

Gebrauchsanleitung



ibfi

Inhalt:

Einleitung

- Grundterminologie des Fahrrades
- Die einzelnen Fahrradkategorien und deren Anwendung
- Die ersten 150 km
- Was sollte während des Einfahrens beachtet werden?
- Wie soll ein Fahrrad während des Einfahrens gefahren werden?
- Werkzeug, das Sie unbedingt benötigen

Grundhinweise

Montagehinweise:

- Anzugsmomente der Fahrradkomponenten
- Einstellung des Fahrrades je nach Bedarf des Fahrers
- Montage des Vorderrades
- Montage des Lenkerbügels
- Montage des Vorbaus in einer Gabel mit Gewindeschaft
- Montage des Ahead-Vorbaus in einer Gabel ohne Gewindeschaft
- Montage des Sattels
- Einstellung der Position und der Neigung des Sattels
- Einstellung der richtigen Sattelhöhe
- Montage einer Carbon-Sattelstütze
- Montage von Bremszügen
- Einstellung der Bremsen
- Montage des Pedals
- Funktion des Schaltwerks und des Umwerfers
- Umwerfer
- Schaltwerk
- Seilzugverstellung
- Lagereinstellung
- Schnellspannvorrichtungen
- Pedale
- Kinderfahrräder
- Fahrradwartung
- Garantie – Allgemeine Grundsätze
- Gewährleistung in einzelnen konkreten Fällen
- Wichtiger Hinweis

Bemerkungen

- Allgemeine Grundsätze
- Gewährleistungsbedingungen
- Der Anspruch aus der Garantie erlischt

Sehr geehrter Kunde,

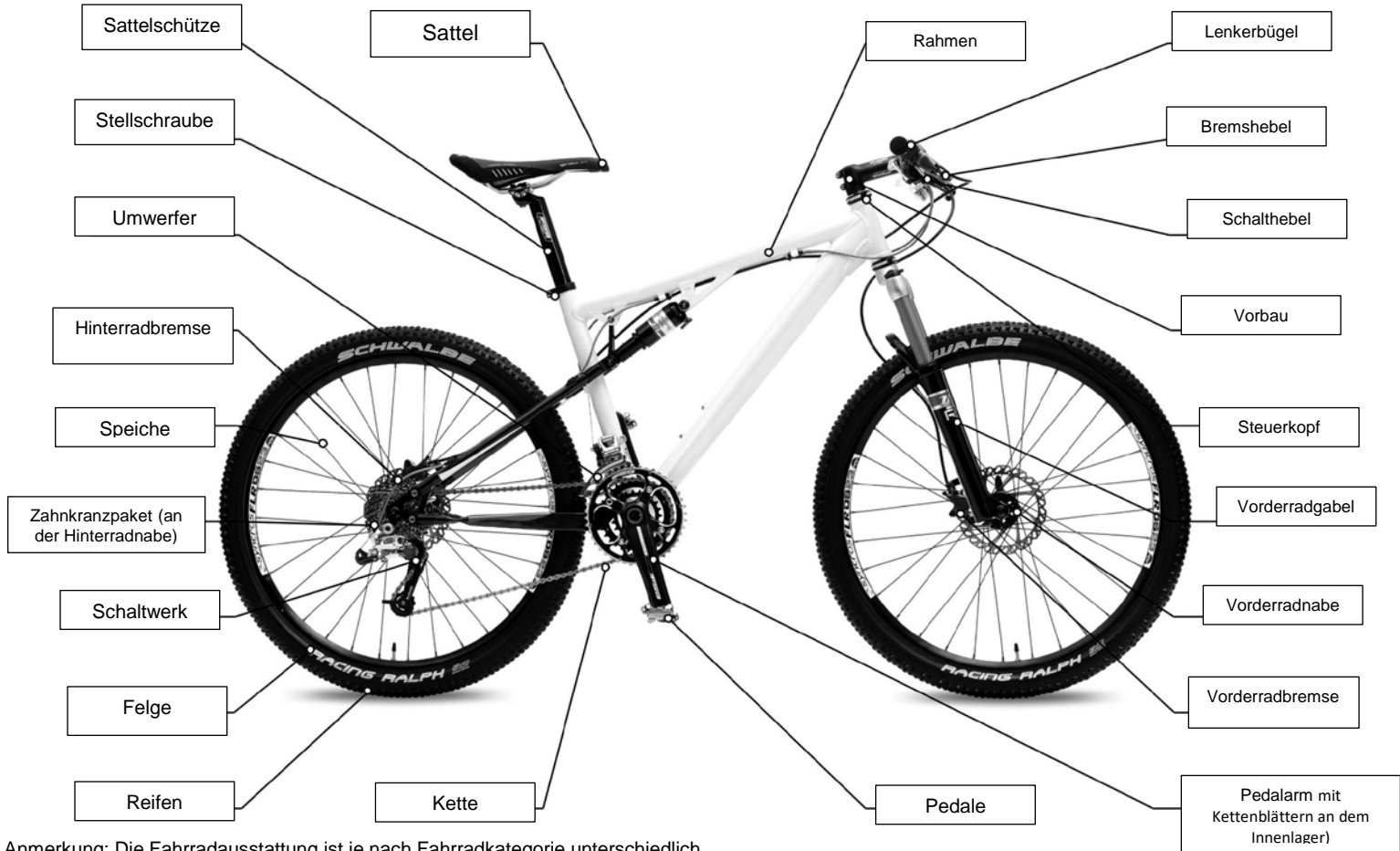
die Firma BIKE FUN INTERNATIONAL s.r.o. dankt Ihnen für den Kauf ihres Produkts, eines Fahrrades, das mit hochwertigen Komponenten renommierter Hersteller ausgestattet ist. Das Mountainbike ist zur Geländefahrt angepasst, und falls es nicht mit Schutzblechen und Beleuchtung ausgestattet ist, ist es nicht für den gewöhnlichen Straßenverkehr bestimmt. Mountainbikes und Trekking-Fahrräder (City-Bikes), die mit Schutzblechen und Beleuchtung ausgestattet sind, eignen sich für den Straßenverkehr. Das Rad darf nur bestimmungsgemäß verwendet werden. Für eine weitere Instandhaltung des Fahrrades wird diese Bedienungsanleitung dienen, die ebenfalls die Garantiebedingungen enthält. Die Firma BIKE FUN INTERNATIONAL s.r.o. wünscht Ihnen als Hersteller Ihres neuen Fahrrades viele, schöne und sichere Kilometer.

Achtung! Das Fahrrad ist vormontiert und in einem nicht fahrbereiten Zustand. Bitte setzen Sie sich mit einer fachkundigen Fahrradwerkstatt in Verbindung, um eine sichere Endmontage durchführen zu lassen.

Allgemeine Warnung

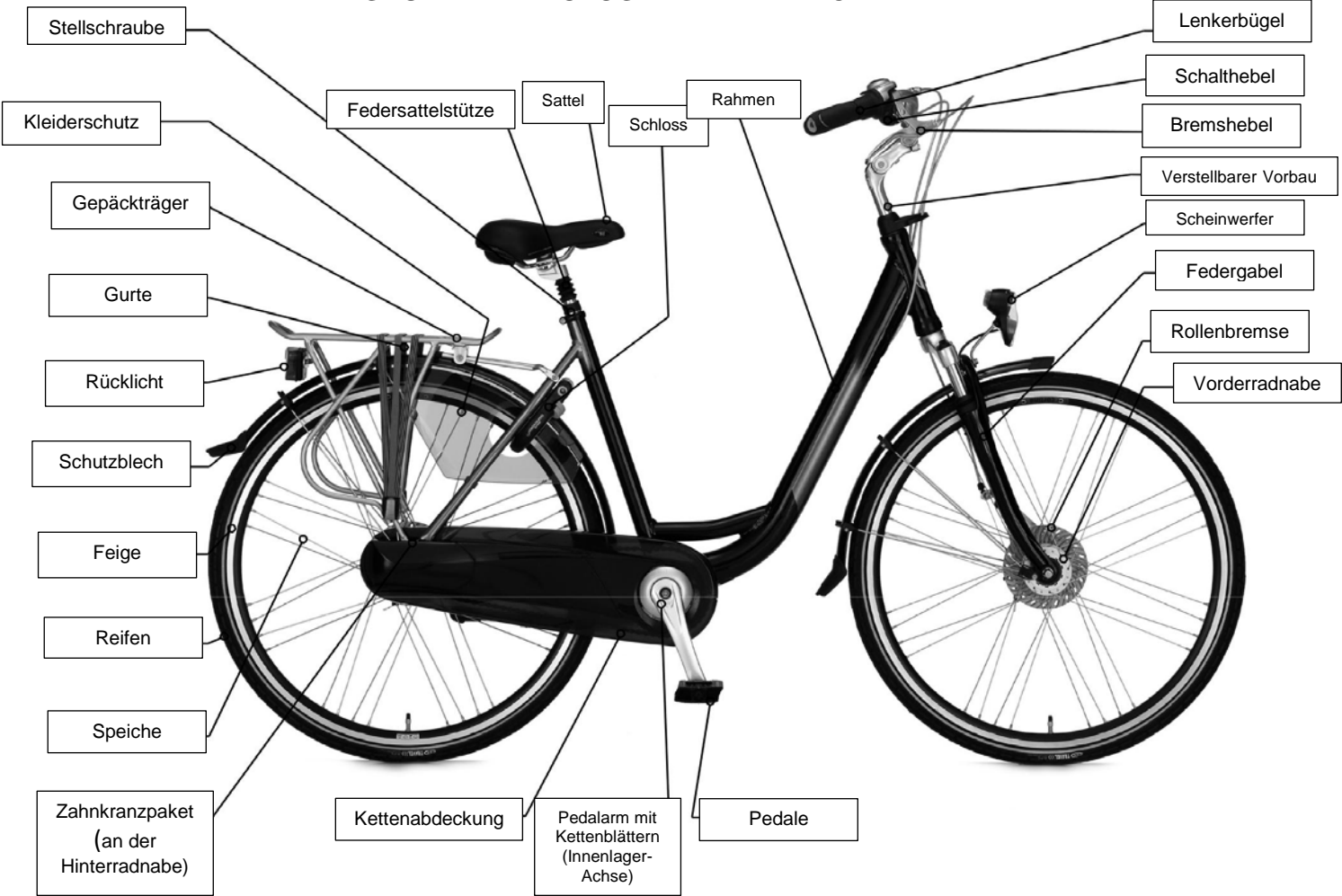
Der Radsport kann selbst bei höchster Vorsicht risikobehaftet sein. Daher ist eine gründliche Instandhaltung des Fahrrades, die das Verletzungsrisiko reduziert, unentbehrlich. Dieses Handbuch enthält viele Warnungen und Hinweise, die die Folgen einer unterlassenen Instandhaltung oder unregelmäßig technischen Kontrolle ihres Fahrrades betreffen. Viele von diesen Warnungen und Hinweisen sagen: „Du kannst die Kontrolle verlieren und abstürzen.“ Da schwere Verletzungen oder sogar ein Todesunfall die Folge eines solchen Absturzes sein können, sollte diese Warnung nie vernachlässigt werden. Wir empfehlen einen zugelassenen Schutzhelm beim Radfahren zu verwenden.

