INSTRUKCJA OBSŁUGI

Spis treści

Podstawowa budowa roweru	str. 4
Obowiązki sprzedawcy	str. 5
Zasady bezpiecznej jazdy rowerem	str. 7
Instrukcja samodzielnego montażu roweru	str. 12
Podstawowe uwagi eksploatacyjne	str. 18
Czyszczenie i konserwacja	str. 31
Karta gwarancyjna	str. 35

Drodzy Państwo,

Niniejsza instrukcja pozwoli Wam zapoznać się z właściwymi zasadami użytkowania roweru, jego częściami składowymi, zasadami ich funkcjonowania, regulacją oraz konserwacją.

Większość czynności możecie Państwo wykonać sami, jednak w razie jakichkolwiek wątpliwości zaleca się korzystanie z usług profesjonalnego serwisu.

Wierzymy, że bezpieczna jazda na naszych rowerach sprawi Państwu wiele przyjemności i stanie się najlepszym sposobem na aktywne spędzenie czasu.

PODSTAWOWA BUDOWA ROWERU

1. Siodełko
2. Rama
3. Dzwonek
4. Kierownica
5. Światło przednie
6. Hamulec
7. Koło przednie
8. Mechanizm korbowy
9. Pedał
10. Przerzutka przednia
11. Łańcuch
12. Przerzutka tylna
13. Wolnobieg
14. Koło tylne
15. Światło tylne
16. Światło odblaskowe

OBOWIĄZKI SPRZEDAWCY

Czynności przedsprzedażne

Sprzedawca zobowiązany jest do przekazania nabywcy roweru sprawnego, gotowego do jazdy, po wykonaniu następujących czynności przedsprzedażnych:

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 i ułożenia opon;
6. Regulacja hamulców oraz przerzutek (kontrola połączeń śrubowych);
8. Dopompowanie ogumienia do właściwego ciśnienia;
9. Usunięcie z powierzchni roweru zanieczyszczeń;
10. Dokładne wypełnienie karty gwarancyjnej.

Kupujący potwierdza wykonanie w/w czynności swoim własnoręcznym podpisem. W przypadku zakupu internetowego przygotowanie roweru do eksploatacji leży po stronie użytkownika. Jeśli użytkownik nie jest w stanie przygotować roweru do jazdy samemu, powinien zgłosić się do serwisu rowerowego, który wykona konieczne czynności odpłatnie.

JAKI TO ROWER?

Rowery górskie MTB

Zaprojektowane z myślą o tym, by ułatwić poruszanie się w cięższym terenie. Obecnie praktycznie wszystkie rowery tego typu wyposażane są w co najmniej jeden amortyzator, a nierzadko w amortyzację obu kół. Ogólnie przyjętą normą są koła 26”. W rowerach tego typu stosowany bywa szeroki zakres przełożeń, co sprawia, że należą one do grupy najchętniej kupowanych i najbardziej rozpowszechnionych.

Trekking

Rowery stworzone z myślą o turystyce w zróżnicowanym terenie. Wyposażenie w koła 28”, ale znacznie węższe opony niż w rowerach górskich, sprawia że rowerem takim możemy wybrać się w dłuższą wycieczkę poza miasto, ale równie dobrze i skutecznie wykorzystamy go do poruszania się po utwardzonych, miejskich drogach. Rowery trekkingowe nierzadko bywają już fabrycznie wyposażone w dodatkowy osprzęt, taki jak bagażnik, błotniki, oświetlenie. Cechują się możliwością zamocowania sakw oraz innego rodzaju uchwytów ułatwiających przewożenie bagażu.

Rowery szosowe

Głównymi cechami tej grupy rowerów jest niska masa, wąskie opony mające zapewnić jak najniższe opory toczenia oraz specyficzna geometria ramy wymuszająca aerodynamiczną, pochyloną pozycję.

Rowery dziecięce

Przede wszystkim mają zapewnić bezpieczeństwo i wygodę dla uczącego się jeździć dziecka. Najczęściej spotykamy rowerki na kołach 12”, 16”, 20”. Bardzo często bywają wyposażone w dodatkowe gadżety, takie jak koszyczki, trąbki itp.

Roweru używaj zgodnie z przeznaczeniem. W innym razie może on nie podołać stawianym mu wymaganiom i ulec uszkodzeniu! Użytkowanie roweru niezgodne z przeznaczeniem skutkuje unieważnieniem gwarancji! Zawsze przestrzegaj zasad obowiązujących na drogach publicznych i poza nimi w kraju, w którym jeździsz swoim rowerem. Zgodnie z przepisami prawa rower przystosowany do poruszania się po drogach publicznych musi być

wyposażony w:
- światło pozycyjne z przodu roweru i światło odblaskowe z tyłu roweru,
- przynajmniej jeden sprawny hamulec,
- dzwonek lub urządzenie wydające sygnał ostrzegawczy.
W przypadku, gdy rower nie posiada jednego lub więcej z wymienionych elementów, użytkownik powinien sam zadbać o uzupełnienie wyposażenia pojazdu.

ZASADY BEZPIECZNEJ JAZDY ROWEREM

1. Rowerzysta poruszający się po drodze publicznej i poza nią zobowiązany jest przestrzegać postanowień kodeksu drogowego;
2. Jazda po spożyciu alkoholu jest niebezpieczna i niezgodna z prawem;
3. Dzieci powinny być przewożone w specjalnych fotelikach;
4. Zaleca się dokonywanie napraw i przeglądów sezonowych w autoryzowanym serwisie;
5. Zaleca się używanie tylko oryginalnych części zamiennych;
6. Zaleca się regularne kontrole hamulców, opon, obręczy i układu kierowniczego;
7. Należy pamiętać, że na śliskich nawierzchniach droga hamowania może się wydłużyć;
8. Należy chronić przed zalaniem łożysk piast, korbowodu, sterowych;
9. Zaleca się dostosowanie stylu jazdy do rodzaju posiadanego roweru;
10. Podczas instalacji akcesoriów rowerowych zaleca się stosowanie do instrukcji montażowych lub zwrócenie się o pomoc do sprzedawcy lub autoryzowanego serwisu;
11. W przypadku montażu do roweru dziecięcych kółek bocznych (stabilizatorów) maksymalny prześwit pomiędzy kołem stabilizatora a równym podłożem nie powinien przekraczać 25mm;
12. Dzieci do 12 roku życia powinny jeździć rowerem w towarzystwie rodziców lub opiekunów.

