się kontakt ze specjalistycznym serwisem.

Uwaga! Te odchylenia (znane jako «ósemki») pojawiają się wskutek użytkowania na drogach wyboistych lub nieutwardzonych, zwłaszcza w przypadku rowerów górskich MTB, lub wskutek wielokrotnego zjeżdżania z krawężników czy innych przeszkód, po wypadkach, uderzeniach itd.

Kontrola opon

Unieś koło i obróć je delikatnie, aby sprawdzić wygląd opony na bokach i na bieżniku na całym obwodzie. Opona musi mieć wszędzie taki sam wygląd, bez wyrzuteń, bez widocznej tekstury pod gumą i bez popękanych lub odspojonych części masy gumowej.

Należy również sprawdzić, czy osadzenie opony na obręczu jest równomierne na całym obwodzie.

Kontrola ciśnienia w oponach

Sprawdź ciśnienie w oponach manometrem i jeśli ciśnienie jest zbyt niskie, zwiększ je za pomocą pompki. Jeśli jest zbyt wysokie, zmniejsz je, spuszczać powietrze przez wentyl.

Uwaga! Im większa Twoja masa, tym wyższe musi być ciśnienie w oponach, ale nie może ono przekraczać granic narzuconych przez producenta opony.

Sprawdź na boku opon zalecany przez producenta opony zakres ciśnienia. W niektórych przypadkach zalecane wartości ciśnienia są podawane w psi. W celu przeliczenia skorzystaj z poniższej tabeli.

Psi	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140
Bar	2,1	2,8	3,5	4,1	4,8	5,5	6,2	6,9	7,6	8,3	9,0	9,7

Uwaga! Zbyt niskie ciśnienie powietrza w oponach może powodować utrudnioną kontrolę roweru lub skutkować przebicciem dętki.



Zbyt niskie ciśnienie powietrza w oponach może doprowadzić do zsunęcia się opony z obręczy, co może spowodować poważne obrażenia lub szkody materialne. Zalecamy pompowanie opon do prawidłowego ciśnienia.

Wentyl i jego prawidłowe ustawienie

Istnieją różne rodzaje wentyli do dętek rowerowych:

- Wentyl amerykański (Schrader lub samochodowy);
- Wentyl francuski (Presta lub French Valve);
- Wentyl klasyczny (Dunlop / wentyl holenderski).



Wentyl Presta



Wentyl Dunlop



Wentyl Schradera



Jeśli wentyl dętki nie jest ustawiony promieniowo (to znaczy nie jest skierowany do środka piasty), może pęknąć i spowodować nagły spadek ciśnienia w oponie, czego skutkiem jest utrata kontroli nad rowerem, wypadek lub szkody materialne.



Uwaga! Wentyl należy niezwłocznie ustawić w prawidłowej pozycji, całkowicie spuszczać powietrze z opony i obracając ją na obręcz w lewo lub w prawo, aż wentyl będzie dobrze osadzony. Następnie oponę pompuje się zgodnie ze specyfikacją producenta opony.

Kontrola sztycy, siodła i regulacji

Położ dłoń na końcach siodła i spróbuj je obrócić. Jeśli nie możesz go obrócić, oznacza to, że sztyca jest prawidłowo dokręcona.

Położ dłoń na końcach siodła i spróbuj poruszyć nim w górę i w dół. Jeśli nie możesz nim poruszyć, oznacza to, że jest prawidłowo zamocowane.



Jeśli sztyca nie jest wsunięta wystarczająco głęboko w ramę, może to spowodować pęknięcie sztycy lub ramy, co może prowadzić do poważnych obrażeń lub szkód materialnych. Przestrzegaj oznaczeń wygrawerowanych u podstawy sztycy dotyczących minimalnego poziomu wsunięcia w ramę.



Do regulacji siodła potrzebne są narzędzia takie jak klucze imbusowe lub płaskie, w zależności od modelu siodła na rowerze.

Również w zależności od modelu siodła można wykonać regulację położenia przód-tył lub jedynie jego kąta nachylenia.

Jeśli można wyregulować tylko kąt nachylenia siodła, poluzuj śrubę mocującą siodło do sztycy, aż będzie się ono łatwo poruszać, ustaw żądane nachylenie, a następnie ponownie dokręć śrubę mocującą.

Do regulacji położenia przód-tył oraz kąta nachylenia siodła poluzuj śrubę lub śruby, aż siodło będzie się łatwo poruszać, ustaw je w żądanej pozycji, a następnie ponownie dokręć śrubę lub śruby.

Przed ostatecznym dokręceniem upewnij się, że prowadnice siodła oraz elementy mocujące siodło do sztycy są prawidłowo osadzone.



Aby wyregulować wysokość siodła, usiądź na nim, obróć korby, by ustawić jeden z pedałów w dolnym położeniu, a następnie połącz piętę na pedale. Jeśli musisz opuścić biodro, aby pięta sięgnęła pedału, oznacza to, że siodło jest za wysoko. Jeśli kolano pozostaje zgięte, gdy pięta znajduje się na pedale, oznacza to, że siodło jest za nisko.

Zwolnij zacisk szybkomocujący lub śrubę mocującą sztycę do ramy i podnieś lub opuść siodło w rurze podsiodłowej na żądaną wysokość. Upewnij się, że siodło jest ustawione prosto, i ponownie dokręć zacisk szybkomocujący lub śrubę mocującą.