GRUNDTERMINOLOGIE DES FAHRRADES

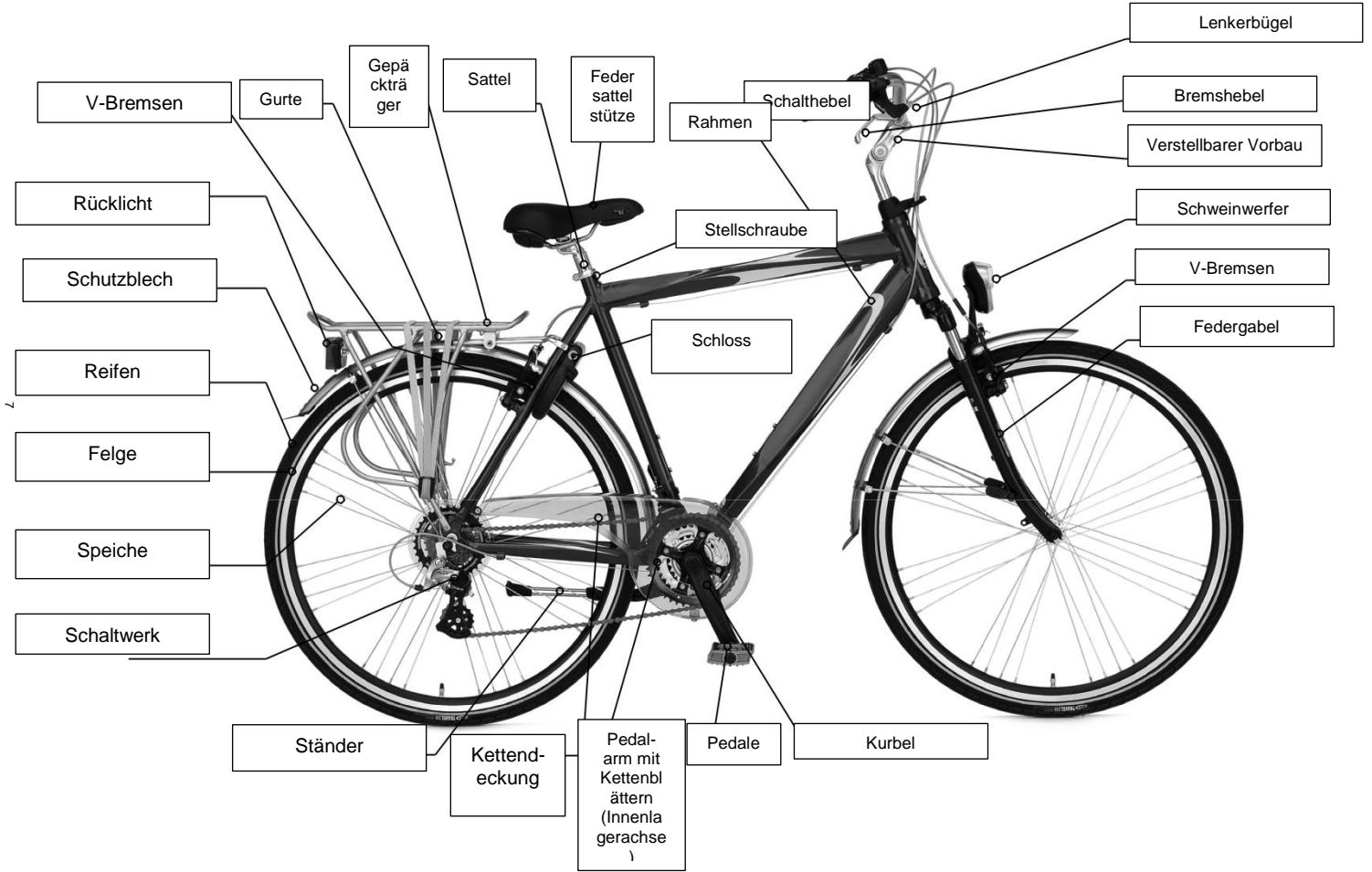


Anmerkung: Die Fahrradausstattung ist je nach Fahrradkategorie unterschiedlich

GRUNDTERMINOLOGIE FAHRRAD – CITYRAD



GRUNDTERMINOLOGIE FAHRRAD – TREKKINGRAD



DIE EINZELNEN FAHRRADKATEGORIEN UND DEREN ANWENDUNG:

Kinderfahrräder ISO 4210-2: Sämtliche Kinderfahrräder bis Größe 20" sind für den Einsatz auf Spielplätzen und abgetrennten Flächen bestimmt und das lediglich unter der Aufsicht von Eltern oder anderen verantwortlichen Personen. Die empfohlene

Belastung der Fahrräder 20" bis 30 kg; der Fahrräder 24" bis 45 kg.

MTB Fahrräder ISO 4210-2: Sind für sportliche Querfeldeinfahrt gedacht. Empfohlene Belastung bis 100 kg.

Straßenfahrräder ISO 4210-2: Sind ausschließlich für Straßen und Wege mit glatter Oberfläche konzipiert. Empfohlene Gewichtsbelastung liegt bei höchstens 100 kg.

Trekking- und Stadtfahrräder ISO 4210-2: sind für den Einsatz auf Straßen und im einfachen Gelände mit dem Schwerpunkt auf Touristik und Freizeit bestimmt. Empfohlene Belastung des Rades: Raddurchmesser 26"/28" bis 120 kg.

E-Bikes: Fahrräder mit elektrischem Hilfsantrieb - E PAC (durch Elektroantrieb unterstützte Fahrräder, auch als E-Bike oder Pedelec bezeichnet), die denselben Bedingungen unterliegen, wie normale Fahrräder. Das E-Bike benötigt kein Kennzeichen, Zulassungsschein, TÜV oder Haftpflichtversicherung. Für das Fahren mit dem E-Bike benötigt man keinen Führerschein und ab dem 18. Lebensjahr auch keinen Helm. Empfohlene Gewichtsbelastung liegt bei höchstens 120 kg. E-Bikes zählen in den meisten Ländern zu normalen Fahrrädern. Bitte informieren Sie sich über spezifische Bestimmungen und Vorschriften in Ihrem Land. Alle unsere Fahrräder werden für eine maximale Gewichtsbelastung konstruiert (Gewichtssumme aus Fahrrad, Fahrer und Last).

Kinderfahrräder: bis zur Größe 20" und 45 kg sowie bis zur Größe 24" und 60 kg

Straßen- und MTB Fahrräder: 115 kg

Trekking- und Stadtfahrräder: 140 kg

E-Bikes: 145 kg

FAHRRADKATEGORIEN:



High-Performance Road

BETRIEBSBEDINGUNGEN TYP 1: Fahrräder für feste Oberflächen mit Bodenhaftung der Reifen. GEEIGNET nur für Fahrten auf fester Oberfläche.

NICHT GEEIGNET für Geländefahrten, Cyclocross oder Touristik mit Gepäckträger oder Korb. VERGLEICH: Um die spezifische Leistung bei niedrigem Gewicht zu gewährleisten, wurden die verwendeten Werkstoffe optimiert.



Fahrräder der Kategorie 2 sind konzipiert für schwach abschüssige gepflegte Schotter- oder erdige Wege, wo eine ständige Bodenhaftung der Reifen nicht notwendig ist. Die maximale Höhe der Sprünge und Drops ist kleiner als 15 cm (6").



Mountainbike (mit Rahmenfederung)

BETRIEBSBEDINGUNGEN TYP 3.

Zum Fahren auf schmalen Wegen, Passieren von kleinen Hindernissen in mittelschwerem Gelände sowie Befahren der Abschnitte mit kurzzeitigem Verlust der Bodenhaftung der Reifen; Sprünge und Drops kleiner als 61cm (24").

NICHT GEEIGNET für den Fahrstil "Hardcore Freeriding", "Extrem Downhill", "Dirt Jumping", "Slopestyle" oder für aggressives, extremes Fahren. Nicht geeignet für Sprünge mit harter Landung und Stöße an Hindernissen.



All Mountain

BETRIEBSBEDINGUNGEN TYP 4: Fahrräder für den Einsatz unter den Bedingungen des Typs 1, 2 und 3 auf nicht präparierten fahrtechnisch anspruchsvolleren Oberflächen mit mittelgroßen Hindernissen und kleinen Buckeln.

GEEIGNET zum Fahren auf schmalen Wegen bergaufwärts. All-Mountain-Bikes sind für den Einsatz im schwierigeren Gelände mit größeren Hindernissen und mittelgroßen Buckeln geeignet (Sprünge und Drops kleiner als 122cm (48"))

NICHT GEEIGNET für extremes Springen wie „Hardcore“, „Freeriding“, „Downhill“, „North Shore“, „Dirt Jumping“, „Hucking“



Gravity, Freeride a Downhill

BETRIEBSBEDINGUNGEN TYP 5: Zum Springen, für Hucking, große Geschwindigkeiten, aggressives Fahren im buckligen Gelände oder für hartes Landen auf ebenen Wegen geeignete Fahrräder. Bei dieser extrem gefährlichen Fahrweise wird das Fahrrad stark beansprucht, was zu einer Überbelastung des Rahmens, der Gabel sowie einzelner Bauteile führen kann. Beim Fahren im Gelände unter den Bedingungen des Typs 5 sind erforderliche Sicherheitsmaßnahmen wie Fahrradkontrollen oder Ausstattungswechsel zu ergreifen. Nutzen Sie eine komplexe Sicherheitsausstattung wie Integralhelm, Schienbein- Ellenbogen- oder Wirbelsäulenschutz.

GEEIGNET zum Fahren in schwerstem Gelände, nur für die erfahrensten Radfahrer.

NICHT GEEIGNET zum Ausprobieren waghalsiger Fahrtexperimente.



Kinderfahrräder

Für Kinder geeignete Fahrräder. Eine ständige Aufsicht durch Erwachsene ist erforderlich. Meiden Sie Orte mit Autoverkehr, Hindernissen oder anderen Gefahrenquellen wie abschüssige Flächen, Bordsteine, Treppen, Kanalisationsdeckel; unebenes Gelände sowie Stellen in der Nähe von Schwimmbecken.

Bei Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts einschl. Fahrer und Gepäck ist der Fahrradhändler zu verständigen, welcher bei Bedarf die notwendigen Anpassungen und Einstellungen durchführt. Falls die Nutzungsbedingungen für einzelne Fahrradkategorien nicht eingehalten werden, kann es zu vorzeitigem Verschleiß, Beschädigung einzelner Komponenten oder gar zu einem ernsthaften Unfall kommen. Weder der Hersteller noch der Fahrradhändler tragen in diesen Fällen die Verantwortung. Eine unsachgemäße Verwendung kann zum Erlöschen der Garantieansprüche führen.

GEPÄCKSTÜCKE

Es existieren verschiedene Möglichkeiten der Gepäckbeförderung auf dem Fahrrad. Ihre Wahl wird in erster Linie vom Gewicht und vom Volumen des Gepäcks sowie von jenem Fahrrad abhängig sein, das Sie benutzen wollen. Mountainbiker und Rennfahrer verwenden in der Regel einen Rucksack. Die Eignung eines Gepäckträgers für Ihr Rad sollten Sie mit Ihrem Fahrradhändler besprechen.

Sofern möglich, vertrauen Sie bei einer Montage dem qualifizierten Personal des Fachhandels.

MONTAGE UND NUTZUNG DES FAHRRADEZUBEHÖRS

Vor dem Kauf sämtlicher Zusatzgeräte oder des Fahrradzubehörs (Geschwindigkeitsmesser, Klingel, Leuchte, Gepäckträger, Tasche, Kindersitz, Ständer usw.) fragen Sie immer den Fahrradhändler, ob das Zubehör zu Ihrem Fahrradtyp passt. Bei der Montage ist nach der Gebrauchsanweisung des Herstellers oder Zubehörlieferanten vorzugehen. Ein unsachgemäß montiertes oder nicht genehmigtes Zubehör kann die Fahreigenschaften beeinträchtigen und dadurch zu Kontrollverlust und Sturz führen.

Beim Austausch der Hebel und Reifen sowie bei der Montage der Kotflügel ist auf den richtigen Abstand zwischen der Schuhspitze und dem Reifen zu achten.