INFORMACJA DLA RODZICÓW

Jako rodzic lub opiekun dziecka jesteś odpowiedzialny za jego działania oraz bezpieczeństwo. Rower dziecięcy musi być właściwie wyregulowany do wzrostu i wagi małego użytkownika. Powinieneś zapoznać swoje dziecko z zasadami bezpiecznego korzystania z roweru na drogach publicznych.

WAŻNE OSTRZEŻENIA

Roweru dziecięcego z kółkami podporowymi można używać na płaskim terenie, pod nadzorem osób dorosłych. Jazda z kółkami podporowymi po nierównym terenie grozi wywróceniem się roweru.
Należy również zwrócić szczególną uwagę na rozstaw kółek podporowych, gdyż istnieje niebezpieczeństwo zaczepienia nimi o przeszkodę jeśli dziecko znajdzie się zbyt blisko niej.

Upewnij się, że dziecko nosi odpowiednio dopasowany i atestowany kask rowerowy podczas jazdy na rowerze. Niestosowanie się do ostrzeżenia może spowodować ciężkie uszkodzenia ciała, bądź w skrajnych przypadkach śmierć dziecka.

Swojego roweru używaj zgodnie z przeznaczeniem. W innym razie może on nie podołać stawianym mu wymaganiom i ulec uszkodzeniu!
Użytkowanie roweru niezgodne z przeznaczeniem skutkuje unieważnieniem gwarancji!

Rower jest pojazdem służącym do poruszania się po drogach i w terenie. Rower nie jest stworzony do skoków, jazdy po schodach itp., dlatego ryzyko negatywnych konsekwencji ponosi użytkownik. Zawsze przestrzegaj zasad obowiązujących na drogach publicznych i poza nimi w kraju, w którym jeździsz swoim rowerem.

Zgodnie z przepisami prawa rower przystosowany do poruszania się po drogach publicznych musi być wyposażony w:
- światło pozycyjne z przodu roweru i światło odblaskowe z tyłu roweru,
- przynajmniej jeden sprawny hamulec,
- dzwonek lub urządzenie wydające sygnał ostrzegawczy.

W przypadku, gdy rower nie posiada jednego lub więcej z wymienionych elementów, użytkownik powinien sam zadbać o uzupełnienie wyposażenia pojazdu.

RODZAJ ROWERU	CHARAKTERYSTYKA	DOPUSZCZALNE MAX MASY*	RODZAJ UŻYTKOWANIA
DZIECIĘCY	Rower na kole 12” do 20”	40 kg/5 kg/45 kg	Nawierzchnia utwardzona. **Uwaga:** dziecko do lat 8 powinno jeździć rowerem pod nadzorem osoby dorosłej oraz nie powinno jeździć m.in. po ruchliwych drogach użytku publicznego, niebezpiecznych miejscach w pobliżu zbiorników wodnych.
GÓRSKI	Rower na kole 24”-26”. Opony o wyraźnym bieżniku 1.9”-2.2”, brak oświetlenia, brak bagażnika.	100kg/10kg/130kg	Przystosowany do każdego rodzaju nawierzchni.
MIEJSKI	Rower na kole 24”-28”. Wyposażony w błotniki i komplet oświetlenia oraz bagażnik. Opony z łagodnym bieżnikiem szerokości 1.75”-1.95”.	100kg/10kg/130kg	Nawierzchnia utwardzona.
TREKKING	Rower na kole 28”. Opony typu 700x35-40C.	100kg/10kg/130kg	Nawierzchnia utwardzona.

*masa rzeczywista/masa bagażu/masa całkowita

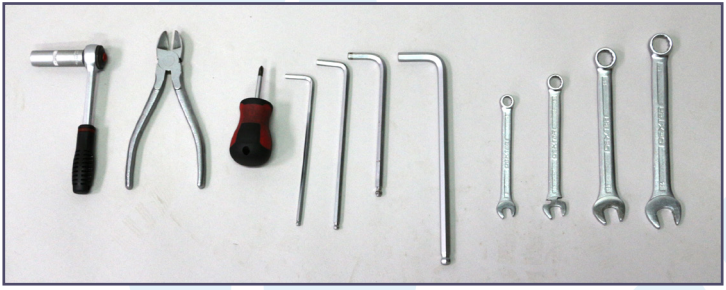
PODSTAWOWE UWAGI EKSPLOATACYJNE

Aby utrzymać rower w dobrym stanie technicznym, konieczne jest poddawanie go okresowym przeglądom. Ich częstotliwość zależy od intensywności użytkowania, warunków jazdy, ilości przejechanych kilometrów. W szczególności należy zwrócić uwagę na:

- Pewność dokręcenia kierownicy, siodła, kół, mechanizmu korbowego, pedałów. Eksploatacja roweru z elementami niedokręconymi spowoduje szybkie zużycie elementów gwintowanych, np. korby, osi, pedałów, łożysk kierownicy, mechanizmu korbowego, piast kół, aż do ich całkowitego zniszczenia. Używanie roweru w takim stanie może być przyczyną nieszczęśliwego wypadku.
- Stan luzów w elementach łożyskowanych. Żadne łożyska nie mogą wykazywać wyczuwalnych luzów. Powinny natomiast zapewnić swobodne obracanie się łożyskowanych elementów. Nakrętki kontrujące muszą być mocno dokręcone.
- Stan układu hamulcowego Należy sprawdzić stan linek hamulcowych, klocków oraz skuteczność hamowania, wg. wskazówek zawartych w dalszej części instrukcji.
- Wyregulowanie przerzutki przedniej i tylnej
- Prawidłowość dokręcenia pozostałych elementów złącznych roweru, takich jak nakrętki, śruby, wkręty mocujące błotniki, bagażnik, oświetlenie itp.
- Stan ogumienia Opony nie powinny wykazywać pęknięć oraz nadmiernego zużycia bieżnika. W celu zachowania dobrego stanu ogumienia należy unikać gwałtownego hamowania, jazdy na oponach nienapompowanych, zabrudzenia olejem, naftą lub benzyną, wystawiania roweru przez dłuższy czas na działanie promieni słonecznych.

INSTRUKCJA SAMODZIELNEGO MONTAŻU ROWERU

Rower do transportu jest rozkładany w stopniu umożliwiającym spakowanie do kartonu. Do złożenia oraz regulacji roweru potrzebne będą: nożyk bądź obcinaczki, śrubokręt krzyżakowy, klucze imbusowe 4, 5, 6, 8 klucze płaskie bądź oczkowe 10, 13, 14 oraz klucz płaski 15mm. Przed montażem rower należy



wyjąć z kartonu, zachowując szczególną ostrożność by uniknąć zranienia zszywkami. Następnie przy pomocy nożyka usunąć opaski zaciskowe mocujące koło i kierownicę do reszty roweru oraz pianki zabezpieczające – uwaga na ostre narzędzie mogące spowodować zranienie bądź uszkodzenie powierzchni roweru. Usunąć plastikowe nakładki zabezpieczające w widelcu i na osiach piast.