Uwaga! Jeśli sztyca jest mocowana śrubą, a nie zaciskiem szybkomocującym, do jej poluzowania potrzebny będzie klucz płaski. Gdy siódło znajduje się na żądanej wysokości, upewnij się, że sztyca przestrzega oznaczeń wygrawerowanych u jej podstawy dotyczących minimalnego poziomu wsunięcia w ramę.

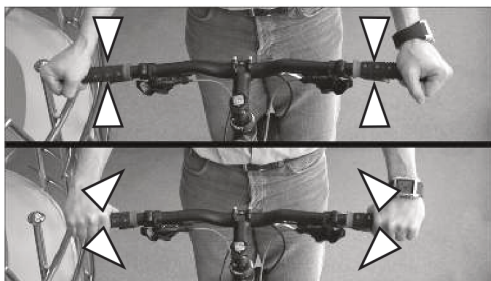
Kontrola kierownicy, wspornika i elementów kierownicy

Wspornik musi znajdować się w tej samej osi co przednie koło, a kierownica musi być równoległa do osi piasty przedniego koła. Zespół kierownicy i wspornika nie może swobodnie obracać się względem przedniego koła, a kierownica nie może obracać się w górę ani w dół.

Aby to sprawdzić, przytrzymaj przednie koło między nogami i spróbuj wykonać te ruchy obrotowe. Jeśli ci się to nie uda, oznacza to, że zespół kierownicy i wspornika jest prawidłowo zamocowany.



Kierownica i wspornik to bardzo ważne podzespoły dla Twojego bezpieczeństwa. Jeśli podejrzewasz jakiś problem, skontaktuj się ze specjalistycznym serwisem.



Elementy kierownicy, takie jak klamki hamulcowe, manetki i chwyty, muszą być zamocowane w taki sposób, aby nie dało się ich obrócić ręką.



Jeśli którykolwiek z elementów kierownicy można obrócić ręką, oznacza to, że nie są one wystarczająco dobrze zamocowane — problem ten należy szybko rozwiązać, samodzielnie, jeśli posiadasz niezbędne narzędzia, albo w specjalistycznym serwisie.



Kontrola sterów

Aby sprawdzić stery, należy zablokować przednie koło, uruchamiając hamulec, i wykonać krótkie, powtarzane ruchy do przodu i do tyłu. Nie powinieneś wykrywać żadnego luzu ani dźwięku.

Unieś rower tak, aby nie dotykał podłoża, i trzymaj tylne koło wyżej niż przednie. Pociągnij kierownicę, aż przednie koło znajdzie się prostopadle do osi roweru. Po puszczeniu kierownicy przednie koło powinno wrócić do osi roweru płynnym ruchem, bez zacinania się ani blokowania w jakiejkolwiek pozycji.



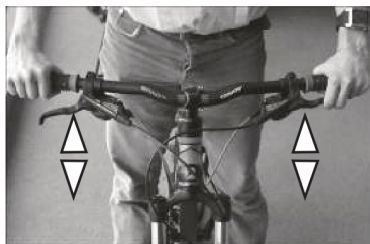
Jeśli podczas użytkowania wyczuwasz luzy lub słyszysz dziwne dźwięki, zalecamy kontakt ze specjalistycznym serwisem w celu kontroli i naprawy.

Kontrola widelca amortyzowanego i jego użytkowanie

Widelce amortyzowane mogą mieć różne wyposażenie oraz cechy konstrukcyjne i zastosowania w zależności od wybranego modelu. Różnią się one od prostej amortyzacji sprężynowej, która zapewnia większy komfort niż klasyczne sztywne widelce, po amortyzację pneumatyczną z blokadą, regulacją odbicia ramion itd., a także regulacjami zgodnie z preferencjami użytkownika.

Uwaga! Aby poznać szczególne cechy widelca amortyzowanego na Twoim rowerze, zapoznaj się z dokumentacją na stronie producenta widelca lub ze specjalistycznym serwisem.

Aby sprawdzić działanie widelca amortyzowanego, zablokuj przednie koło, uruchamiając hamulec, i naciśnij ciężarem ciała na kierownicę, aż widelec się ugnie; następnie zdejmij ciężar ciała z kierownicy.



Widelec powinien uginać się i rozprężać z łatwością i bez wydawania dźwięków.



Jeśli podczas użytkowania zauważysz nieprawidłowości lub dziwne dźwięki, zalecamy kontakt ze specjalistycznym serwisem w celu kontroli i naprawy widelca.

Uwaga! Regulację, przeglądy i naprawy widelców amortyzowanych wymagają narzędzi, umiejętności i doświadczenia, dlatego zalecamy, aby wykonywał je specjalistyczny serwis.