KINDERTRANSPORT

Der Kindersitz wird am Rahmen des Fahrrades befestigt. Die Befestigungen sind häufig für die gelegentliche Benutzung konstruiert, sodass der Kindersitz fast an jedem mit dem erforderlichen Zubehör ausgerüsteten Fahrrad montiert werden kann. Ein Kindersitz darf nur dann montiert werden, wenn das Fahrrad mit einem Federschutz ausgestattet ist. Um Fingerquetschungen beim Kind zu vermeiden, darf der Kindersitz nicht auf Fahrräder ohne Federschutz montiert werden. Informieren Sie sich über die in Ihrem Land gültigen Vorschriften für den Transport von Kindern im Kindersitz. Bei eventuellen Fragen wenden Sie sich bitte an Ihren Fahrradhändler. Das Ankoppeln von Kinderwagen hinter dem Rad ist allgemein verboten.

Fahren Sie auf öffentlichen Verkehrswegen stets vorsichtig und halten Sie die Verkehrsvorschriften ein, um weder sich selbst noch andere Personen zu gefährden. Diese Vorschriften können sich in verschiedenen Regionen und Staaten unterscheiden.

VOR JEDER VERWENDUNG

Vor jeder Fahrt ist der Gesamtzustand des Fahrrads zu überprüfen:

- überprüfen Sie, ob sämtliches Befestigungsmaterial ordentlich festgezogen ist, einzelne Bauteile nicht deformiert, zerkratzt oder anders beschädigt sind,
- machen Sie sich mit den Bedienelementen des Fahrrades gründlich vertraut, besonders mit Bremsen, Schaltwerk und Pedale,
- überprüfen Sie sorgfältig den Fahrradzustand - siehe Kapitel „Grundlegende Hinweise“.

DIE ERSTEN 150 KM

Die ersten 150 Kilometer können als Aufwärmrunde definiert werden, in der das Leben des Radfahrers mit Emotionen und bunten Erlebnissen aus dem neuen Sport gefüllt werden, andererseits werden auch die Betriebszuverlässigkeit und die Lebensdauer des Fahrrades getestet. Die Einfahrzeit bedarf der erhöhten Aufmerksamkeit. Sie wird durch die Zahl „150 km“ ausgedrückt. Nach den ersten 150 km empfehlen wir eine erste Inspektion aufgrund unserer Service-Erfahrungen.

WAS SOLLTE WÄHREND DES EINFAHRENS BEACHTET WERDEN

Selbst wenn das Fahrrad vor der Inbetriebnahme richtig eingestellt wurde, erfordern die Produktionstechnologien von Teilen wie auch deren Montage eine bestimmte Betriebszeit zur Stabilisierung der richtigen Funktion. Andersrum ausgedrückt – alles, was sich bewegt und dreht, muss seinen Weg finden und glätten, und alles, was mechanisch fest verbunden ist, muss sich gegenseitig setzen und notwendige Stützflächen bilden. Durch die Glättung der Stützflächenrauheit entsteht Spiel bei Dreh- oder Gleitlagerungen, feste Verbindungen lockern sich. Was bedeutet das? Pedale können anfangs etwas schwergängig sein, aber mit der Zeit bekommen sie ein bemerkbares Spiel. Genauso wie die Sattelstütze, mit der sich die Sattelhöhe nur schwer einstellen ließ. Bei teuren Teilen mit geschliffenen Bahnen wird dieses Problem meistens einmalig durch Nachstellung gelöst. Teile mit gepressten, oft nicht kreisförmigen und wenig harten Oberflächen für Kugeln, lassen sich schwierig einstellen und oft ist es bei ihnen praktisch unmöglich, langfristig eine optimale Einstellung zu erreichen.

Empfehlung

Falls Teile oder Komponenten des Fahrrades durch den Betrieb beschädigt werden, sind diese unverzüglich auszuwechseln. Verwenden Sie ausschließlich Original-Ersatzteile, die Sie bei autorisierten Fahrradhändlern beziehen. Wir empfehlen, Ihr Fahrrad in regelmäßigen Abständen, mindestens jedoch einmal jährlich durch autorisierte Kundendienstwerkstätten prüfen zu lassen! Nach einem Unfall empfehlen wir nachdrücklich das Fahrrad durch eine autorisierte Fachwerkstatt prüfen zu lassen.

1. Verbindung der Kurbelarme mit dem Innenlager

Durch Nachziehen der Schraube/Mutter in der Achse mit einem Schlüssel ist die Verbindung der Kurbeln mit dem Innenlager anfangs vor jeder Fahrt zu prüfen, später zeitweise, jedoch immer, wenn aus dem Innenlager regelmäßige Geräusche zu hören sind oder Verdacht auf Spiel besteht. Auf den durch ein ungenügendes Nachziehen der Kurbelschraube verursachten Spiels kann es zur Verformung des Kurbel-Vierkants kommen. Daraus ist kein Reklamations- oder Austauschanspruch abzuleiten.

2. Nachziehen der Pedale in den Kurbeln

Es lohnt sich sicherlich nicht nur nach der ersten Fahrt, mit dem Schlüssel Nr. 15 zu prüfen, ob die Pedalachsen fest mit der Kurbel verbunden sind. Auf Beschädigung der Gewinde in Pedalachsen besteht kein Reklamations- oder Austauschanspruch.

3. Steuersatz

Überzeugen Sie sich vor jeder Fahrt, ob die Sicherungsmutter des Steuersatzes am Steuerkopf angezogen ist, und prüfen Sie durch Anklopfen des Vorderrades, ob kein Spiel in der Lagerung entstand, der die Lenkungsschalen nach und nach ganz entwerten könnte. Auf ungenügendes Nachziehen und nachfolgende Beschädigung des Lenkkopfs ergibt sich kein Reklamations- oder Austauschanspruch.

Integrierter Steuersatz

Überzeugen Sie sich vor jeder Fahrt, ob die Innensechskantschraube oben am Steuerkopfröhre angezogen ist, und vergewissern Sie sich durch Anklopfen des Vorderrades, dass kein Spiel in der Lagerung entstand, der die Lenkungsschalen nach und nach ganz entwerten könnte. Auf ungenügendes Nachziehen und nachfolgende Beschädigung des Steuerkopfs ergibt sich kein Reklamations- oder Austauschanspruch.

4. Vorbauschrauben

Es ist sinnvoll, die Vorbauspinde und vor allem die Schellenschraube von Zeit zu Zeit nachzuziehen – ein sich drehender Lenker ist während der Fahrt sehr gefährlich.

5. Bremsen

Betätigen Sie vor jeder Fahrt beide Bremshebel und prüfen Sie optisch, ob die vorderen und hinteren Bremssockel richtig gegenüber der Felge eingestellt sind – s.a. Grundbegriffe.

WIE SOLL EIN FAHRRAD WÄHREND DES EINFAHRENS GEFAHREN WERDEN?

Sensibler und aufmerksamer, als mit einem bereits eingefahrenen Fahrrad. Fahren Sie anfangs langsamer, vermeiden Sie extreme Abfahrten im anspruchsvollen Gelände. Diese können Sie sich erst leisten, wenn Sie Unsicherheit überwunden und Routine bei der Lenkung Ihres neuen Fahrrades gewonnen haben. Es lohnt sich auf jeden Fall, Erfahrungen während der ersten Kilometer zu sammeln, das Fahrrad zu beobachten, und nachfolgend alles so einzustellen und lose Verbindungen nachzuziehen, welche sich eventuell gelöst haben. Also, Werkzeug immer mit dabei haben, konzentrieren während der Fahrt und vor allem – mit Gefühl fahren! Durch die Nachstellung der Schaltwerkschraube, meistens um eine halbe bis eine ganze Umdrehung wird leiser Lauf wieder hergestellt. Beim Umwerfer erfolgt die Einstellung durch die Stellschraube an der Schaltung, aber manchmal ist der Seilzug zu stark, ein anderes mal wieder zu wenig gespannt, und dann ist der Zug nachzustellen. Es kommt ebenfalls vor, dass eine unpassende Lage der Kettenführung die Kette streift oder sogar die Schaltung erschwert. Der Umwerfer muss parallel zu den Kettenblättern stehen und sich in einer richtigen Höhe befinden. Die Einstellung ist eine notwendige, aber nicht hinreichende Bedingung der Funktion. Falls die Kette nicht in Ordnung ist, kann auch der Antrieb nicht gut laufen. Ein starres Kettenglied bedeutet einen verschlechterten Kettendurchlauf durch die Führung, einen schlechten Kettenlauf auf die Zahnradzähne und insbesondere bei den kleinsten Zahnradern macht es sich durch „Schießen“ oder Überspringen bemerkbar. Ebenso erschwert eine trockene Kette durch ihren mechanischen Widerstand die Fahrt und verlangsamt beträchtlich den Schaltvorgang. Zum Schmieren sind vorzugsweise dünne Kriechöle mit Teflon (z.B. GT 85) oder spezielle Kettenschmiermittel (Castrol) zu verwenden. Klassische Maschinenöle sind zwar wesentlich billiger, aber die Kette muss mit ihnen buchstäblich durchgegossen werden, danach ist das überschüssige Öl von der Oberfläche abzustreichen, und trotzdem ist es praktisch unmöglich Schmierentstehung zu vermeiden. Es lohnt sich, der Kette von Anfang an bis zum Ende ihres technischen Lebens eine hohe Aufmerksamkeit zu widmen. Wenn Sie nämlich die Zeit zu ihrer Auswechslung verpassen, ist es fast sicher, dass sie auch die Kassette und vielleicht auch die Kettenblätter wechseln müssen. (dies geschieht aber bestimmt nicht während der ersten 150 km). Und bitte nicht vergessen – falls Sie aus welchem Grund auch immer die Kette öffnen müssen, ist jeder anderer als der schwarze Bolzen dafür geeignet. Schwarze Verbindungsbolzen haben nämlich einen größeren Querschnitt und wenn Sie nach Außen gepresst werden, vergrößert sich die Öffnung insofern, dass hier der Bolzen nach wiederholtem Einschlagen nicht mehr zuverlässig funktionieren kann – die Wahrscheinlichkeit, dass die Kette sich hier wieder trennen wird, ist sehr hoch. Schwarze Bolzen sind also grundsätzlich zum Verbinden zu verwenden, beim Trennen sind sie zu vermeiden.

WIR EMPFEHLEN FOLGENDES WERKZEUG:

- Innensechskantschlüssel 8, 6, 5, 4, 3, 2
- dünne Gabelschlüssel 17, 14, 13
- Kreuzschlitz-Schraubendreher fein und größer
- Montagehebel
- Gabelschlüssel 15, 10 (2x), 9, 8
- Gabelschlüssel für Lenkkopf 40, 36, 34 (2x entsprechend der notwendigen Abmessung)
- Luftschlauch-Reparaturset
- Luftpumpe

Erweiterte Mehrausstattung

- HG-Kettennieter
- Pedalkurbel-Abzieher (mit entsprechendem Gabelschlüssel)
- geschlossener Mutterschlüssel 14 (15) mm
- Vorrichtung zur Lösung des Zahnradkranzes 2x (Peitschen)
- Zentrierungsgabel
- Abzieher oder Spezialschlüssel für Kassetten
- Ketten- und Zahnradkranz-Abnutzungslehren
- Zentrierungsschlüssel

Viele Servicearbeiten und Reparaturen erfordern Fachkenntnisse und Werkzeug. Beginnen Sie niemals eine Reparaturmaßnahme am Fahrrad, falls Sie selbst die geringsten Zweifel an Ihren Fähigkeiten betriefts der Fertigstellung der Reparatur haben. Ein nicht gründlich durchgeführter Service kann Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährden oder einen Schaden an Ihrem Fahrrad oder Dritten verursachen.