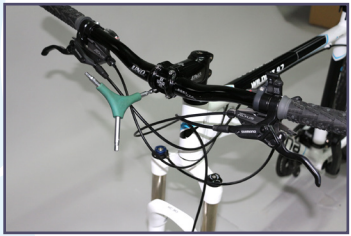
1. Montaż wspornika z siodłem: Włożyć wspornik siodła do ramy, siodełko ustawić wzdłuż osi roweru.

Zacisnąć mocno zacisk podsiodłowy. W przypadku zacisku na śrubę dokręcić śrubę kluczem 13mm z siłą 6-7Nm.

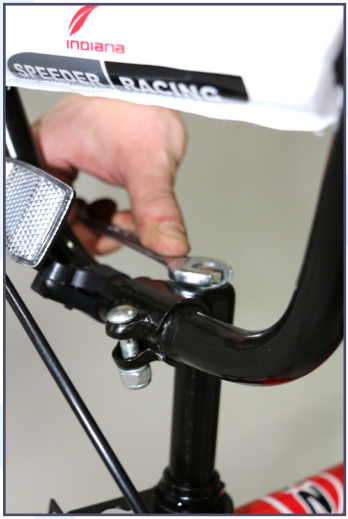
2. Montaż koła przedniego: Przełożyć zacisk przez oś przedniego koła, sprężyny powinny być ustawione szerszym końcem na zewnątrz. W przypadku roweru z hamulcem tarczowym wyciągnąć wkładkę serwisową z zacisku hamulca. Założyć koło do przedniego widelca, upewniając się że leży prosto w obu hakach. Nakrętką zacisku należy wyregulować siłę ścisku aby można było dźwignię z wyczuwalnym oporem dopchnąć do końca jej skoku w stronę koła. Jeżeli przy zaciąganiu dźwigni nie czuć oporu dokręcić nakrętkę zacisku o kilka obrotów i spróbować jeszcze raz. W przypadku osi z nakrętkami dokręcić nakrętki kluczem 15mm z siłą ok. 15-20Nm.

3. Montaż zespołu kierownicy:

• Wspornik nakładany (a-head): zamontować kierownicę do wspornika kierownicy. Dokręcić śruby mocujące z siłą: 2 śruby - 13-16Nm, 4 śruby 6-7Nm (lub wedle wskazań nadrukowanych na wsporniku). Przy dokręcaniu zwrócić uwagę na symetryczne ustawienie kierownicy we wsporniku.



• Wspornik wpuszczany: Włożyć wspornik kierownicy do otworu w sterach, zwracając uwagę na wskaźnik minimalnego wsunięcia- po zamontowaniu wspornika nie powinien on być widoczny. Śrubę mocującą wspornik dokręcić kluczem oczkowym bądź płaskim z siłą ok 15Nm.



Skontrolować dokręcenie kierownicy poprzez zablokowanie koła między nogami i silne ruchy kierownicą na boki.
Jeżeli kierownica rusza się względem koła sprawdzić ponownie wszystkie połączenia śrubowe.

4. Montaż hamulców:

- Hamulce szczękowe: Osadzić fajkę hamulca w ramce szczęki, tak żeby końcówka fajki weszła do oporu w otwór w ramce.

- Hamulce tarczowe:

Hamulce mechaniczne nie wymagają dodatkowego montażu. W przypadku hamulców hydraulicznych konieczne może być wyciągnięcie wkładki serwisowej spomiędzy okładzin hamulcowych przed montażem koła.

Sprawdzić działanie hamulców poprzez zaciśnięcie każdej klamki osobno i poruszanie rowerem w przód.

5. Montaż pedałów: Pedały zamontować zgodnie z oznaczeniami na końcach osi: L-lewy, R-prawy. Lewy pedał wkręca się w lewo, prawy pedał wkręca się w prawo. Pedały powinny być dokręcone z siłą ok 40Nm przy pomocy płaskiego

klucza 15mm. Zbyt słabe dokręcenie pedałów może skutkować uszkodzeniem korby lub nawet wypadkiem podczas jazdy, należy więc użyć jak najdłuższego klucza i dokręcić pedały z dużą siłą.

5. Akcesoria (w przypadku rowerów dziecięcych):

- Błotnik przedni mocujemy przy pomocy załączonej w zestawie śruby oraz nakrętki w otworze korony widelca przedniego. Do tego celu potrzebny będzie śrubokręt krzyżakowy oraz klucz 10mm, moment dokręcenia 8Nm.

- Frędzle dekoracyjne montujemy w otworach na końcu chwytów kierownicy,

- Flagę dekoracyjną montujemy do wspornika z blachy, który powinien zostać zamocowany pod zewnętrzną nakrętką osi koła tylnego. Nakrętkę dokręcamy kluczem 15mm z siłą ok. 15-20Nm.

- Stopkę montujemy w gniazdo pod ramą w okolicach korb. Śrubę mocującą dokręcamy kluczem imbusowym 8mm z siłą 10Nm.

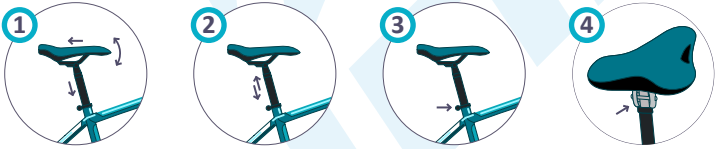
- Dzwonek oraz przedni odblask mocujemy na kierownicy, tylny odblask na wsporniku siodła przy pomocy śrubokręta krzyżakowego, dokręcając śruby momentem 5Nm

KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA

Przed przystąpieniem do jazdy sprawdzić wszystkie połączenia śrubowe, w szczególności zamocowanie elementów hamulców i kierownicy.

DOBÓR ROZMIARU RAMY
USTALENIE POŁOŻENIA SIODŁA

Ustalenia położenia siodła dokonujemy siedząc na rowerze, **przy najniższym położeniu jednego z pedałów.** Przy lekko zgiętym kolanie pięta powinna spoczywać swobodnie na pedale. Należy zwrócić uwagę, aby wspornik siodła był **wsunięty w ramę przynajmniej na 6,5cm** lub **nie wystawał z niej poza znak maksymalnego wysunięcia.** Regulacji położenia siodła przód-tył oraz pochylenia dokonujemy przez przesunięcie lub pochylenie siodła po uprzednim poluzowaniu śrub jarzma siodła. **Moment dokręcenia śruby jarzma siodła oraz wspornika siodła wynosi 20-25Nm.** W przypadku zacisku wspornika siodełka należy najpierw wyregulować napięcie śrubą, a potem docisnąć dźwignię do samego końca w kierunku ramy.