Hamulce i ich użytkowanie

Twój rower jest wyposażony w układ hamulcowy, który może różnić się w zależności od wybranego modelu. Najczęstsze typy hamulców w wyposażeniu rowerów EUROSPORT DHS to:

- **Hamulce obręczowe**, które są najpowszechniejsze i występują w wyposażeniu wszystkich serii rowerów. W tym typie hamulców zatrzymanie roweru następuje poprzez uruchomienie klamek hamulcowych na kierownicy, dzięki czemu powstaje pewny kontakt między klockami hamulcowymi a powierzchnią hamowania obręczy.
- **Hamulec nożny (kontra)**, który może być stosowany w rowerach z serii przeznaczonych dla dzieci oraz w rowerach miejskich. W tym typie hamulca zatrzymanie roweru następuje poprzez pedałowanie w kierunku przeciwnym do normalnego.
- **Hamulce tarczowe mechaniczne lub hydrauliczne**, które mogą być stosowane w rowerach górskich MTB, rowerach do długich tras typu TOURING lub TREKKING, a także w szybkich rowerach miejskich typu CROSS lub URBAN. W tym typie hamulców zatrzymanie roweru następuje poprzez uruchomienie klamek hamulcowych na kierownicy, dzięki czemu powstaje pewny kontakt między klockami zacisku a tarczą hamulcową zamontowaną na piaście koła.

Różnica między hamulcami tarczowymi mechanicznymi a hydraulicznymi polega na tym, że w chwili uruchomienia klamek hamulcowych klocki zacisku są uruchamiane mechanicznie za pomocą linki, natomiast hydrauliczne są uruchamiane ciśnieniem płynu hamulcowego.

Uwaga! Zaleca się jednocześnie używanie hamulca przedniego i tylnego, aby uzyskać najlepszą możliwą skuteczność i uniknąć przedwczesnego zużycia jednego względem drugiego.

Skok klamek hamulcowych względem chwytów, gdy klocki wchodzi w kontakt z powierzchnią hamowania obręczy, wynosi około 2,5 cm. Jeśli klamki mają swobodny skok aż do kontaktu z chwytami, hamowanie jest zagrożone i układ wymaga regulacji lub naprawy.

Jeśli wykonujesz trasy lub podróże, pokonując dużą liczbę kilometrów i z dodatkowym bagażem, zalecamy zabranie ze sobą zapasowego kompletu klocków, ponieważ w takich warunkach ulegają one szybkiemu zużyciu. Zalecamy również przeciwiczenie ich wymiany w specjalistycznym serwisie, ponieważ istnieje możliwość, że w chwili, gdy będziesz musiał wymienić te podzespoły, nie będziesz mieć w pobliżu specjalisty ani specjalistycznego serwisu.

Kontrola hamulców odbywa się przy nieruchomym rowerze i uruchomionych klamkach hamulcowych aż do uzyskania pewnego kontaktu między klockami a obręczą. Przy próbie popchnięcia roweru do przodu koła muszą pozostać zablokowane.

Linki hamulcowe muszą być prawidłowo zamocowane w śrubach mocujących i nie mogą wykazywać oznak uszkodzenia ochronnego pancerza.

Klocki hamulcowe muszą równomiernie naciskać całą powierzchnię na powierzchnię hamowania obręczy. Przy zwalnianiu hamulca należy sprawdzić, czy odległość między klockami a obręczą jest jednakowa po obu stronach.

Uwaga! Naprawa i regulacje układu hamulcowego wymagają specjalistycznych narzędzi, umiejętności i doświadczenia, dlatego zalecamy, aby wykonywał je specjalistyczny serwis.



Wadliwe działanie hamulców niesie istotne ryzyko. Kontrolę działania hamulców należy wykonywać z najwyższą uwagą.

Kontrola hamulców obręczowych

Uwaga! Klocki hamulcowe mają na swojej powierzchni nadrukowany poziom zużycia. Sprawdzaj okresowo ten poziom i gdy zauważysz, że został przekroczony, wymień klocki. Sprawdzaj okresowo rowek zużycia znajdujący się na powierzchni hamowania obręczy. Jeśli rowek ten nie jest już widoczny, oznacza to, że poziom zużycia został przekroczony i obręcze należy wymienić. Zalecamy kontakt ze specjalistycznym serwisem w sprawie procedur wymiany zarówno klocków, jak i obręczy.

Kontrola hamulców tarczowych



Wadliwe działanie hamulców niesie istotne ryzyko. Kontrolę działania hamulców należy wykonywać z najwyższą uwagą.

Kontrola hamulców odbywa się przy nieruchomym rowerze i uruchomionych klamkach hamulcowych aż do uzyskania pewnego kontaktu między klockami zacisku a tarczami hamulcowymi. Przy próbie popchnięcia roweru do przodu koła muszą pozostać zablokowane.



Zabrudzone tarcze hamulcowe drastycznie zmniejszają skuteczność hamowania. Skontroluj tarcze i jeśli zauważysz resztki brudu lub smaru, niezwłocznie je oczyść.

Sprawdź mocowanie zacisków, poruszając nimi szybko ręką w dowolnym kierunku. Muszą być one zamocowane w taki sposób, abyś nie mógł wprawić ich w ruch.

W przypadku hamulców hydraulicznych sprawdź ewentualne ubytki lub wycieki płynu hamulcowego, uruchamiając klamkę hamulcową i wzrokowo kontrolując układ hamulcowy na całej jego długości.

W przypadku hamulców tarczowych mechanicznych linki hamulcowe muszą być prawidłowo zamocowane w śrubach mocujących i nie mogą wykazywać oznak uszkodzenia ochronnego pancerza.

Sprawdź stan tarcz hamulcowych poprzez kontrolę wzrokową ich powierzchni, która nie może wykazywać bruzd, głębokich rys ani innych form uszkodzeń mechanicznych.