GRUNDHINWEISE

Hinweis: Am Fahrrad befinden sich viele bewegliche Komponenten (Fahrradspeichen, Kettenblatt, Kette,...), bei deren Verwendung das Risiko des Erfassens der Extremitäten, des Haares oder der Bekleidungsstücke droht. Lassen Sie daher nicht nur bei der üblichen Benutzung, sondern auch bei der Wartung des Fahrrades erhöhte Vorsicht walten.

Das Rad und seine Komponenten haben eine begrenzte Lebensdauer und zeigen mit der Zeit Ermüdungserscheinungen. Sofern die Lebensdauer einer bestimmten Komponente endet, kann diese unverhofft versagen und ernsthafte oder sogar tödliche Verletzungen des Fahrers verursachen. Bei jedem Anzeichen, dass die Lebensdauer einer bestimmten Komponente abläuft, ist sie unverzüglich auszuwechseln.

Ein Unfall kann die Lebensdauer einzelner Komponenten des Fahrrades vorzeitig beenden. Diese können dann plötzlich versagen, den Verlust der Kontrolle über die Lenkung verursachen und Ihr Leben bzw. Ihre Gesundheit in Gefahr bringen oder einen Schaden an Ihrem Rad bewirken, ggf. dritten Personen zufügen. Verbogene, vor allem aus Aluminium hergestellte Teile können ohne Vorwarnung brechen. Eine Instandsetzung bzw. ein Richten (Geradebiegen) ist untersagt, da immer noch das Risiko ihres Brechens droht. Dies betrifft insbesondere die Gabeln, Lenker, Vorbauten, Kurbeln und Pedale. Sollten Sie Zweifel haben, ist es sicherer, diese Teile auszuwechseln. Wenden Sie sich bitte an Ihren Fahrradhändler.

Bei lang anhaltender direkter Einwirkung der Sonnenstrahlen kann es zum Verbleichen bzw. Veränderung der Fluoreszenz- und Neonfarben kommen. Es wird nicht empfohlen das Fahrrad der direkten Sonnenstrahlung auszusetzen oder bei direkter Sonnenstrahlung zu lagern.

Sofern Ihr Fahrrad mit Carbon-Komponenten bestückt ist, ist es unbedingt erforderlich, das Rad nach einem Unfall einer fachgerechten Durchsicht bei Ihrem Fahrradhändler zu unterziehen. Carbon ist ein extrem starkes und beständiges Material, das sich durch ein geringes Gewicht auszeichnet. Aufgrund dieser Eigenschaften eignet es sich für die Herstellung hochwertiger Komponenten.

Carbon ist allerdings auch zerbrechlich und hat im Falle eines Unfalls die Tendenz, an der verbogenen Stelle zu brechen. Sofern die Carbon-Komponente einem heftigen Stoß oder übermäßiger Belastung ausgesetzt wird, muss ihre Beschädigung nach außen nicht in Erscheinung treten. Das bedeutet jedoch nicht, dass sie unbeschädigt geblieben ist. Die Beschädigung der inneren Carbon-Fasern muss nämlich nicht durch Veränderungen an der Oberfläche des Werkstoffes zum Tragen kommen.

Die Verwendung einer Carbon-Komponente nach einem heftigen Stoß oder nach übermäßiger Belastung ist daher äußerst gefährlich.

Beschädigte Carbon-Komponenten können unverhofft reißen und eine ernsthafte Verletzung des Radlers bewirken. Sofern der Carbon-Rahmen, die Gabel oder eine andere Komponente Ihres Rades zunehmend klappernde bzw. klickende Geräusche abgeben oder sich hieran jedwede Dellen, Verformungen, Farbänderungen, Kratzer oder Riefen zeigen, dürfen Sie das Fahrrad in keinem Falle benutzen, solange die beschädigte Komponente nicht ausgetauscht ist. Setzen Sie sich sofort mit Ihrem Fahrradhändler in Verbindung und besprechen Sie die Situation mit ihm.

Carbon-Komponenten dürfen nie mit hohen Temperaturen in Berührung kommen, die beispielsweise beim thermischen Spritzen oder beim Brennen des Lackes erforderlich sind. Eine solche Temperatur könnte die Komponente beschädigen. Vermeiden Sie auch die Aufbewahrung des Rades im Auto, sofern dieses einer starken Sonnenstrahlung ausgesetzt ist. Ebenso sollen Sie das Rad nicht in der Nähe von Wärmequellen abstellen.

Vorderradgabel:

Verbogene oder beschädigte Gabeln sollten ausgewechselt werden – niemals reparieren!

Vorderrad:

Das Rad sollte durch das Nachziehen der Muttern in der Vorderradgabel zentriert werden. Schrauben müssen ordentlich nachgezogen sein. Die Nabe ist gegen Feuchtigkeit und Schmutz abgedichtet, aber sie sollte regelmäßig untersucht werden, vor allem nach der Fahrt im anspruchsvollen Gelände. Das Rad muss, wenn es von Hand gedreht wird, mit einer sehr geringen Reibung oder Spiel frei drehen. Die Fahrt mit falsch eingestellten Schnellspannern kann zum Wackeln oder Lösen des Rades führen, was eine Beschädigung des Fahrrades verursachen oder schwere Verletzungen oder den Tod herbeiführen kann. Dies kann Ihre Gesundheit beschädigen oder einen Schaden an Ihrem Fahrrad oder Dritten verursachen.

Daher ist Folgendes erforderlich:

- 1) Ersuchen Sie ihren Fahrradhändler, dass er Sie bezüglich des genauen Vorgangs zu einer sicheren Befestigung und Demontage des Rades berät.
- 2) Sie müssen die richtige Technik zum Einspannen der Räder mit Schnellspannern verstehen und anwenden.
- 3) Vor jeder Fahrt ist zu überprüfen, dass das Rad sicher befestigt ist. Das Entfernen oder eine Beschädigung des Schnellspann-Mechanismus ist sehr gefährlich und kann zum Garantieverlust und zu schweren Verletzungen oder zum Tod führen. Eine falsche Einstellung des Schnellspann-Mechanismus kann zum Wackeln oder zum Lösen des Rades führen, was schwere Verletzungen oder den Tod als Folge haben kann.
- 4) Vor jeder Fahrt ist zu überprüfen, ob die Felge nicht zu stark abgenutzt ist. Dies könnte Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährden oder an Ihrem Fahrrad oder Dritten einen Schaden verursachen.

Hinterrad:

Das Rad muss in der hinteren Gabel positioniert und durch Sicherungsmuttern richtig angezogen sein. Die Nabe ist gegen Feuchtigkeit und Schmutz abgedichtet, vergessen Sie jedoch nicht, diese wiederholt zu prüfen, insbesondere nach der Fahrt in einem anspruchsvollen Gelände. Das Rad muss, wenn es von Hand gedreht wird, mit einer sehr geringen Reibung oder Spiel frei drehen. Die Fahrt mit falsch eingestellten Schnellspannern (nicht richtig festgezogenen) kann zum Wackeln oder Lösen des Rades führen, was Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährden oder an Ihrem Fahrrad oder Dritten einen Schaden verursachen könnte.

Daher ist Folgendes erforderlich:

- 1) Ersuchen Sie ihren Fahrradhändler, dass er Sie bezüglich des genauen Vorgangs zu einer sicheren Befestigung und Demontage des Rades berät.
- 2) Sie müssen die richtige Technik zum Einspannen der Räder mit Schnellspannern verstehen und anwenden.
- 3) Vor jeder Fahrt ist zu überprüfen, dass das Rad sicher befestigt ist. Das Entfernen oder eine Beschädigung des Schnellspann-Mechanismus ist sehr gefährlich und kann zum Garantieverlust und zu schweren Verletzungen oder zum Tod führen. Eine falsche Einstellung des Schnellspann-Mechanismus kann zum Wackeln oder zum Lösen des Rades führen, was schwere Verletzungen oder den Tod als Folge haben kann.
- 4) Vor jeder Fahrt ist zu überprüfen, ob die Felge nicht zu stark abgenutzt ist. Dies könnte Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährden oder an Ihrem Fahrrad oder Dritten einen Schaden verursachen.

Felge:

Felgen müssen unbeschädigt und richtig zentriert sein. Prüfen Sie regelmäßig deren Zustand und Abnutzung. Abnutzungsstand

- a) Safety-System – der Abnutzungsgrad der Felge wird durch die Tiefe der Längslinie auf der Bremsfläche angezeigt. Falls die Tiefe dieser Linie minimal ist, sollte die Felge nicht mehr verwendet und von ihrem Fahrradhändler ausgewechselt werden.
- b) SRDA-System – der Abnutzungsgrad oder eine Beschädigung der Felge ist durch eine aus dem Felgen-Innenraum herausfließende farbliche Flüssigkeit erkennbar. In diesem Fall darf die Felge nicht mehr verwendet werden und sollte von ihrem Fahrradhändler ausgewechselt werden.

Innenlager:

Das Innenlager ist regelmäßig zu prüfen, und zwar immer nach der Fahrt in einem anspruchsvollen Gelände. Die Welle muss sich ohne Seitenspiel frei bewegen. Der Sicherungsring muss angezogen und die Lager richtig geschmiert sein.

Lenkerbügel:

Passen Sie den Lenkerbügel maximal an Ihren Komfort an und ziehen Sie alle Vorbausrauben im Bereich des Lenkerbügeldurchgangs durch den Vorbau an.

Die Markierung des minimalen Einschubs darf nicht über dem Lenkkopf sichtbar sein. Eine Beschädigung der Lenkergriffe kann zum Verlust der Kontrolle und einem Absturz führen. Ein beschädigter Lenkergriff kann Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährden oder an Ihrem Fahrrad oder Dritten einen Schaden verursachen. Wir empfehlen die Lenkerbügel-Befestigungsschrauben mit einem Drehmoment von 7 Nm nachzuziehen. Falls Ihr Lenkerbügel mit Lenkerzusätzen (Barends) versehen ist, empfehlen wir diese mit einem Drehmoment von 7 Nm nachzuziehen. Das Anbringen einer aerodynamischen Verlängerung oder ähnlichen Zusätzen bei der Lenkstange kann die Reaktionsfähigkeit des Fahrers beim Bremsen oder in Kurven beeinträchtigen.

Schaltwerk und Umwerfer:

Achten Sie auf die richtige Einstellung des Schaltwerkes und des Umwerfers. Schalten Sie nur, wenn Sie dabei gleichzeitig treten. Bei Bergauffahrt sollten Sie versuchen, Ihre Beine beim Schalten zu entlasten (um die Spannung in der Kette zu verringern). Vermeiden Sie jeglichen Aufprall auf das Schaltwerk.

Falls Ihr Schaltwerk nicht richtig eingestellt ist, schalten Sie nie auf das kleinste oder das größte Zahnrad. Die Kette kann dabei blockiert werden, was zum Verlust der Kontrolle und zum Absturz führen kann.

Kette:

- Messen Sie wiederholt ihre Dehnung und wechseln Sie die Kette, wenn nötig (ungefähr alle 1000 km).
- Schmieren und Reinigen Sie die Kette häufig mit dünnem Öl, überschüssigen Schmierstoff mit Putzlappen entfernen.
- Die Lebensdauer der Kette kann abhängig von der Kettenmarke und den Betriebsbedingungen stark unterschiedlich sein.

Wir empfehlen die Kette in spezialisierten Werkstätten wechseln zu lassen. Bei Fahrrädern mit einem Gang ist auf eine ausreichende Kettenspannung zu achten. Falls die Kette sich löst, muss sie wieder gespannt werden: Dazu ist die Mutter des Hinterrades zu lösen und die Kette durch Zug am Rad nach Hinten zu spannen. Danach ist die Mutter des Hinterrades wieder nachzuziehen.