1. Regulacja siodełka; 2. Regulacja wysokości siodełka;
3. Zacisk wspornika siodełka; 4. Jarzmo siodełka

Po każdej regulacji siodełka pamiętaj o dokładnym dociągnięciu mechanizmów regulujących przed jazdą. Okresowo sprawdź czy dokręcenie mechanizmu regulującego siodełko jest odpowiednie.

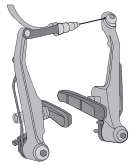
KIEROWNICA

Wysokość kierownicy dobieramy wedle upodobania, po uprzednim poluzowaniu śruby mocującej wspornika. Należy zwrócić uwagę, aby nie przekroczyć górnej krawędzi znaku ostrzegawczego. Moment dokręcenia śruby wspornika powinien wynosić 20Nm.

Podczas regulacji położenia siodła i kierownicy należy pamiętać, że zbytnie wysuwanie wsporników może być przyczyną uszkodzenia roweru, a nawet groźnego wypadku. Maksymalne wysunięcie nie powinno przekraczać górnego skraju znaku ostrzegawczego, znajdującego się w dolnej części wspornika kierownicy i wspornika siodła.

HAMULCE

Klocki hamulca szczękowego powinny być ustawiane równolegle do bocznej ścianki obręczy. Przy prawidłowej regulacji między obręczą a klockami hamulcowymi powinien być zachowany luz wynoszący 1-3mm, nie mogą one również obcierać o obręcz. Podczas dociskania dźwigni hamulca, w momencie dojścia klocków do obręczy, odległość między uchwytem



Hamulec typu V-brake

kierownicy a dźwignią hamulca powinna być dostateczna, aby zachować pewny chwyt. Po zwolnieniu dźwigni klocki powinny wrócić na swoje pierwotne położenie. Pracą hamulców sterują dźwignie umieszczone na kierownicy. Lewa dźwignia hamulca steruje hamulcem przednim, a prawa hamulcem tylnym. Wyjątkiem są rowery dziecięce, posiadające jeden przedni hamulec szczękowy – dźwignia sterująca hamulcem przednim znajduje się po prawej stronie kierownicy.
Pozycja oraz kąt nachylenia dźwigni hamulca na kierownicy powinna być ustawiona tak, aby nie spowodować nadmiernego wygięcia i przeciążenia nadgarstków, zapewniając łatwą obsługę hamulca. Wymiany klocków hamulcowych do hamulców szczękowych powinno się dokonać gdy dystans od powierzchni roboczej do linii zużycia wyniesie 2mm lub mniej. Nowe klocki hamulcowe powinny mieć takie samo mocowanie, jak klocki użyte oryginalnie. Jako części zamiennych zalecamy zastosowanie klocków renomowanych marek.

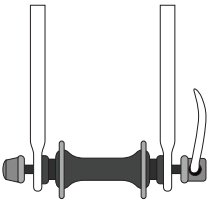
W przypadku hamulca tylnego typu torpedo mechanizm w piaście tylnej koła pozwala hamować za pomocą pedałów. Aby zatrzymać rower, wystarczy zakręcić pedałami w odwrotną stronę. Konserwacji i naprawy tego typu hamulca może dokonać jedynie autoryzowany serwis.

Hamulce tarczowe działają poprzez tłoczki, które dociskają okładziny hamulcowe do tarczy zamocowanej na piaście koła. Mechaniczne regulowane są podobnie do hamulców V-brake - okładzinę ruchomą (zewnętrzną) regulujemy za pomocą naciągu linki, okładzinę nieruchomą (wewnętrzną) dzięki śrubie od wewnętrznej strony zacisku hamulcowego. W przypadku hamulców hydraulicznych regulacja położenia okładzin następuje

samoczynnie. W obu przypadkach podstawą jest prawidłowe ustawienie zacisku względem tarczy- okładziny przy właściwym skoku klamki hamulcowej nie powinny trzeć. **Należy zwrócić szczególną uwagę na szczelność układu hydraulicznego, płyn hydrauliczny na tarczy i na okładzinach może wręcz uniemożliwić hamowanie, co może skutkować wypadkiem.** Podczas transportu roweru z wyjętym kołem pomiędzy okładziny hydraulicznego hamulca tarczowego należy wsunąć przekładkę zabezpieczającą - naciśnięcie klamki hydraulicznej tarczówki bez tarczy powoduje zejście się okładzin.

Nowe okładziny hamulcowe muszą być takie same jak zastosowane oryginalnie. Jako części zamiennych zalecamy zastosowanie klocków renomowanych marek.

KOŁA



Piasta z szybkozamykaczem

Prawidłowo wyregulowane koło powinno obracać się płynnie. Koło przednie wyposażone w piastę z prądnicą może obracać się z wyczuwalnym oporem spowodowanym działaniem magnesów prądnicy. Koła muszą być ustawione w osi symetrii ramy i widelca. Szczelina pomiędzy obręczą a ramą lub obręczą a widelcem musi być jednakowa z obu stron. Koła mocowane są do ramy i widelca nakrętkami bądź za pomocą szybkozamykaczy.
Szybkozamykacz reguluje się nakrętką z jednej jego strony. Dźwignia szybkozamykacza powinna dochodzić do końca zakresu działania bez użycia nadmiaru siły, tak aby nie występował luz w połączeniu koła z widelcem bądź ramą. Zbyt ciasne ustawienie szybkozamykacza spowoduje zwiększenie oporu toczenia koła,

bądź nawet uszkodzenie łożysk. Nakrętki osi koła przedniego należy dokręcić momentem 15Nm, nakrętki koła tylnego momentem 17Nm.

Każdorazowo po zamontowaniu kół należy sprawdzić, czy skutkiem tej operacji klocki hamulcowe nie obcierają o oponę, co może prowadzić do jej przetarcia i eksplozji dętki.

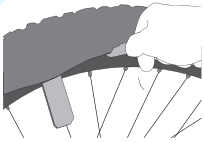
OBRĘCZE

W trakcie eksploatacji roweru obręcze kół ulegają zużyciu. Szczególną uwagę na stan obręczy należy zwrócić w przypadku kiedy stanowią one element układu hamulcowego (hamulce szczękowe). Producenci obręczy umieszczają znaczniki informujące o stopniu zużycia. Jeśli znacznik przestanie być widoczny należy niezwłocznie wymienić obręcz. Mechanicznie uszkodzone obręcze należy poddać ocenie specjalistycznego serwisu rowerowego, który zbada przydatność do dalszej eksploatacji. Brudne obręcze zdecydowanie zmniejszają skuteczność hamulców szczękowych, dlatego należy dbać o ich czystość i odtłuszczenie.