Sprawdź ewentualne odkształcenia tarcz, unosząc rower tak, aby koło nie dotykało podłoża, i obracając je. Tarcza nie może wydawać dźwięku ocierania o klocki hamulcowe.

Kontrola napędu, łańcucha i obsługa przerzutek

Sprawdź luz korb, naciskając ręką lewe ramię korby w stronę ramy. Nie powinieneś czuć luzu ani słyszeć żadnego dźwięku.



Sprawdź wzrokowo łańcuch roweru; jego powierzchnia musi być czysta, a ogniwa nie mogą wykazywać uszkodzeń. Przy nieruchomym rowerze obróć korby w kierunku przeciwnym, aby sprawdzić, czy nie występują dziwne dźwięki, zacinanie się lub tendencja łańcucha do spadania z tarczy, zębatki bądź kółek przerzutki tylnej.

Czyść okresowo łańcuch i smaruj jego powierzchnię.

Uwaga! Nie używaj olejów samochodowych, smarów ani innych produktów o właściwościach smarujących, ponieważ szybko przyczyniają się one do gromadzenia kurzu, piasku, ziemi itd. Istnieją produkty specjalnie do tego przeznaczone. Skontaktuj się ze specjalistycznym serwisem, aby uzyskać więcej szczegółów na temat pielęgnacji łańcucha.

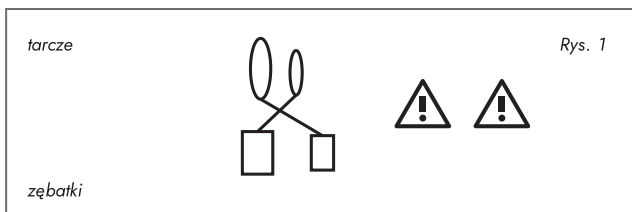
W użytkowaniu napędu spotykamy termin zmiany biegów, poprzez uruchomienie manetek na kierownicy, które sterują przerzutką przednią lub tylną, tak że łańcuch przesuwają się z jednej tarczy na drugą lub z jednej zębatki na drugą.

Uwaga! Bardzo ważne jest, abyś podczas użytkowania nie zmieniał jednocześnie położenia łańcucha z jednej tarczy na drugą oraz z jednej zębatki na drugą.

Prawa manetka steruje zmianą zębatek, a lewa manetka steruje zmianą tarcz.

Uwaga! Zmieniaj biegi tylko podczas pedałowania, aby nie poddawać napędu siłom i obciążeniom mogącym spowodować uszkodzenia, takie jak przedwczesne zużycie zębów kół zębatych, ich pęknięcie, a nawet zerwanie łańcucha.

NIE zaleca się używania dużej tarczy z największymi zębatkami ani małej tarczy z najmniejszymi zębatkami.



Uwaga! Z czasem, ze względu na ruchome elementy mechaniczne i ich złożoność, napęd może ulec rozregulowaniu lub linki sterujące mogą się rozciągnąć. Jeśli zauważysz podejrzane dźwięki lub wadliwe działanie, skontaktuj się ze specjalistycznym serwisem w celu kontroli i wykonania niezbędnych regulacji.

Obsługa zacisków szybkomocujących

W zależności od wybranego modelu roweru zaciski szybkomocujące znajdują się w mocowaniach piast, w mocowaniach elementów składanych w przypadku rowerów składanych lub w mocowaniu sztycy do ramy. Te zaciski szybkomocujące umożliwiają montaż i demontaż kół, regulację sztycy lub składanie roweru w sposób łatwy, szybki i bez specjalistycznych narzędzi.



Zaciski szybkomocujące piast składają się z:

- osi gwintowanej na jednym końcu oraz dźwigni mimośrodowej na końcu niegwintowanym;
- nakrętki;
- dwóch stożkowych sprężyn śrubowych montowanych między nakrętką a piastą oraz między mimośrodem a piastą, węższą częścią w stronę piasty.

Aby zwolnić zacisk szybkomocujący piasty, obraca się dźwignię o 180° wokół jej osi i obraca nakrętkę w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aż uzyska się wystarczająco dużo miejsca, by koło dało się łatwo wyjąć.

Uwaga! Jeśli obrócisz nakrętkę zbyt mocno i zejdzie ona z osi, uważaj, aby nie zgubić sprężyn.



Aby ponownie zamontować koło na rowerze, stosuje się proces odwrotny do jego wyjmowania. Jeśli oś zacisku szybkomocującego została całkowicie wyjęta, wsuwa się ją przez piastę z lewej do prawej (nie zapomnij prawidłowo umieścić obu sprężyn) i nakręca nakrętkę na gwintowany koniec, obracając ją zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Uruchamia się dźwignię o 90°, obraca nakrętkę zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aż zacznie stawiać opór, a następnie uruchamia pozostałe 90° dźwigni do końca jej skoku.



PROBLEMY MOGĄCE WYSTĄPIĆ PODCZAS UŻYTKOWANIA

Podczas użytkowania istnieje możliwość wystąpienia nietypowych zachowań lub dźwięków, które zazwyczaj sygnalizują rozregulowanie podzespołu lub zapowiadają usterkę.

Uwaga! Jeśli wystąpią nietypowe zachowania lub dźwięki, szybko skontaktuj się ze specjalistycznym serwisem w celu kontroli i naprawy.