Cityräder sind in der Regel mit vollständiger Kettenabdeckung ausgestattet. Diese Abdeckung schützt die Kette vor Matsch und Regenwasser und den Fahrer vor Verschmutzungen. Überprüfen Sie regelmäßig die Kettenspannung. Öffnen Sie die Kettenabdeckung und überprüfen die Spannung. Wenn die Kette beim Draufrücken (zwischen dem vorderen und hinteren Kettenrad) um ca. 10 mm (nach oben oder nach unten) verrutscht, ist die Spannung optimal. Wenn sich die Kette um mehr als 10 mm verschiebt, ist die Spannung zu klein und die Kette muss stärker gespannt werden. Lösen Sie die hinteren Schrauben und schieben das Rad nach hinten. Nach der Einstellung ziehen Sie die Schrauben wieder fest. Trekkingräder verfügen meist über eine offene Kettenabdeckung, die den Fahrer vor Verschmutzungen schützt.

Reifen:

Halten Sie die Reifen unter dem vorgeschriebenen Druck; wählen Sie dafür den niedrigeren Wert der auf der Felge oder auf dem Reifen angegebenen maximalen Druckwerte. Nutzen Sie dazu eine Hand- oder Fußpumpe. Prüfen Sie, ob die Reifen in den Felgen richtig eingelegt sind.

Pumpen Sie die Reifen nie über den empfohlenen Druckwert auf. Ein zu hoher Druck kann Reifen, Felge oder gar das ganze Fahrrad beschädigen und dadurch sogar zu Verletzungen des Fahrers oder der Fußgänger sowie Zuschauer führen. Zum Aufpumpen des Reifens nutzen Sie nie den Luftdruckschlauch an Tankstellen.

Kurbeln und Pedale:

Die Pedale sind gelegentlich zu schmieren, vor allem nach der Fahrt in einem anspruchsvollen Gelände. Versuchen Sie nie eventuell verbogene Kurbeln oder Kettenblätter geradegerichtet. Nach der ersten Fahrt sind Kurbelschrauben, Kettenblattschrauben und Pedalachsen nachzuziehen. Setzen Sie niemals die Fahrt fort, falls die Kurbeln (Kurbel-Vierkant) auf der Achse des Innenlagers oder das Pedal in der Kurbel sich löst. Auf das durch eine ungenügende Wartung entstandene Spiel in Kurbeln und Pedale bezieht sich kein Reklamationsanspruch.

Die Verwendung von Pedalhaken erfordert viel Geschicklichkeit. Falls Sie dies nicht automatisch beherrschen, wird ein hohes Maß an Konzentration gefordert, die Ihre Aufmerksamkeit beim Lenken beeinträchtigen und den Verlust der Kontrolle und einen Absturz verursachen kann. Üben Sie die Verwendung von Pedalhaken nur außerhalb gefährlicher und verkehrsreicher Straßen. Ziehen Sie die Hakenriemen nicht fest, solange Sie sich bei der Verwendung nicht ganz sicher fühlen. Klickpedale sind nur in Kombination mit speziellen Schuhen verwendbar, die in das Pedal fest einrasten. Die Fahrt erfordert eine vollkommene Kenntnis der Verwendung von Klickpedalen, sonst wird die Aufmerksamkeit abgelenkt, was den Verlust der Kontrolle und einen Absturz verursachen kann. Üben Sie die Verwendung von Klickpedale nur außerhalb gefährlicher und verkehrsreicher Straßen.

Bremsen:

SCHEIBENBREMSEN:

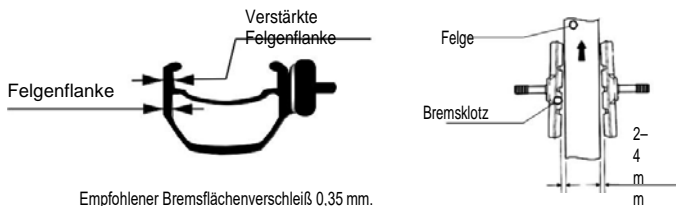
Scheibenbremsen sowie Felgenbremsen werden durch Hebel auf der Lenkstange betätigt. Scheibenbremsen zeichnen sich durch ausgezeichnete Bremsleistung sowie gute Widerstandsfähigkeit gegen Witterungseinflüsse aus. Im Vergleich zu Felgenbremsen reagieren sie bei Feuchtigkeit viel schneller und erreichen die maximale Bremswirkung fast ohne Verzögerung. Neue Bremsbeläge müssen zuerst eingefahren werden, bevor sie ihre optimale Bremsleistung erreichen können. Zu diesem Zweck beschleunigen Sie die Fahrt 30x bis 50x auf ungefähr 30 km/h und bremsen Sie jedes mal bis zum Anhalten.

Bei der Verwendung werden die Bremsscheiben erhitzt. Fassen Sie daher weder die Scheiben noch den Bügel an, besonders nach einer langen Fahrt bergab.
Zu ihrer Kühlung verwenden Sie weder Wasser noch andere Flüssigkeiten.

Prüfen Sie regelmäßig den Verschleiß der Bremsbeläge. Durch das Betätigen des Bremshebels prüfen Sie regelmäßig visuell, ob beim Schlauch/Bügel/Hebel kein Öl durchsickert. Falls Bremsflüssigkeit durchsickert, wenden Sie sich sofort an Ihren Fahrradhändler. Ein Leck in der Bremsanlage könnte zum Bremsversagen führen.

Bremsbeläge und Scheiben reinigen Sie nur mit Alkohol oder speziellen Reinigungsmitteln.
Lassen Sie die Bremsen bei Ihrem Fahrradhändler regelmäßig kontrollieren und einstellen.

Warnung: Bei Fahrradmodellen mit V-Brake -Bremsen oder anderen Felgenbremsen kommt es zum Durchschleifen der Felgenbremsfläche. Daher ist dem Verschleiß der Felgen und der Bremsklötze Aufmerksamkeit zu widmen. Bei unseren Modellen finden Sie zweierlei Arten der Felgenverschleiß-Indikation.



Empfohlener Bremsflächenverschleiß 0,35 mm.

Halten Sie die Bremsklötze 2–4 mm von der Felge eingestellt. Prüfen Sie den Verschleiß der Bremsklötze und wechseln Sie diese bei Bedarf. Reinigen Sie Öl oder Schmutz auf Felgen und Bremssockeln. Sehr wichtig ist eine genaue Einstellung der Bremsen hinsichtlich des Bremshebel-Bewegungsbereichs, um die volle Bremskraft im Rahmen dieses Bereichs zu nutzen.

Falls im Rahmen des Bewegungsumfanges nicht die maximale Bremswirkung des Bremshebels erreicht wird, können Sie die Kontrolle verlieren, wodurch Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährdet oder ein Schaden an Ihrem Fahrrad oder Dritten verursacht werden kann.

Hinweis: die Fahrt bei Nässe ist viel anspruchsvoller, als im Trockenen. In diesem Falle ist die Wirksamkeit der Bremsen reduziert, daher sollte sich der Radfahrer umsichtiger verhalten.

Der Bremskraftverstärker kann bei der Felgenbremse (V-Bremse) sowie bei mechanischer Scheiben- und Rollenbremse (Shimano Inter-M) eingesetzt werden.

In Abhängigkeit von der Ausführung ist die mechanische Bremse mit einem Bremskraftverstärker ausgestattet. Der Bremskraftverstärker steuert die Kraft des Bremshebels und verhindert dadurch eine Blockierung des Vorderrades. Der Bremskraftverstärker ist zwischen dem Bremshebel und der Felgenbremse eingebaut.

Bei der Verwendung der Shimano Inter-M Bremse können während des Betriebs des Bremskraftverstärkers Geräusche auftreten, die allerdings keine Störung am Fahrrad signalisieren.

Seilzüge:

Die Seilzüge sind richtig zu spannen. Prüfen Sie die Seilzüge regelmäßig, lassen Sie sie nicht locker und wechseln Sie sie bei Verschleiß. Auf keinen Fall dürfen Schleifen auf Seilzügen gebildet werden. Gegen Zerfransen der Seilenden sind Aluminium- Endkappen zu verwenden.

Sattel anpassen:

Die Höhe und der Winkel sind an Ihren Komfort anzupassen. Die Sattelstütze darf nicht höher gestellt werden, als bis zur Marke des minimalen Einschubs in den Fahrradrahmen. Falls sich der Sattel im Rahmen dreht, ist dieser durch Schnellspannschraube festzuziehen
Schnellspannschrau

Falls die Sattelstütze höher als bis zur Mindesteinschub-Marke ausgezogen ist, kann die Sattelstütze brechen, wodurch Sie die Kontrolle verlieren und abstürzen können. Überzeugen Sie sich nach jeder Manipulation mit dem Sattel, dass Sie ihn vor der Fahrt ordnungsgemäß befestigt haben, sonst kann der Sattel beschädigt werden, oder Sie können die Kontrolle verlieren und abstürzen. Führen Sie die Kontrolle durchlaufend durch und vergewissern Sie sich, dass der Sattel richtig befestigt ist. Bei der Fahrt mit einer falsch angezogenen Sattelstütze kann sich der Sattel drehen oder bewegen, wodurch Sie Kontrolle verlieren und abstürzen können.

Deshalb:

- 1) Ersuchen Sie ihren Fahrradhändler, dass er Sie bezüglich des genauen Vorgangs und der Technik einer richtigen Befestigung der Sattelstütze berät.
- 2) Verstehen Sie die richtige Technik der Schnellspannung der Sattelstütze und wenden Sie diese an.
- 3) Prüfen Sie vor jeder Fahrt erst die sichere Befestigung der Sattelstütze.

Reflektoren und Rückstrahler:

Reflektoren und Rückstrahler finden Sie je nach Fahrradmodell an Vorderradgabel; Gepäckträger; Schutzblechen; Laufrädern (Speichenreflektoren); Pedale; Scheinwerfer; Rücklicht. Bei Beschädigung sollten sie sofort ausgewechselt werden.

Die Fahrt bei Dämmerung und bei verminderter Sicht ohne geeignete Leuchten und Rückstrahler ist gefährlich und kann zu ernsthaften Verletzungen oder zum Tod führen.

Rahmen:

Der Lack in der Umgebung der Rohrverbindungen ist regelmäßig auf eventuelle Beschädigungen zu prüfen. Auf diese Weise kann sich eine Verbiegung oder ein Bruch des Rahmens bemerkbar machen.

Ein gebogener oder gebrochener Rahmen ist sofort auszuwechseln, da weitere Rahmenteile übermäßig belastet werden, wodurch eine große Unfallgefahr entsteht.

Vorbau:

Achten Sie auf das Festziehen der Sicherungsmutter, die Gabel soll frei drehen können. Muttern und Schrauben sind regelmäßig nach Bedarf zu Prüfen. Komponenten, Gabelbaugruppe und Positionierung aller Teile ist wiederholt auf Beschädigung zu prüfen.

Eine unpassende Modifizierung des Lenkkopfs kann die Lenkfähigkeit beeinträchtigen und zum Verlust der Kontrolle und einem Absturz führen. Fahren Sie Ihr Fahrrad zum Fahrradhändler und lassen Sie den Vorbau durch einen Fachmann anpassen.