Nie zaleca się kontynuowania jazdy ze skrzywioną obręczą. Nieprawidłowo rozłożone naprężenia mogą spowodować pękanie szprych, a w konsekwencji zablokowanie się koła doprowadzając do wypadku, oraz uszkodzić obręcz do takiego stopnia, w którym nie będzie możliwa jej naprawa.

OPONY

Wymiar, kierunek toczenia się opony (rotating direction) oraz zakres ciśnienia powietrza w ogumieniu podany jest na bocznej powierzchni opony. Napis na boku opony FRONT wraz ze strzałką informuje o kierunku toczenia się opony stosowanej na kole przednim. Natomiast napis REAR informuje o kierunku toczenia się opony tylnej. Poprawny montaż opon zgodnie z zaleceniami producenta zapewnia najlepsze właściwości jezdne.



Prawidłowe użycie łyżek do zmieniania opon

Nigdy nie pompuj ogumienia do ciśnienia przekraczającego maksymalną zalecaną wartość umieszczoną z boku opony. Przekroczenie tej wartości może rozsadzić oponę, powodując uszkodzenia innych elementów roweru i obrażenia rowerzysty.

Przed wyjazdem dobrze jest zakupić i zabrać ze sobą odpowiednie dętki lub łatki do naprawy dętki oraz specjalne łyżki pomagające w demontażu/montażu opony. Ważne jest odpowiednie dobranie rozmiaru oraz rodzaju i długości zaworu zapasowej dętki – powinny być takie same jak zastosowane oryginalnie.
W naszych rowerach w większości znajdują się dętki z zaworami samochodowymi (Schraeder, A/V) o długości 35 lub 48mm w zależności od wysokości profilu obręczy.

MECHANIZM KORBOWY

Luzy na korbach należy usuwać niezwłocznie po zauważeniu, dokręcając śruby mocujące momentem 28-30Nm. W przypadku luzów na łożyskach osi mechanizmu korbowego bezklinowego lub zamkniętego pakietu suportowego należy zgłosić się do autoryzowanego punktu serwisowego celem wykonania regulacji bądź wymiany osi.

AMORTYZACJA

W rowerach za amortyzację odpowiedzialnych jest kilka rodzajów komponentów, które podlegają regulacji.

Ogumienie- w zależności od ciśnienia powietrza w ogumieniu rower będzie pokonywał nierówności z mniejszą lub większą łatwością. Właściwe wartości ciśnienia podane są na boku opony. Należy pamiętać, że zbyt małe ciśnienie może spowodować przebicie dętki lub nawet uszkodzenie opony.

Widelce- w rowerach stosuje się widelce przednie sztywne bądź amortyzowane. Te pierwsze również odpowiedzialne są za amortyzację, choć w ograniczonym stopniu, w zależności od materiału z którego są zbudowane oraz konstrukcji.
Amortyzatory, w zależności od modelu, można regulować na różne sposoby. Po pierwsze poprzez ustawienie twardości sprężyny stalowej bądź powietrznej (naprężenie wstępne). W wyższych modelach amortyzatorów może występować tłumik olejowy, którego podstawową regulacją powinno być tłumienie powrotu (odbicia), następnie w najbardziej zaawansowanych systemach regulacja tłumienia kompresji (dobicia) z blokadą skoku (w niższych modelach blokada może być realizowana nie w oparciu o tłumik olejowy). Szczegóło-

wych informacji o sposobach regulacji Twojego widelca szukaj w dedykowanej instrukcji dołączonej do danego modelu, na stronie producenta widelca bądź w autoryzowanym serwisie. Widelec amortyzowany należy utrzymywać w czystości, przynajmniej raz w roku należy go nasmarować – jako że wymaga to rozebrania widelca, radzimy powierzyć to zadanie serwisowi rowerowemu. W czasie eksploatacji widelca powstaje lekki luz pomiędzy goleniami nieruchomymi i ruchomymi, który jest zjawiskiem normalnym i nie ma wpływu na warunki eksploatacji roweru.

Amortyzowane wsporniki siodła- zwiększają wygodę rowerzysty podczas jazdy po nierównym terenie, nie służą jednak do uprawiania ekstremalnych dyscyplin kolarskich. Zazwyczaj można regulować twardość sprężyny za pomocą śruby na dolnym końcu wspornika (nie można wykręcać śruby poza dolną krawędź rury wspornika). Amortyzowany wspornik siodła należy utrzymywać w czystości, zwracając uwagę na jego nasmarowanie.

Amortyzacja tylnego koła- realizowana jest dzięki amortyzatorom tylnym, które podlegają podobnym regulacjom jak widelce amortyzowane. Szczególną uwagę należy poświęcić czystości i smarowaniu łożysk osi systemu tylnego zawieszenia.

NAPĘD

Suport

W przypadku rowerów wyposażonych w kompaktowe wkłady suportowe w przypadku stwierdzenia luzu w miejscu łączenia z osią suportową, należy go bezzwłocznie zlikwidować poprzez dokręcenie śrub mocujących momentem 35-50Nm. Zaniedbanie prowadzi do rozkalibrowania otworów w korbach. Również

użytkowanie roweru z niedokręconym wkładem suportowym może doprowadzić do wyrobienia się gwintów w mufie suportowej, co może skutkować nieodwracalnym zniszczeniem ramy.

W przypadku rowerów dziecięcych z jednoczęściową korbą należy zwrócić szczególną uwagę, czy łożyska obracają się płynnie i nie występuje na nich luz. Regulacji łożysk dokonuje się przez odpowiednie ustawienie lewej zewnętrznej bieżni, którą należy skontrować nakrętką na klucz 32mm z odpowiednią siłą. Zarówno bieżnia jak i nakrętka dokręcają się w lewą stronę.

Mechanizm korbowy

Ściąganie korb z osi suportu może nastąpić wyłącznie za pomocą specjalnego narzędzia – ściągacza. Użycie nieodpowiedniego narzędzia doprowadzi do zniszczenia korb. Zęby wieńców mechanizmu korbowego mogą różnić się od siebie kształtem i wielkością, co jest zjawiskiem normalnym i zamierzonym przez producenta w celu poprawy jakości zmiany biegów.