Podczas jazdy spróbuj ustalić źródło problemu i zdecyduj, czy rower może być jeszcze bezpiecznie używany do celu, powrotu lub najbliższego specjalistycznego serwisu. Nie używaj roweru, jeśli nie potrafisz ustalić źródła problemu.

Uwaga! Jeśli podczas montażu koła dźwigni mimośrodowej nie da się doprowadzić do końca jej skoku, ponieważ stawia zbyt duży opór, NIE forsuj jej ani nie pozostawiaj dźwigni w pozycji pośredniej. Poluzuj dźwignię, a następnie obróć nakrętkę w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara i spróbuj ponownie. Powtarzaj tę procedurę aż do pewnego zamocowania koła.

Jeśli Twój rower jest wyposażony w inny rodzaj osi w piastach, zapoznaj się z instrukcją producenta piast dotyczącą montażu i demontażu kół roweru.

W poniższej tabeli przedstawiono najczęstsze problemy, które mogą wystąpić podczas użytkowania, oraz ich tymczasowe rozwiązanie. W większości przypadków zapowiadają one usterkę, dlatego zalecamy natychmiastową kontrolę roweru w specjalistycznym serwisie.



Jeśli wykonujesz czynności przy rowerze lub podzespołach, nie posiadając niezbędnej wiedzy ani narzędzi, narażasz się na sytuacje ryzykowne, wypadki lub szkody materialne.

Problem	Możliwa przyczyna	Rozwiązanie tymczasowe
Wadliwa lub brak zmiany biegów.	Manetka nie działa prawidłowo.	Powtórz kilkakrotnie zmianę biegów w górę i w dół.
	Przerzutki nie są prawidłowo wyregulowane.	Wybierz działającą kombinację biegów (tarcza-zębatka) do celu i skontaktuj się ze specjalistycznym serwisem w celu naprawy.
Zablokowanie korb po zmianie biegu.	Zablokowany łańcuch.	Wykonaj zmianę biegu w odwrotną stronę, unieś tylne koło i obróć korby w kierunku przeciwnym do jazdy. Jeśli korby się nie odblokują, spróbuj ręką wyjąć łańcuch ze strefy, w której się zablokował.
Nietypowe dźwięki, stukanie lub ocieranie.	Usterki na wysokości korb lub napędu.	Używaj ostrożnie do celu i skontaktuj się ze specjalistycznym serwisem.
Nieregularne zachowanie podczas pedałowania.		
Spadnięty łańcuch.	Nieprawidłowa zmiana biegów.	Założ łańcuch ręką z powrotem na tarczę lub zębatkę, następnie unieś tylne koło i uruchom korby w kierunku jazdy.
Łańcuch stale spada.	Rozregulowane podzespoły napędu.	Skontaktuj się ze specjalistycznym serwisem w celu naprawy.

Problem	Możliwa przyczyna	Rozwiązanie tymczasowe
Niska skuteczność hamowania. Nietypowe dźwięki w strefie hamulców.	Nadmierne zużycie klocków hamulcowych. Zużyte lub zbyt mocno napięte linki hamulcowe. Ubytki płynu hydraulicznego.	Wymień klocki hamulcowe. Jeśli wymiana nie rozwiąże problemu, używaj ostrożnie do celu i skontaktuj się ze specjalistycznym serwisem w celu naprawy.
Dźwięki lub stukanie w strefie ramy.	Poluzowane akcesoria, możliwe pęknięcia lub rysy.	Pilnie skontaktuj się ze specjalistycznym serwisem.
	Wadliwe regulacje amortyzacji ramy.	Ponownie wykonaj regulacje tylnej amortyzacji zgodnie ze wskazówkami producenta.
	Wadliwa amortyzacja ramy.	Pilnie skontaktuj się ze specjalistycznym serwisem.
Podsakujące zachowanie roweru.	Wadliwa opona lub szprychy.	Pilnie skontaktuj się ze specjalistycznym serwisem.
Dźwięki, piski lub stukanie w strefie kół.	Ciała obce uwięzione w kole.	Usuń ciała obce uwięzione w kole i sprawdź ewentualne uszkodzenia.
Utrudnione prowadzenie roweru.	Niskie ciśnienie w kołach.	Zwiększ ciśnienie w kołach, a jeśli problem nie ustępuje, oznacza to, że masz przebicie.
		Przebicie! Załóż łatkę na otwór w dętce lub całkowicie wymień dętkę. Sprawdź oponę i usuń wszelkie pozostałości (gwóźdź, igła, cień, drut itd.), które mogły spowodować przebicie.

Jeśli wykonujesz trasy lub podróże, pokonując dużą liczbę kilometrów, zalecamy zabranie ze sobą zapasowych dętek lub łatek do przebić, a także narzędzi niezbędnych w razie przebicia. Zalecamy również przeciwczenie wymiany dętki lub zakładania łatek w specjalistycznym serwisie, ponieważ istnieje możliwość, że w chwili, gdy będziesz musiał naprawić przebicie, nie będziesz mieć w pobliżu specjalisty ani specjalistycznego serwisu. Zestawy naprawcze są bardzo kompaktowe i mogą być montowane bezpośrednio na rowerze jako akcesoria (pompka lub dętka) albo przewożone osobno (komplet łyżek do opon lub łatki).