MONTAGEHINWEISE

Anzugsmomente der Fahrradkomponenten

Alle Anzugsmomente sind in Newtonmeter [Nm] aufgeführt. Bei jeglichen Unklarheiten wenden Sie sich an Ihren Fahrradhändler	
Komponente	Anzugsmoment [Nm]
– Verspannung, Nabe, Kassette –	
Kassette	30–45
Festziehen der Muttern auf der Nabenachse am Rahmen (gilt nicht für Schnellspanner)	29–40
Freilaufрад	34–45
– Vorbau, Lenkerbügel, Sattel, Sattelstütze –	
Vorbauschraube für Gewinde-Lenkkopf	19–30
Vorbau-Fixierungsschraube (für gewindelosen „Ahead“-Lenkkopf)	6–9
Vorbau – Festziehen des Lenkerbügels mit 4 Schrauben	9–12
MTB-Barends	6–12
Festziehen des Sattels in der Sattelstütze	2 Schrauben 17–19 1 Schraube 24–30

Komponente	Anzugsmoment [Nm]
Sattelstütze – Festziehen im Rahmen. ACHTUNG: Die Sattelstütze benötigt nur ein minimales Festziehen, um nicht in den Rahmen zu rutschen oder im Rahmen zu drehen. Ein zu starkes Festziehen kann die Sattelstütze wie auch den Rahmen beschädigen.	5–7
– Pedalarmer, Innenlager, Pedale –	
Pedale in die Kurbel	35–40
Shimano® Octalink XTR Nachziehen der Kurbel (M15 thread) (NICHT!! Hollowtech II)	40–49
Shimano® Hollowtech II Innenlager-Schalen (2004 XTR, XT, Dura-Ace)	34–50
Shimano® Hollowtech II Innenlager-Schalen (2004 XTR, Dura-Ace, XT)	10–15
Shimano® Hollowtech II linke Seite Einstellungsschraube	0,5–0,7
Klinke zum Festziehen an die Achse (einschließlich der Vierkant-Achsen, i ISIS-Typ)	34–45
Mittelnachsnahe gekapselt	40–50
– Schaltwerk, Umwerfer, Schaltung –	
STI-Schaltung zum Lenkerbügel	5,5–8
Drehgriffschaltung	„Revo“ shifter 5,6–7,9
FD-Fassung (vorderer Umwerfer)	5,0–6,8
FD Kleme, Carbon Rahmen	1,2–2
FD Nachziehen des Seilzugs	4,5–6,8
RD Festziehen am Rahmen (Schaltwerk hinten)	8–10
RD Nachziehen des Seilzugs	3,4
RD Nachziehen der Schaltwerkkräder	3,4–4
– Bremsen –	
Bremsbacken (Straßenfahrrad)	7,9–10
Bremsbacken MTB	5,6–6,8
Bremsklötze – mit Gewinde	5,6–6,8
Bremsklötze – ohne Gewinde	7,9–9
Bremsbacken MTB – Seilzugaufnahme	5,6–7,9
Bremsbacken Straßenfahrrad – Seilzugaufnahme	5,6–7,9
Bremshebel – MTB-Typ	5,6–7,9
Bremshebel – STI, ERGO	5,6–7,9
– Scheibenbremsen –	
DiscRotor zur Nabe	Hayes® 5,6
Hydraulik-Bremsbacken / Rahmen	5,6–7,9
Hydraulikschlauch / Hebel / Backen	4,5–6,8

Umrechnungen auf andere Maße:

in-lb. = ft-lb. × 12

in-lb. = Nm × 8.851

in-lb. = kgf-cm / 1.15

EINSTELLUNG DES FAHRRADES JE NACH BEDARF DES FAHRERS

Ihre Körperhöhe ist der ausschlaggebende Maßstab bei der Bestimmung der richtigen Größe des Rahmens, den Sie brauchen. Achten Sie vor allem auf genügend Platz unter dem Schritt, um eine Verletzung bei einem schnellen Abspringen vom Rad zu vermeiden.

Die Auswahl des konkreten Modells prädestiniert bereits bis zu einem gewissen Maße die Sitzhaltung, in der Sie auf dem Rad fahren. Durch den Austausch einiger Komponenten können Sie das Fahrrad den Proportionen Ihres Körpers anpassen. Dies betrifft vor allem die Sattelstütze, den Vorbau und die Bremshebel.

Alle in diesem Kapitel beschriebenen Maßnahmen verlangen Erfahrung, das entsprechende Werkzeug, manuelle Geschicklichkeit und die entsprechende Qualifikation. Beschränken Sie sich auf das Einstellen der Position des Sattels, indem Sie die sonstigen Eingriffe einem qualifizierten Personal überlassen sollten. Sollten Sie mit der Einstellung Ihres Rades oder mit einer Komponente nicht zufrieden sein, wenden Sie sich an Ihren Fahrradhändler.

HINWEIS: Widmen Sie dem Nachziehen der Schraubverbindungen besondere Aufmerksamkeit. Halten Sie die vorgeschriebenen Anzugsmomente ein, da zu lockere oder zu fest angezogene Schrauben die Beschädigung der Sattelstütze zur Folge haben können. Verwenden Sie einen Drehmomentschlüssel und überschreiten Sie nie das zulässige Anzugsmoment.

INSTALLATION DES VORDERRADES

- Schnellspanner (Mutter) lösen.
- Rad in das Ausfallende der Gabel einlegen.
- Schnellspann-Hebel um 90 Grad von der Radachse drehen und mit der Flügelmutter sanft nachziehen.
- Schnellspanner in geschlossene Position umklappen. (der Hebel sollte mit dem Daumen gepresst werden)
- **HINWEIS: Vergewissern Sie sich, dass das Fahrrad im Schnellspannmechanismus verriegelt oder durch Muttern fest angezogen ist.**

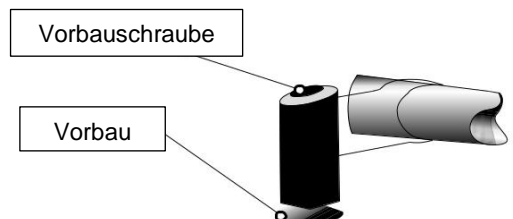
INSTALLATION DES LENKERBÜGELS

- Schraube im Vorbau lösen, bis der Konus sich löst. Konus in das Vorderradgabelrohr bis zur Mindesteinschub-Marke einlegen.
- Der Lenkerbügel steht waagrecht zum Vorderrad.
- Vor dem Nachziehen sind die Anzugsmomente zur Installation eines Carbon-Lenkerbügels im Vorbau aufmerksam nachzulesen.
- Prüfen Sie das Nachziehen, indem Sie das Vorderrad zwischen Ihren Beinen halten und versuchen den Lenkerbügel zu drehen.

INSTALLATION EINES VORBAUS IN EINER GABEL MIT GEWINDESCHAFT

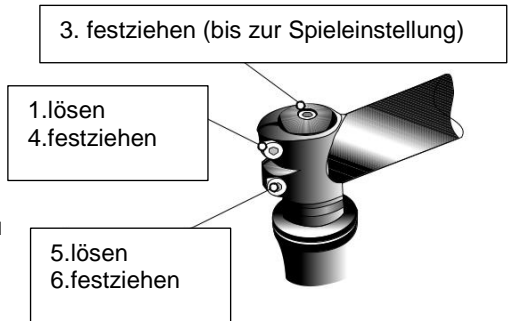
- Schraube im Vorbau lösen, bis der Konus sich löst. Konus in das Gabelschaftrohr einsetzen.
- Mindestens bis zur Mindesteinschub-Marke!
- Der Vorbau steht senkrecht zum Vorderrad.
- Schraube im Vorbau festziehen.
- Prüfen Sie das Nachziehen, indem Sie das Vorderrad zwischen den Beinen halten und versuchen den Lenkerbügel zu drehen.

ACHTUNG: Niemals Vorbau-Schaft über die Max.- oder Stop- Marke herausziehen



INSTALLATION EINES VORBAUS IN EINER GABEL OHNE GEWINDESCHAFT

- Stirn- und Seitenschrauben im Vorbau und die Steuerkopf-Schraube lösen. Auf den Gabelschaft schieben.
- Der Vorbau steht senkrecht zum Vorderrad
- Schraube im Steuerkopf und alle Vorbauschrauben festziehen
- Prüfen Sie das Nachziehen, indem Sie das Vorderrad zwischen Ihren Beinen halten und versuchen den Lenkerbügel zu drehen.
- **HINWEIS: Wir empfehlen, die Vorbau-Schrauben mit einem Drehmoment von 7 Nm festzuziehen. Vorsicht, Schrauben nicht überziehen. Der Vorbau könnte beschädigt werden.**

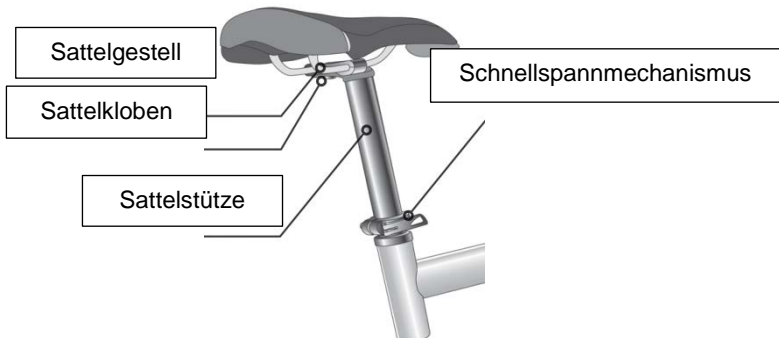


INSTALLATION DES SATTELS

- Sattelstütze schmieren und in das Rahmensitzrohr einführen. Mindestens jedoch bis zur Mindesteinschub-Markierung. Mit dem Schnellspannmechanismus oder der Schraube festziehen. Vor dem Nachziehen sind die Anzugsmomente zur Installation eines Sattels/Sattelstütze aufmerksam nachzulesen.
- Der Winkel des Sattels ist waagrecht zur Unterlage einzustellen. Sattelkloben festziehen.
- Versuchen Sie den Sattel zu drehen, um das Nachziehen zu prüfen.

ANMERKUNG: Der Sattel kann in eine nahe oder entfernte Position vom Lenkerbügel eingestellt werden. Dies kann durch das Verschieben des Sattels auf dem Sattelgestell und Sicherung durch den Sattelkloben oder eine fest angezogene Mutter erreicht werden.

Achtung: Sattelstütze niemals über die Max.- oder Stop-Marke herausziehen.



EINSTELLUNG DER SATTELPOSITION UND NEIGUNG

Ihre Sitzhaltung auf dem Rad und der hiermit in Zusammenhang stehende Fahrkomfort sowie die Kraft, mit der Sie in die Pedale treten, sind zum Teil durch den Abstand des Sattels zum Lenker bestimmt. Dieser Abstand kann teilweise durch die Verschiebung des Sattelgestells in der Klemme der Sattelstütze geändert werden.

- Für das richtige Treten brauchen Sie einen in horizontaler Lage eingestellten Sattel. Sofern Sie ihn nach vorn neigen, verlagern Sie den Schwerpunkt mehr über den Lenker, sodass Ihr Gewicht mehr auf den Händen ruht. Ebenso müssen Sie damit rechnen, dass Sie die Tendenz haben, vom Sattel herunterzurutschen.

Bei neuen Sattelstützentypen bestimmen die Kloben sowohl die Neigung als auch die vertikale Lage des Sattels, wobei sie mittels einer zentralen Sechskantschraube gesichert sind.

Einige Sattelstützen haben zwei Schrauben zwecks genauerer Einstellung der Neigung. Andere Typen haben eine sog. Sattelspannschraube, die gewöhnlich zwei, auf die einzige durchgehende Schraube aufgeschraubte Muttern hat.

- Lösen Sie eine oder beide Schrauben im oberen Bereich der Sattelstütze. Drehen Sie die Schrauben maximal um zwei bis drei Umdrehungen nach links, andernfalls kann sie herausfallen. Schieben Sie den Sattel je nach Bedarf nach vorn oder nach hinten. Sie können leicht auf ihn klopfen, damit er sich verschiebt.
- bevor Sie die Schrauben anziehen, vergewissern Sie sich, dass der Sattel waagrecht ist.