Pedały

Osie pedałów powinny być mocno dokręcone do korby (zalecany moment 25Nm). Złe dokręcenie może być przyczyną obluzowania i zniszczenia połączenia gwintowanego. Podczas montażu pedałów do korby należy zwrócić uwagę na przeciwny kierunek dokręcania osi (lewy pedał ma lewy gwint). Należy również zwrócić uwagę na prawidłowe wprowadzenie osi w gwint korby. Nie przestrzeganie zalecenia doprowadzi do zniszczenia korby.

Łańcuch

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 tarczy z przodu. Następnie spróbuj odciągnąć łańcuch od tarczy. Jeśli odstaje na więcej niż 3mm, nadaje się do wymiany. W sytuacji, gdy łańcuch jest mocno wyciągnięty zalecana jest wymiana wszystkich elementów napędowych, takich jak łańcuch, wolnobieg/kaseta, mechanizm korbowy.

W przypadku rowerów z tylko jednym biegiem lub piastą planetarną, naprężenie łańcucha można regulować samodzielnie poprzez przesunięcie tylnego koła w hakach ramy. W tym celu należy najpierw poluzować śrubę mocującą ramię hamulca do ramy, potem poluzować nakrętki mocujące koło w ramie. W momencie naciągania łańcucha należy jednocześnie ustawić koło w osi roweru, tak by mechanizm mógł działać bez oporów i aby opona nie obcierała o ramę. Nakrętki mocujące koło należy dociągnąć momentem 17Nm, śrubę ramienia hamulca momentem 10Nm.

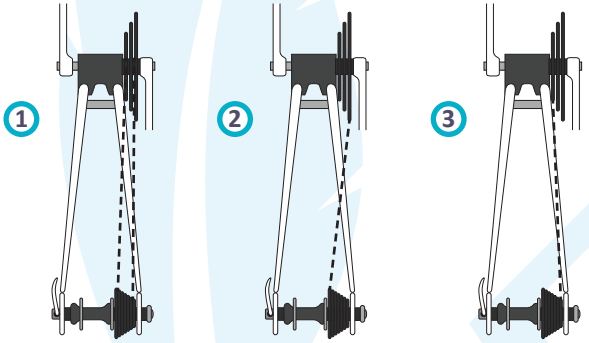
Wolnobieg/kaseta

Rowery wyposażone są w dwa rodzaje wielotrybów. Wolnobieg nakręcany na korpus piasty tylnej lub kasetę nakładaną na specjalny bębenek połączony z piastą tylną mechanizmem zasprzęglającym.

Systemy zmiany biegów (przerzutki, piasty planetarne)

Pozwalają na płynną jazdę w zmiennych warunkach terenowych. W przypadku wielotarczowych korb oraz wolnobiegów/kaset z przerzutkami na zewnątrz należy umiejętnie stosować biegi, tak aby łańcuch nie pracował pod zbyt dużym skosem (np. na

tarczy największej z przodu i największej z tyłu, najmniejszej z przodu i najmniejszej z tyłu). Zmiana biegów dokonywana jest za pomocą manetek umieszczonych na kierownicy – z prawej strony znajduje się manetka przerzutki tylnej, a z lewej strony manetka przerzutki przedniej. Sprawna zmiana biegów zależna jest w dużej mierze od poprawnego ustawienia i wyregulowania przerzutek. Zmiany biegów w przypadku przerzutek można dokonywać jedynie podczas jazdy, w momencie zmiany biegu obniżając intensywność pedałowania.



1. Prawidłowe ułożenie łańcucha; 2 i 3. Nieprawidłowe ułożenie łańcucha.

Skrajne wychylenia - Aby wyregulować przerzutki należy najpierw ustalić skrajne położenia prowadnic przerzutek, tak aby łańcuch nie spadał poza obręb zębatek korbowodu oraz wolnobiegu/kasety. Do tego celu służą śruby na korpusie przerzutek, oznaczone literami H i L. W prawidłowo wyregulowanej przerzutce prowadnica znajduje się w jednej linii z największą i najmniejszą zębatką.

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 naciągu linki dokonuje się przy śrubie mocującej linkę do przerzutki (5-8Nm) lub śrubą baryłkową przy manetce,
- linka tylnej przerzutki musi być poluzowana, łańcuch ustawiony na środkowej zębatce z przodu i najmniejszej z tyłu; naciągnij linkę tylnej przerzutki, mocując ją śrubą (5-8Nm), tak aby prowadnik przerzutki znajdował się w jednej linii z najmniejszą zębatką; drobnych zmian naciągu linki można dokonać śrubą baryłkową przy przerzutce bądź manetce.

Piastę wielobiegową kontroluje się za pomocą manetki z prawej strony kierownicy. W przypadku piast wielobiegowych zmiany biegów można dokonywać w dowolnym momencie (zarówno w systemach SRAM jak i SHIMANO). Charakterystyczne dla tego typu piast jest „cykanie" przy pedałowaniu, zwłaszcza na cięższych biegach.
Regulacji w trzybiegowym systemie SRAM i-MOTION praktycznie nie trzeba dokonywać, piasta jest od samego początku wyregulowana odpowiednio. Precyzję wyboru biegów regulujemy śrubą baryłkową przy manetce.
W trzybiegowym systemie Shimano Nexus regulacji dokonuje się na podstawie znacznika, który musi znaleźć się pomiędzy dwiema liniami – znajduje się on w przystawce nakręcanej na tylną oś.

Nie należy demontować piast wielobiegowych we własnym zakresie, grozi to utratą gwarancji. Wszelkie naprawy należy zlecać autoryzowanym serwisom rowerowym.

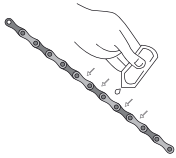
BAGAŻNIKI

Bagażniki tylne w rowerach INDIANA mocowane są do ramy za pomocą czterech śrub z momentem 6Nm. W niektórych bagażnikach stosowane są również ramiona regulowane, które przykręcamy również momentem 6Nm. Zaleca się przed każdą jazdą sprawdzenie poprawności zamontowania bagażnika oraz stanu połączeń śrubowych. W razie konieczności śruby dokręcić. Ważne jest, aby oś symetrii bagażnika była zgodna z osią symetrii roweru. Z uwagi na zbyt wiele różnych systemów mocujących foteliki dziecięce do bagażników, nie ponosimy odpowiedzialności za bezpieczeństwo użytkowników korzystających z tego typu mocowania fotelika. Pod żadnym pozorem nie można zmieniać geometrii oraz konstrukcji bagażnika. Bagażniki stosowane w rowerach INDIANA nie są przystosowane do ciągnięcia przyczepki.