PO WYPADKACH LUB MOCNYCH UPADKACH

Po każdym rodzaju wypadku możliwe, że rower doznał mniej lub bardziej widocznych uszkodzeń. Zawsze, po każdym rodzaju wypadku, skontaktuj się ze specjalistycznym serwisem w celu przeglądu i używaj roweru dopiero po usunięciu ewentualnych usterek.



Zawsze noś kask ochronny i odpowiednie wyposażenie podczas używania roweru. Upewnij się, że w warunkach ograniczonej widoczności jesteś wyposażony w elementy odblaskowe i oświetlenie.

Po każdym wypadku należy sprawdzić:

- kierownicę;
- przedłużki końców kierownicy;
- wspornik kierownicy;
- korby;
- przerzutkę tylną;
- koła;

Pozostałe podzespoły należy sprawdzić w specjalistycznym serwisie.

TRANSPORT ROWERU



Do transportu roweru używaj wyłącznie homologowanych systemów mocowania, w dobrym stanie technicznym i odpowiednich dla środka transportu, na którym są montowane. Transport roweru za pomocą prowizorycznych lub uszkodzonych systemów może zagrozić zarówno Twojemu życiu, jak i życiu osób w Twoim otoczeniu.

Jeśli zdecydujesz się przewozić rower wewnątrz środka transportu, musisz umieścić go tak, aby jego podzespoły nie zostały podczas transportu uszkodzone przez bagaż. Zabezpiecz rower tak, aby nie poruszał się podczas transportu.

Uwaga! Jeśli środek transportu nie jest wystarczająco przestronny, aby przewieźć cały rower, musisz zdemontować koła oraz ewentualnie sztycę wraz z siodełkiem.

Przed zdemontowaniem kół i sztycy musisz upewnić się, że potrafisz zamontować je ponownie. Jeśli rower nie ma zacisków szybkocmocujących (zob. «Obsługa zacisków szybkocmocujących»), upewnij się, że masz pod ręką niezbędne narzędzia w chwili i miejscu, w którym wykonasz ponowny montaż. Jeśli nie posiadasz niezbędnej wiedzy, skontaktuj się ze specjalistycznym serwisem, aby wyjaśniono ci te procedury.



Używanie roweru z nieprawidłowo zamontowanymi kołami może mieć poważne wypadki lub szkody materialne.

Po zdemontowaniu kół oraz ewentualnie sztycy rower układa się poziomo na lewym boku, aby uniknąć rozregulowania, a nawet uszkodzenia przerzutki tylnej lub napędu. Sprawdź również ułożenie kierownicy; elementy kierownicy nie mogą kolidować z innym bagażem ani przedmiotami z otoczenia.



Jeśli rower jest wyposażony w hamulce hydrauliczne, klamek hamulcowych w żadnym wypadku nie wolno uruchamiać po zdemontowaniu kół. Nie zapomnij założyć przekładek transportowych między klockami hamulcowymi za każdym razem, gdy demontujesz koła.

Jeśli po zdemontowaniu kół w rowerach wyposażonych w hydrauliczne hamulce tarczowe klamki hamulcowe zostały przypadkowo uruchomione bez założonych przekładek transportowych, sprawdź:

- położenie klocków hamulcowych w zacisku; jeśli przesunęły się ze swojego miejsca, spróbuj zamontować koło i sprawdź skok klamki hamulcowej, a jeśli zauważysz nieprawidłowości, skontaktuj się ze specjalistycznym serwisem w celu kontroli i naprawy;
- czy z zacisków wycieka płyn hamulcowy; jeśli tak, NIE używaj roweru i skontaktuj się ze specjalistycznym serwisem w celu naprawy;

Uwaga! Przekładki transportowe dostarcza producent wraz z rowerem, jeśli ma on hydrauliczne hamulce tarczowe. Przechowuj je pod ręką wraz z niniejszą instrukcją. Jeśli rower został zakupiony w specjalistycznym serwisie i nie zostały one dostarczone wraz z rowerem, pilnie skontaktuj się, aby je uzyskać.

Przekładki transportowe różnią się kształtem i wymiarem w zależności od modelu hamulca hydraulicznego na Twoim rowerze. W razie zgubienia upewnij się, że nowe są kompatybilne z modelem zacisku zamontowanym na rowerze.



Jeśli konieczne jest również zdemontowanie sztycy, zwolnij zacisk szybko mocujący zabezpieczający jej mocowanie w ramie i wyjmij sztycę wraz z siodełkiem z ramy. Jeśli Twój rower nie ma zacisku szybko mocującego do mocowania sztycy do ramy, upewnij się, że masz do dyspozycji niezbędne narzędzia w chwili i miejscu, w którym wykonasz ponowny montaż na rowerze.

Wskazówka! Gdy już ustalisz idealne położenie siodełka (zob. «Kontrola sztycy, siodełka i regulacji»), nanieś na sztycę oznaczenie (taśma izolacyjna lub marker), aby nie trzeba było ponownie regulować wysokości.

Uwaga! W przypadku wielokrotnych montażu/demontażu nasmaruj sztycę smarem, aby zapewnić łatwy montaż i zapobiec jej zablokowaniu w ramie lub powstaniu ewentualnych rys na sztycy wskutek tarcia metalu o metal. Po montażu usuń nadmiar smaru, aby zapobiec gromadzeniu się brudu.