Kontrollieren Sie, ob Sie die Sattelstütze korrekt eingespannt haben – ergreifen Sie den Sattel an beiden Enden mit den Händen und versuchen Sie, ihn zu drehen. Wenn dies nicht gelingt, ist alles in Ordnung.

HINWEIS: Vergessen Sie nicht, dass Schraubverbindungen auf das gegebene Anzugsmoment angezogen sein müssen. Die Nichteinhaltung dieser Werte kann zu einem unerwünschten Verschieben der Sattelstütze oder zu ihrer Beschädigung führen. Die Schienen befestigen Sie in den Sattelklemmen nur in ihrem geraden Teil, um das Lockern des Sattels zu verhindern!

EINSTELLUNG DER RICHTIGEN SATTELHÖHE

Die richtige Höhe des Sattels ist jene Höhe, die Ihnen maximale Wirksamkeit und größtmöglichen Komfort beim Treten bietet. Beim Treten sollten Sie nicht in der Lage sein, das Bein im niedrigsten Punkt vollständig zu strecken, andernfalls wird Ihr Treten etwas linkisch sein. Die Höhe des Sattels können Sie in folgender einfacher Weise einstellen: Das beste Ergebnis erzielen Sie mit Schuhen mit flacher Sohle.

- Setzen Sie sich auf den Sattel und geben Sie eine Ferse auf das Pedal in niedrigster Position. In dieser Position sollte das Bein völlig gestreckt sein, wobei die Hüften zu keiner Seite neigen dürfen.
- Für das Einstellen der Höhe des Sattels lockern Sie die Anzugsschraube oder den Hebel des Schnellspanners der Sattelstütze (vorher lesen Sie jedoch das Kapitel „Schnellspanner“). Zum Lösen der Schrauben verwenden Sie das entsprechende Werkzeug, drehen Sie zunächst zwei oder drei Umdrehungen entgegen dem Uhrzeigersinn.

HINWEIS: Bei einigen Mountainbike-Modellen ermöglicht die abgesenkte Lage des Sattels eine bessere Beherrschbarkeit des Rades. Die Verringerung der Höhe des Sattels ist auch bei stark abschüssigen Abfahrten auf dem Mountainbike wünschenswert. Das Absolvieren längerer Touren mit einem Sattel in abgesenkter Position kann jedoch schmerzhafte Kniebeschwerden bewirken.

Nun können Sie den Sattel in der gewünschten Höhe einstellen.

- Seien Sie vorsichtig und ziehen Sie die Sattelstütze nicht zu sehr heraus. Die Markierung an der Sattelstütze muss stets im Sattelrohr verbleiben. Die Mindestlänge, in welcher die Sattelschütze in das Sattelrohr geschoben sein muss, beträgt das 2,5-fache ihres Durchmessers, z. B. muss eine Sattelstütze eines Durchmessers von 30 mm mindestens 75 mm in das Sattelrohr geschoben sein.
- Bei Alu-Materialien (Rahmen, Sattelstütze) achten Sie darauf, dass der in den Rahmen eingeschobene Teil der Sattelstütze stets gut geschmiert ist.
- Im Falle von Carbon-Komponenten tragen Sie nie Schmierstoff direkt auf die Sattelstütze oder auf das Sattelrohr auf. Die Berührungsfleichen müssen völlig trocken sein. Der Schmierstoff dringt in die Oberflächen der Carbon-Komponenten ein, verringert den Reibungskoeffizienten und mindert somit die Festigkeit der Verbindung der jeweiligen Komponenten. Im Falle der Notwendigkeit wenden Sie für solche Stellen eine spezielle Carbon-Montagepaste an.
- Sofern die Sattelstütze im Sattelrohr nicht bewegt werden kann, wenden Sie keine Gewalt an, sondern ersuchen Sie Ihren Fahrradhändler um einen Rat. Richten Sie den Sattel parallel zum oberen Rahmenrohr aus.
- Durch das Festziehen der Halterung der Sattelstütze spannen Sie die Sattelstütze wieder fest ein. Für das Nachziehen werden Sie keine große Kraft benötigen.

Und wenn doch, dann bedeutet dies, dass die Größe der Sattelstütze nicht den Parametern des Rahmens entspricht.

HINWEIS: Fahren Sie nie auf einem Rad mit über den Anschlag, über das Maximum oder über die angeführte Markierung hinaus ausgezogener Sattelstütze. Die Sattelstütze kann brechen oder eine ernsthafte Beschädigung des Rahmens hervorrufen.

Haben Sie die Höhe des Sattels gemäß dem beschriebenen Verfahren eingestellt? Wenn ja, dürfte die Lage des Sattels Ihren Bedürfnissen voll entsprechen.

- Versuchen Sie, ob Sie in der Lage sind, das Fahrrad sicher auszubalancieren - setzen Sie sich in den Sattel und strecken Sie die Beine zur Erde. Sofern Ihnen dies nicht gelingt, senken Sie den Sattel ab, damit zumindest die Fußspitzen den Boden berühren. Die Einstellung des Sattels ist eine ziemlich individuelle Angelegenheit. Falls es Ihnen nicht gelingt, die optimale Einstellung zu finden, setzen Sie sich mit Ihrem Fahrradhändler in Verbindung.

HINWEIS: Sofern Ihnen das Sitzen Probleme bereitet, z. B. „eingeschlafener“ Schritt, kann der Satteltyp die Ursache sein. Ihr Fahrradhändler hat ein vielfältiges Sortiment von Sätteln zur Verfügung und berät Sie gern mit der Auswahl.

INSTALLATION EINER CARBON-SATTELSTÜTZE

- Sattelstütze nie mit Schmierfett schmieren.
- Für eine richtige Montage ist nur eine spezielle FSA-Montagepaste (dynamic assembly paste) zu verwenden.

INSTALLATION DER BREMSSEILE FÜR MOUNTAINBIKES UND CROSSRÄDER.

Vorderes Bremsseil:

- Bremsseil-Nippel in die Aufnahme im linken Bremshebel einlegen.
- Seil durch den Seilzug und die Seilführung durchziehen, danach die Schraube des Bremsarms nachziehen
- Beide Bremsbacken so zusammendrücken, dass ein Spiel von 2 - 4 mm zwischen den Bremsklötzen und der Felge bleibt
- danach ist die das Seil befestigende Schraube des Bremsarms festzuziehen
- restliches Seil so abtrennen, dass ca. 40 mm übrig bleiben
- Schutzkappe auf das Seilende setzen und mit einer Zange zusammendrücken
- Seil-Schutzkappe mit einem Moment von 20 Nm zusammendrücken.

Hinteres Bremsseil:

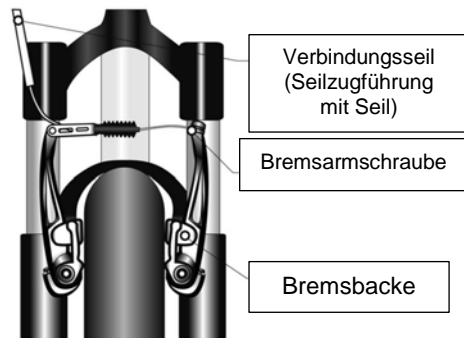
- Der Vorgang ist ähnlich wie bei der Montage des vorderen Bremsseils. Für die hintere Bremse dient der rechte Bremshebel.

EINSTELLUNG V-BRAKE BREMSSEN

- Felgenbremsen erfordern eine gelegentliche Einstellung, da sich die Seile strecken und die Bremsgummis abnützen. Bremsklötze sollten in einem Abstand von 2–4 mm von der Felge eingestellt werden. Gewöhnlich wird die Hinterradbremse auf die rechte und die Vorderradbremse auf die linke Lenkerbügelseite montiert.
- Zu einer besseren Bremseneinstellung ist der Einstellzylinder mit Sicherungsmutter zu lösen. Um die Bremsklötze der Felge näher zu stellen, ist der Einstellzylinder nach außen zu drehen. Falls sich die Bremsgummis an der Felge scheuern, ist der Einstellzylinder nach innen zu drehen. Prüfen Sie die Bremseneinstellung.
- Bremsklötze dürfen nie den Reifen berühren. Dadurch wird sein Durchscheuern vermieden.

Hinweis: der linke Bremshebel ist für die Vorderradbremse und der rechte Bremshebel ist für die Hinterradbremse bestimmt. Falls die Hinterradbremse als Rücktrittbremse ausgeführt ist, ist der Bremshebel der Vorderradbremse auf der linken Seite positioniert.

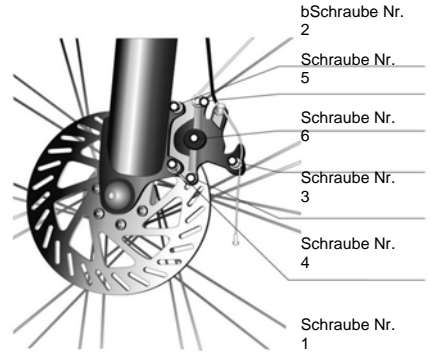
Auf die Bremshebel achten – diese dürfen sich nicht bis zum Lenkergriff drücken lassen, da sie in diesem Falle unwirksam werden. Dann ist deren Nachstellung mittels der Bremsseile erforderlich.



SCHEIBENBREMSE

- Die Schrauben Nr. 1 und 2 halten das Segment im Schloss (Gabel)
- Die Schraube Nr. 3 dient der Befestigung des Bremsseils
- Die Schrauben Nr. 4 und 5 sind Einstellungsschrauben zur Arretierung des Bremssegments gegenüber der Scheibe
- Die Schraube Nr. 6 dient der Abstandseinstellung des Bremsklotzes von der Scheibe

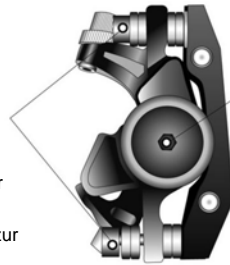
Hinweis: Die Wirksamkeit der Bremsen lässt sich ebenfalls mit der Stellschraube am Bremshebel einstellen!



Scheibenbremse
hinten



Einstellung der
Neigung des
Bremsstells zur
Bremscheibe



Stellschraube
zur
Spieleinstellung
zwischen der
Bremscheibe und
dem
Bremsbelag

Scheibenbremse
vorne

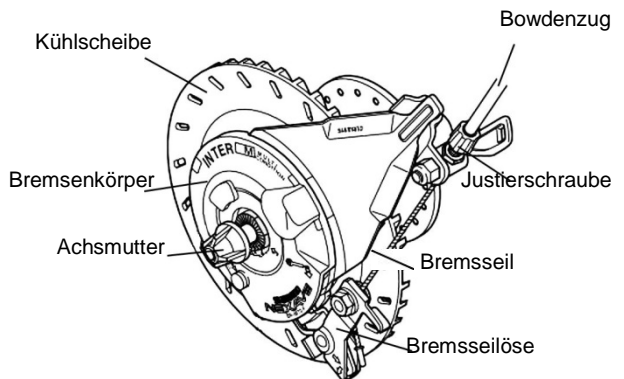
Stellschraube zur
Spieleinstellung
zwischen der
Bremscheibe und
dem Bremsbelag



Einstellung der Neigung
des Bremssattels
zur Bremscheibe

ROLLENBREMSE

Rollenbremsen werden an City Fahrrädern verbaut. Diese Bremsen benötigen fast keine Justierung. Bei Bedarf verwenden Sie zu der Justierung eine Justierschraube und verändern so leicht die Bremsseillänge. Um die Bremse zu lösen, drehen Sie die Justierschraube gegen den Uhrzeigersinn. Um das Bremsseil zu spannen, drehen Sie die Justierschraube im Uhrzeigersinn. Versichern Sie sich, dass das Rad frei drehbar ist (beim losgelassenen Bremshebel). Wenn die Drehzahl verlangsamt wird, verlängern Sie durch Drehen der Justierschraube im Uhrzeigersinn leicht das Bremsseil.