W razie przewozu bagażu:
- sprawdzić jego umocowanie oraz czy nie ma żadnych luźnych elementów, pasków, które mogą dostać się między szprychy koła,
- bagaż przesuwający się w czasie jazdy może doprowadzić do wypadku,
- upewnić się czy bagaż został równomiernie rozłożony po obu stronach bagażnika,
- zaleca się umieszczenie odblasku lub oświetlenia w taki sposób aby nie zostało zasłonięte przez bagaż.

Maksymalne dopuszczalne obciążenie bagażnika w rowerach typu miejskiego, trekking wynosi 25kg. W przypadku rowerów dziecięcych maksymalne dopuszczalne obciążenie bagażnika wynosi 5kg. Przy obciążonym bagażniku każdy rower będzie zachowywał się inaczej niż bez obciążenia. Zaleca się więc przed jazdą z obciążeniem zapoznanie się w bezpiecznych warunkach z działaniem układu kierowniczego i hamulcowego. Dzieci powinny dokonać tego pod nadzorem rodziców lub opiekunów.

CZYSZCZENIE I KONSERWACJA



Oliwienie łańcucha

Rower należy utrzymywać w dobrym stanie technicznym, nie zapominając o systematycznym czyszczeniu – po przejechaniu 200km lub częściej w przypadku jazdy w złych warunkach atmosferycznych lub w ciężkim terenie.
Zalecane jest również dokładne czyszczenie roweru na początku i na końcu sezonu.
Zabrudzenia z powierzchni ramy usuwa się mokrą gąbką lub szmatką, można do tego celu użyć odrobiny detergentu.

Nie należy roweru czyścić na sucho, gdyż spowoduje to porysowanie powierzchni lakierowanej. Wymyty rower należy wytrzeć do sucha. Części lakierowane i chromowane roweru należy konserwować odpowiednimi środkami przeznaczonymi do tego celu. Pokrycie siodełka z tworzywa sztucznego myje się wodą z dodatkiem detergentu.
Po spłukaniu siodełko wytrzeć do sucha (nie stosować rozpuszczalników benzynowych, nitro itp.). Szczególną uwagę należy zwrócić na system napędowy z łańcuchem. Po starannym oczyszczeniu szczotką lub szmatką i/lub przepłukaniu benzyną ekstrakcyjną, dla zabezpieczenia przed korozją i wydłużenia żywotności łańcucha zalecane jest posmarowanie go preparatem dedykowanym do łańcuchów rowerowych.
Smar powinien przedostać się jak najgłębiej do ogniw łańcucha, jego nadmiar należy zetrzeć z zewnątrz szmatką.

Nie należy smarować łańcucha gęstymi smarami typu Towot ani preparatami do łańcuchów motocyklowych, gdyż spowoduje to zabrudzenie łańcucha i skrócenie jego żywotności.

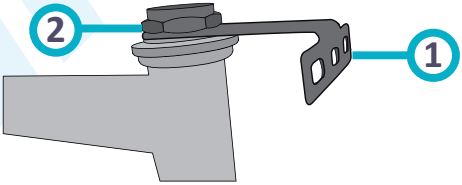
Wszelkie ślady korozji, głośna czy nietypowa praca podzespołów roweru powinna być dla użytkownika sygnałem konieczności przeprowadzenia przeglądu, naprawy bądź regulacji, czyszczenia lub konserwacji. W przypadku poważniejszych uszkodzeń pomocy lub porad należy szukać w punkcie serwisowym. Zużycie łańcucha oraz kół zębatych nigdy nie jest objęte gwarancją. Wygięte zębatki i wyłamane zęby, zerwane łańcuchy i odkształcone przerzutki są w większości przypadków konsekwencją nieumiejętnej zmiany przełożeń i/lub nieodpowiedniej konserwacji oraz dbałości o stan techniczny roweru.

OCHRONA ŚRODOWISKA

Przekreślony symbol pojemnika na śmieci oznacza, że na terenie Unii Europejskiej po zakończeniu użytkowania produktu należy się go pozbyć w osobnym, specjalnie do tego przeznaczonym punkcie. Użytkownik, który zamierza pozbyć się takiego produktu, jest zobowiązany do oddania go do punktu zbierania zużytego sprzętu.
Punkty zbierania są prowadzone m.in. przez sprzedawców tego sprzętu oraz przez jednostki organizacyjne prowadzące działalność w zakresie zbierania odpadów. Dotyczy to zarówno samego urządzenia, jak i akcesoriów oznaczonych tym symbolem. Nie należy wrzucać tych produktów razem z niesortowanymi odpadami komunalnymi. Odnosi się to w szczególności do osprzętu elektronicznego i baterii stosowanych do wyposażenia rowerów. Podstawa prawna ustawa z nia 29 lipca 2005r. o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym (Dz.U. nr 180, poz. 1495).

KOSZYKI PRZEDNIE

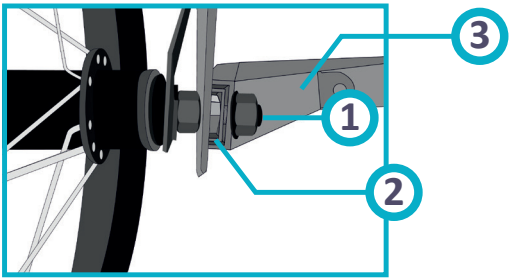
Ładowność koszyka nie powinna przekraczać 0,5kg.
Koszyk powinien być przykręcony do wspornika kosza (1) osadzonego na rurze trzonowej widelca dwiema śrubami M4 z siłą 10Nm. Wspornik kosza powinien być przykręcony nakrętką kontrującą łożyska sterowe (2) z siłą 14Nm. Dodatkowo koszyk powinien być przykręcony do dolnego wspornika przykręconego do korony widelca.



MONTAŻ KÓŁEK PODPOROWYCH

Oś tylnego koła jest ustawienia prawidłowo oraz dokręcona nakrętkami kontrującymi. Montaż i demontaż kółek podporowych nie ma wpływu na ustawienie osi koła tylnego. W celu montażu kółek podporowych należy:
- odkręcić nakrętki koła tylnego (1)
- zdjąć wspornik bagażnika i/lub błotnika jeśli to konieczne
- założyć w kolejności: podkładkę stabilizującą (2), ramiona kółek (3), wspornik błotnika i/lub bagażnika
- ustawić kółka tak, aby prześwit między kółkiem a płaską powierzchnią wynosił maksymalnie 25mm
- dokręcić nakrętki koła tylnego (1) momentem 17Nm
- demontaż kółek jest dopuszczalny w momencie kiedy

użytkownik posiada umiejętność jazdy na dwóch kółkach



Rysunek ilustrujący montaż kółek podporowych

Grupa rowerków dziecięcych jest przeznaczona dla dzieci o wadze do 30kg, natomiast masa całkowita (rowerzysta + rower + bagaż) nie może przekraczać 45kg.