KONSERWACJA ROWERU

Dobra konserwacja może wydłużyć zarówno żywotność Twojego roweru, jak i sprawne działanie jego podzespołów. Zalecamy regularne wykonywanie czynności konserwacyjnych (mycie/czyszczenie, smarowanie, regulacje).

Korozja może powodować istotne awarie podzespołów roweru i wynika w dużej mierze z:

- soli lub związków chemicznych rozsypanych zimą na drogach;
- słonego powietrza w nadmorskich strefach przybrzeżnych;
- długotrwałego wystawienia na niekorzystne warunki środowiskowe, wilgoć itd.

Uwaga! Dla Twojego bezpieczeństwa w dłuższej perspektywie zalecamy zabezpieczenie wszystkich podzespołów roweru przed korozją (nawet jeśli materiały, z których są wykonane, są uważane za antykorozyjne).

Jeśli rower był wystawiony na czynniki środowiskowe, takie jak deszcz lub śnieg, albo był używany na trasach z błotem, kurzem lub piaskiem, zalecamy jego czyszczenie/mycie niezwłocznie po użyciu lub najpóźniej następnego dnia.

Wilgoć spowodowaną deszczem lub śniegiem można usunąć suchą ściereczką. Błoto, kurz lub piasek, sól lub związki chemiczne z drogi, zwłaszcza zimą, należy usunąć, myjąc rower strumieniem wody.

Uwaga! Do czyszczenia roweru NIE używaj myjek ciśnieniowych wodnych ani parowych. Woda pod ciśnieniem może przedostać się do wnętrza podzespołów roweru i skorodować łożyska piast, suport, stery, kasetę itd. Para o wysokiej temperaturze może stopić podzespoły z tworzywa, takie jak manetki lub klamki hamulcowe, osłony przewodów lub linek, chwyt, siodełko, kable elektryczne itd., a nawet usunąć lakier z ramy.

Do mycia roweru użyj strumienia wody bez ciśnienia, aby usunąć gruby brud. Następnie nałóż na cały rower specjalny detergent do rowerów i pozostaw go na 2-3 minuty; potem spłucz strumieniem wody bez ciśnienia i osusz suchą ściereczką.

Uwaga! Detergent do rowerów jest dostępny w specjalistycznych serwisach. Stosuj się do instrukcji użycia podanych na etykiecie lub do wskazówek osoby wyspecjalizowanej. Do czyszczenia nie używaj aktywnej piany specyficznej dla myjni samochodowych ani innych przemysłowych środków czyszczących. Jeśli nie masz pod ręką specjalnego detergentu do rowerów, zalecamy użycie płynu do mycia naczyń, rozcieńczonego w wodzie.

Do czyszczenia łańcucha używa się specjalnych roztworów i urządzeń, dostępnych w specjalistycznych serwisach. Jeśli ta czynność jest konieczna, a nie masz pod ręką urządzenia do czyszczenia łańcucha, użyj ściereczki nasączonej specjalnym roztworem.

Po czyszczeniu łańcuch wymaga smarowania. Do smarowania zalecamy stosowanie specjalnych produktów dostępnych w specjalistycznych serwisach. Nakładaj środek smarujący z umiarem. Zbyt duża ilość nałożona na łańcuch wyrzuci nadmiar na inne podzespoły podczas użytkowania.



Podczas użytkowania nadmiar środka smarującego jest wyrzucany przez prędkość obrotową łańcucha bezpośrednio na tylną obręcz. Jeśli rower jest wyposażony w hamulec obręczowy, jego skuteczność w takich warunkach drastycznie spada i naraża zarówno Ciebie, jak i Twoje otoczenie na ryzyko poważnych wypadków lub szkód materialnych.

Czyść i smaruj łańcuch po każdym wyjeździe w deszczu lub śniegu, wielokrotnych przejazdach przez wodę lub błoto, użytkowaniu poza drogami utwardzonymi lub po każdych 200 przejechanych km.

Uwaga! Nie używaj olejów samochodowych, smarów, oleju napędowego ani innych produktów o właściwościach smarujących, ponieważ szybko przyczyniają się one do gromadzenia kurzu, piasku, ziemi itd. Używaj wyłącznie produktów smarujących zalecanych przez specjalistyczny serwis.

W pewnych okolicznościach łańcuch może ulec przedwczesnemu zużyciu. Sprawdzaj regularnie jego stan i kontaktuj się ze specjalistycznym serwisem w celu natychmiastowej wymiany, jeśli zauważysz nieprawidłowości (zob. «Kontrola napędu, łańcucha i obsługa przerzutek» oraz «Problemy mogące wystąpić podczas użytkowania»).

Uwaga! Terminowa wymiana łańcucha wydłuża żywotność podzespołów napędu.

Zalecane przeglądy

Użytkowanie normalne	Użytkowanie intensywne
Po 200 km lub 2 miesiącach od zakupu.	Po 100 km lub 1 miesiącu od zakupu.
Po 2000 km lub po pierwszym roku użytkowania.	Po 1000 km lub w drugim miesiącu od zakupu.
Raz w roku.	Co sześć miesięcy.

PRZECHOWYWANIE ROWERU PRZEZ DŁUŻSZY CZAS LUB ZIMĄ

Specjalistyczny serwis przeglądów i napraw jest w stanie wykonać wszystkie specyficzne czynności przeglądu Twojego roweru i może poinformować Cię o jego ogólnym stanie przed każdą ingerencją. Na podstawie tych informacji możesz dowiedzieć się, czy użytkowanie roweru przebiegało prawidłowo, lub uzyskać porady, jak je udoskonalić tam, gdzie to konieczne.