PROWADNIK DO NAUKI JAZDY

Prowadnik do nauki jazdy znajdujący się na wyposażeniu rowerów dziecięcych na kołach 12 i 16 cali mocowany jest na wsporniku siodła, w osi roweru chwytem skierowanym do tyłu. Do zamontowania prowadnika konieczny jest klucz 13mm, podobnie jak w przypadku śruby podsiodłowej. Moment dokręcenia śruby mocującej wynosi 20-25Nm.

KARTA GWARANCYJNA

KARTA GWARANCYJNA

Nr. .....

Nazwa sprzętu .....

Model .....

Nr seryjny .....

Imię, nazwisko i PESEL nabywcy .....

.....

.....

Data sprzedaży .....

Nr rachunku .....

5 letni okres gwarancyjny na ramę dla pierwszych właścicieli następujących modeli:
Wildcat 2.7, Wildcat 3.9, Wildcat 4.9, Wildcat JR 24, Cleo.
Specyfikacja roweru musi pozostać oryginalna. Rower nie może nosić
śladów przeróbek i modyfikacji poza ew. naprawami w ramach gwarancji.

WARUNKI GWARANCJI

1. Gwarant (Longway Poland Sp. z o. o.) udziela 24-miesięcznej gwarancji na zakupiony przez Państwa rower. Czas trwania gwarancji liczony jest od daty zakupu.
2. Sprzedawca jest zobowiązany wydać rower pełnosprawny, wyregulowany, nadający się do natychmiastowej eksploatacji. W przypadku zakupu internetowego przygotowanie roweru do eksploatacji leży po stronie użytkownika i wykonuje to na własny koszt.
3. Klient będzie poinformowany o sposobie zrealizowania gwarancji w ciągu 14 dni.
4. W ramach gwarancji wymienia się lub naprawia uszkodzone części na koszt gwaranta.
5. Klient zobowiązany jest dokonać pierwszego przeglądu w terminie 30 dni od daty zakupu. Koszt wykonania przeglądu pokrywa użytkownik.

Brak przeglądu potwierdzonego przez autoryzowany serwis rowerowy powoduje unieważnienie gwarancji.

6. Reklamacje należy zgłaszać w miejscu zakupu roweru lub w autoryzowanym punkcie serwisowym wskazanym przez sprzedawcę. Kupujący jest zobowiązany dostarczyć rower czysty do punktu serwisowego na własny koszt, a po naprawie musi swój pojazd odebrać.
7. Gwarancja traci swą ważność w przypadku, gdy Klient:
- dokona naprawy w nieuprawnionym punkcie serwisowym,
- dokona zmian konstrukcyjnych towaru,
- zmieni zapisy na karcie gwarancyjnej,
- zgubi rachunek i kartę gwarancyjną, lub gdy zapisy na tych dokumentach są nieczytelne.
8. Punkt serwisowy w momencie przyjmowania roweru do naprawy i później po naprawie powinien dokładnie opisać stan roweru.

Sprawdzenie czy opis jest zgodny ze stanem faktycznym leży w interesie kupującego.
9. W przypadku odmowy przyjęcia roweru do naprawy gwarancyjnej przez punkt serwisowy, kupujący ma prawo żądać pisemnego uzasadnienia.
10. Kupującemu przysługuje prawo do odwołania się od decyzji wydanej przez punkt serwisowy. Odwołanie należy skierować do producenta, załączając komplet dokumentacji związanej z reklamacją.
11. Punkt serwisowy zobowiązany jest do odnotowania naprawy gwarancyjnej przez wpis na karcie gwarancyjnej.
12. Niniejsze warunki gwarancji nie wyłączają, nie ograniczają ani nie zawieszają uprawnień kupującego wynikających z ust. z dn. 27.07.2002r. o szczególnych warunkach sprzedaży konsumenckiej oraz zmianie Kodeksu Cywilnego.
13. Producentem jest Longway Poland Sp. z o.o., ul. Parzniewska 4A, 05-800 Pruszków; tel: 22 407-24-18
14. Karta gwarancyjna jest ważna jedynie z pieczątką dystrybutora i punktu sprzedaży wraz z podpisem i datą oraz wpisaną nazwą modelu i numerem fabrycznym roweru.

Oświadczam, że zapoznałem się z instrukcją obsługi i przyjmuję warunki gwarancji, co poświadczam własnoręcznym podpisem.

.....
(data i podpis)

Gwarancją w rowerze nie są objęte zmiany będące wynikiem normalnego zużycia eksploatacyjnego lub jakichkolwiek uszkodzeń powstałych w wyniku niewłaściwego lub niezgodnego z instrukcją użytkowania, konserwowania, przechowywania roweru oraz centrowania kół. Dotyczy to w szczególności: opon i dętek, żarówek, linek i pancerzy hamulców i przerzutek, klocków i okładzin hamulcowych, zębatek, łańcucha, łożysk oraz ich bieżni, połączeń gwintowych, koszy przednich, powierzchni roboczej hamulca na obręczy.

Gwarancja nie obejmuje uszkodzeń mechanicznych i chemicznych oraz innych, powstałych wskutek niewłaściwego lub niezgodnego z instrukcją użytkowania, konserwowania i przechowywania roweru oraz centrowania kół.

Kupujący nie może żądać od sprzedawcy nieodpłatnego wykonania bieżącej obsługi roweru przewidzianej w instrukcji obsługi.
Do czynności bieżącej obsługi roweru zalicza się:
- konserwację i smarowanie,
- dokręcanie połączeń śrubowych,
- regulację mechanizmów (hamulce, piasty, przerzutki),
- utrzymanie właściwego ciśnienia w ogumieniu.

DATA ZGŁOSZENIA	OPIS WYKONYWANYCH CZYNNOŚCI	DATA WYKONANIA USŁUGI pieczątka i podpis

DATA ZGŁOSZENIA	OPIS WYKONYWANYCH CZYNNOŚCI	DATA WYKONANIA USŁUGI pieczątka i podpis

DATA ZGŁOSZENIA	OPIS WYKONYWANYCH CZYNNOŚCI	DATA WYKONANIA USŁUGI pieczątka i podpis

DATA ZGŁOSZENIA	OPIS WYKONYWANYCH CZYNNOŚCI	DATA WYKONANIA USŁUGI pieczątka i podpis

DATA ZGŁOSZENIA	OPIS WYKONYWANYCH CZYNNOŚCI	DATA WYKONANIA USŁUGI pieczątka i podpis

INDIANA

www.rowery-indiana.pl