Jeśli masz pytania, na które niniejsza instrukcja nie odpowiada, skontaktuj się ze specjalistycznym serwisem pod danymi kontaktowymi wpisanymi w Karcie Gwarancyjnej niniejszej instrukcji. Jeśli ta rubryka nie zawiera informacji, możesz skontaktować się z dowolnym specjalistycznym serwisem w Twoim zasięgu.

Uwaga! Nieprawidłowe przechowywanie roweru przez dłuższy czas może spowodować uszkodzenia wszystkich podzespołów, w szczególności opon i łożysk, a w niektórych przypadkach sprzyja powstawaniu korozji.

Jeśli ma nastąpić przerwa w użytkowaniu roweru dłuższa niż 2 miesiące, zalecamy, co następuje:

- oczyścić rower (zob. «Konserwacja roweru»);
- ustawić łańcuch na najmniejszej zębatce kasety i na najmniejszej tarczy, jeśli rower jest wyposażony w przerzutki, aby nie utrzymywać sprężyn przerzutek, linek i zapadek manetek pod naprężeniem;
- przechowywać go w pomieszczeniu zadaszonym, suchym i chronionym przed skrajnymi temperaturami, bezpośrednim światłem słonecznym lub niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi;
- przykryć rower specjalną plandeką lub dowolną plandeką, aby chronić go przed kurzem;
- jeśli przechowujesz go z jednym lub obydwoh kołami na podłożu, upewnij się, sprawdzając to od czasu do czasu podczas przechowywania, że opony nie tracą całego ciśnienia powietrza. Utrzymywanie roweru przez dłuższy czas bez ciśnienia powietrza w oponach powoduje uszkodzenie dętki i opony. Reguluj ciśnienie, gdy jest to konieczne.

Dla dobrego zachowania roweru zalecamy stosowanie stojaków specjalnie zaprojektowanych do tego rodzaju użytku. Skonsultuj się ze specjalistycznym serwisem w celu uzyskania najlepszego rozwiązania do przechowywania zgodnego z warunkami narzuconymi przez Twoją przestrzeń.

Uwaga! Po długim okresie przechowywania bezwzględnie konieczne jest sprawdzenie roweru przed jego użyciem (zob. «Przed pierwszym użyciem»).

Ze względów bezpieczeństwa, oprócz wykonanej przez Ciebie kontroli roweru, zalecamy poddanie roweru dokładnemu przeglądowi w specjalistycznym serwisie.

Momenty dokręcania połączeń śrubowych (śrub i nakrętek)

Dokręcanie zgodnie z zalecanymi momentami wymaga specjalistycznych narzędzi i wiedzy.



Połączenia śrubowe należy okresowo sprawdzać i dokręcać zgodnie ze specyfikacją. Jeśli elementy te zostaną zbyt mocno dokręcone, istnieje ryzyko pęknięcia lub uszkodzenia gwintu. Jeśli nie zostaną dokręcone wystarczająco, istnieje ryzyko, że poluzują się podczas użytkowania. W obu sytuacjach narażasz się na ryzyko wypadków lub szkód materialnych.

Dane w poniższej tabeli mają charakter orientacyjny. Jeśli na podzespołach przeznaczonych do dokręcenia nadrukowane są momenty dokręcania, prosimy uwzględnić te wartości, a nie te z tabeli.

Nakrętki piasty przedniej/tylnej	25-30Nm
Suport monoblok, łożysko wewnętrzne	25-30Nm
Suport monoblok, łożysko zewnętrzne	40Nm
Korba na kwadracie	32-44Nm
Korba Octalink, Powerspline	35-54Nm
Pedały	30Nm
Zacisk hamulca z mocowaniem do widelca	9-10Nm
Zacisk hamulca z mocowaniem do ramy	5-7Nm
Tarcza hamulcowa na 6 śrub	4-6Nm
Tarcza hamulcowa Center Lock	40Nm
Hamulec obrotowy typu V-brake (mocowanie ramion do widelca)	5-9Nm
Hamulec obrotowy typu V-brake (mocowanie klocków)	5-8Nm
Klamki hamulcowe (mocowanie do kierownicy)	5-9Nm
Manetki (mocowanie do kierownicy)	4-5Nm
Przerzutka przednia	5Nm
Przerzutka tylna	7-9Nm
Wspornik (mocowanie kierownicy 31.8mm/25.4mm) 2 śruby	6-9Nm
Wspornik (mocowanie kierownicy 31.8mm/25.4mm) 4 śruby	4-5Nm
Wspornik (mocowanie kierownicy 1 śruba)	10-14Nm
Wspornik (mocowanie do rury widelca) 1 śruba	18Nm
Wspornik (mocowanie do rury widelca) 2 śruby	9Nm
Sztęca (mocowanie siodła do sztycy) 1xM8	22-25Nm
Sztęca (mocowanie siodła do sztycy) 2xM5	5-7Nm
Sztęca (mocowanie siodła do sztycy) 2xM6	7-9Nm
Sztęca (mocowanie sztycy do ramy) 1xM6	6-8Nm
Sztęca (mocowanie sztycy do ramy) 1xM8	8-12Nm