BREMSHEBEL

Die Bremshebel dienen der Betätigung der Bremsen. Cityräder oder Trekkingräder verfügen in der Regel über am Lenker montierte Bremshebel. Sie sollten so angebracht werden, dass sie ohne größere Anstrengung bedienbar sind. Die Bremshebel sollten für Ihre Hände gut erreichbar sein. Die Bremshebelposition ist sowohl horizontal als auch vertikal einstellbar.

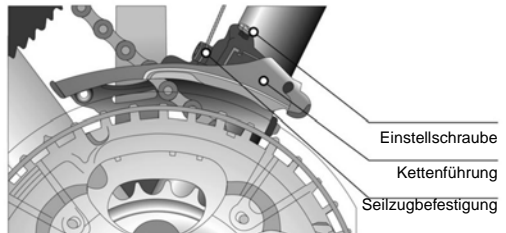
WICHTIG: Die Funktionsfähigkeit Ihrer Bremsen ist sehr wichtig. Deshalb sollten Sie sich mit dem Bremssystem noch vor Ihrer ersten Fahrt genau auseinander setzen. Vor jeder Fahrt sind die Bremsen sorgfältig zu überprüfen! Bitte beachten Sie, dass bei City- und Trekkingrädern die VORDERRADBREMSE oft mit dem RECHTEN Bremshebel betätigt wird und die HINTERRADBREMSE mit dem LINKEN Bremshebel (bei Mountainbikes und Crossrädern ist es meist umgekehrt).

INSTALLATION DES PEDALS

- Die Pedale sind an der Achs-Frontseite mit „R“ und „L“ bezeichnet.
- Pedalschrauben nicht schmieren. - Das mit „R“ bezeichnete Pedal durch Rechtsdrehen einschrauben (Kettenblätter-Seite). - Das mit „L“ bezeichnete Pedal durch Linksdrehen in den linken Pedalarm einschrauben.
- Jedes Pedal ist mit dem Schlüssel Nr. 15 festzuziehen.
- Nach ca. 50 km sind beide Pedale wieder nachzuziehen.

FUNKTION DES SCHALTWERKS UND DES UMWERFERS

Das Schaltsystem Ihres Fahrrades ändert durch die Kettenbewegung von einem Zahnrad zum anderen das Übersetzungsverhältnis. Gänge nur vorwärtstretend schalten. Die reibungslosesten Bewegungen werden beim leichten Treten erreicht. Das Schaltsystem ist mit zwei Schalthebeln auf dem Lenkerbügel ausgestattet. Der rechte Hebel steuert die Bewegung der Kette über 6–7–8 oder 9 hintere Kettenräder. Bei Vorwärtsbewegung des Hebels bewegt sich die Kette vom kleinsten Rad



(schwerste Übersetzung) zu größeren Rädern (leichtere Übersetzung). Der linke Hebel steuert die Kettenbewegung über drei Kettenblätter. Durch die Vorwärtsbewegung des linken Hebels verschiebt sich die Kette vom kleineren Kettenblatt auf ein größeres. Sie werden bald lernen welche Positionen für welche Betriebsbedingungen zu nutzen sind. Nur durch Übung werden Sie es gut lernen. Versuchen Sie nicht unter großem Druck auf Pedale zu schalten. Treten Sie niemals rückwärts, wenn Sie schalten. Die Kette könnte fallen.

Empfehlung: Übersetzungskombinationen, bei welchen es zu einer extremen Kettenkreuzung kommt, sollen nicht verwendet werden. Der gesamte Übersetzungsmechanismus leidet darunter.

UMWERFER

- Die Kettenführung muss mit Kettenblättern in einer Linie sein und 1–3 mm über den Zähnen des größten Ketteblatts stehen.
- Prüfen Sie, ob das Schaltungsseil nicht zu locker ist, wenn der Umwerferhebel (links) in der Position hinten ist. Durch Lösung der Schraube mit Seilanker, Einziehen des Seils mit einer Zange und wiederholtes Festziehen der Schraube lässt sich eventuelles Spiel eliminieren.
- Falls die Kette vom größten Kettenblatt zur rechten Kurbel hin fällt, ist die obere Stellschraube des Umwerfers mit einer oder zwei Umdrehungen anzudrehen. Testen Sie die Schaltfunktion und stellen eventuell wieder nach, falls nötig.



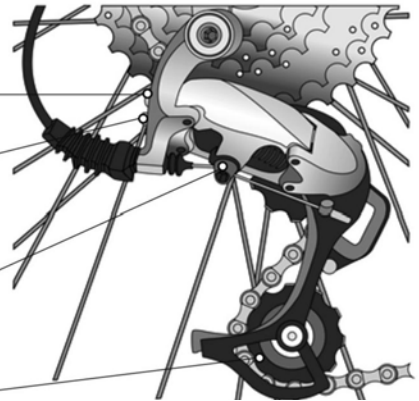
SCHALTWERK

- Heben Sie das Hinterrad an. Ziehen sie den rechten Hebel zurück, während Sie die Kurbel drehen. Die Kette sollte auf dem kleinsten Rad eingestellt sein. Falls dies nicht erfolge, drehen Sie den Pedalarm weiter und lösen Sie die obere Schaltwerk-Stellschraube, bis die Kette auf das kleinste Kettenrad fällt.
- Während Sie die Kurbel drehen, bewegen Sie den Hebel ganz nach vorne, bis die Kette auf das zweitkleinste Kettenrad springt. Ziehen Sie den rechten Hebel zurück, die Kette sollte sich auf das kleinste Kettenrad leicht verschieben. - Ziehen sie den Hebel ganz nach vorne, während Sie die Kurbel drehen. Die Kette sollte auf dem größten Rad eingestellt sein. Falls dies nicht erfolge, drehen Sie die Kurbel weiter und drehen an der unteren Schaltwerk-Stellschraube, bis die Kette auf das größte Kettenrad springt.
- Während Sie die Kurbel drehen, bewegen Sie den Hebel etwas zurück, bis die Kette auf das zweitgrößte Kettenrad springt.
Ziehen Sie den Hebel ganz nach vorne, die Kette sollte sich glatt auf das größte Kettenrad verschieben.

SEILZUGVERSTELLUNG

- Das Seil kann dehnen und zum unkorrekten Schalten führen. Die Seildehnung ist bemerkbar, wenn das Seil ganz lose ist (wenn die Schalthebel ganz zurückgezogen sind). Die Dehnung wird eliminiert, indem die Seilsicherungsschraube gelöst, am Seil fest gezogen und die Seilsicherungsschraube wieder festgezogen wird.

obere Schaltwerk-Stellschraube
untere Schaltwerk-Stellschraube
Seilschraube
Führungsräder



LAGEREINSTELLUNG

Ihr Mountainbike hat vier Lagersätze, die Einstellung und Schmierung erfordern (Steuerkopflager, Innenlager, Radnabenlager, Pedallager)

Lager sind häufig zu prüfen, insbesondere nach der Fahrt in einem anspruchsvollen Gelände. Das Serviceintervall hängt von der Anzahl der gefahrenen Kilometer und den Fahrtbedingungen ab. Obwohl Lager effektiv abgedichtet sind, sind keine am Fahrrad verwendeten Lager ganz wasserdicht. Mit etwas Geschicklichkeit und entsprechendem Werkzeug sollten Sie imstande sein, Lager selbst zu schmieren und einzustellen.

Sicherungsmutter

Federring

einstellbare Schale

Kugelkranz

Stationäre Kegelrolle

feste Schale

Kugelkranz

Muldenkegelroller



STEUERKOPFLAGER

- Vorderrad zur Kontrolle der Einstellung ausbauen. Die Gabel sollte frei drehen können, darf jedoch kein Spiel aufweisen.
- Falls Lager Einstellung erfordern, ist die Sicherungsmutter mit zwei Seitenschlüsseln zu lösen. Einstellbaren Kranz nachziehen

oder lösen. Mit Sicherungsmutter befestigen und prüfen.

- Zum Nachschmieren der Lager ist der Lenker zu demontieren. Sicherungsmutter und einstellbaren Kranz abnehmen. Gabel aus dem Rahmen ziehen und zwei Kugelringe abnehmen. Schmierstoff aus allen Teilen reinigen und Lagerbahnen auf Abnutzung und Rost prüfen. Alle Teile wieder schmieren, vor allem die Ringdichtung ist richtig zu bestreichen. Einen Kugelring auf die Gabel installieren. Gabel wieder in den Rahmen einlegen. Überzeugen Sie sich, dass der Ring am Boden des stationären Kranzes liegt. Den zweiten Kugelring auf die stationäre Kegelrolle installieren. Schrauben Sie den einstellbaren Kranz ein, solange noch Spiel vorhanden ist. Sicherungsmutter festschrauben.

NACHZIEHEN DES AHEAD-STEUERKOPFES

- Stirn- und Seitenschrauben im Vorbau und die Lenkkopfschraube lösen. Auf das Radgabelrohr schieben
- der Lenkerbügel steht senkrecht zum Vorderrad
- Schraube im Vorbau-Lenkkopf und alle Vorbauschrauben festziehen
- prüfen Sie das Nachziehen, indem Sie das Vorderrad zwischen Ihren Beinen halten und versuchen den Lenkerbügel zu drehen.



NABEN

- Schnellspannmechanismus abnehmen.
- Achssicherungsmutter, Federring, und Kegel aus einer Achsseite herausschrauben. Achse aus dem Nabenkern frei herausziehen und Kugellager herausnehmen.
- Kugelbahnen auf Beschädigung oder Korrosion kontrollieren (ev. auswechseln).
- Nabegehäuse nachschmieren und Lager einlegen.
- Achse zurück setzen. Kegel aufschrauben, bis er die Kugellager berührt. Federring und Sicherungsmutter zurückgeben. Achse drehen. Sie sollte sich ohne Spiel oder Scheuern bewegen. Falls erforderlich, wieder einstellen, danach ist die Sicherungsmutter nachzuziehen. Schnellspannmechanismus montieren.

SCHNELLSPANNVORRICHTUNGEN

Obwohl die Schnellspanner einen sehr einfachen Mechanismus haben, ist ihre unkorrekte Verwendung eine häufige Unfallursache.

Vergewissern Sie sich, dass die Spannhebel beider Schnellspanner auf die der Kette gegenüberliegende Seite gerichtet sind.

Sicheres Einspannen der Komponenten:

- Öffnen Sie den Hebel des Schnellspanners. Auf dem Hebel sollte die Aufschrift „Open“ (Geöffnet) zu lesen sein. Sofern Sie die Schnellspannvorrichtung schließen wollen, ziehen sie den Hebel zurück. Auf der Außenseite des Hebels ist die Aufschrift „Close“ (Geschlossen) zu lesen. Zu Beginn bis ungefähr zur Hälfte des Spannprozesses dürfte sich der Hebel leicht bewegen, ohne Befestigung des Rades.
- Im Verlaufe der zweiten Hälfte kann die für das Bewegen des Hebels erforderliche Kraft wesentlich ansteigen.

Zum Ende der Hebelbewegung ist bereits ein sehr hoher Widerstand des Hebels zu überwinden. Daher verwenden Sie den Daumen, während Sie sich mit den Fingern an einem der unbeweglichen Teile wie z. B. an der Gabel oder am Hinterbau, jedoch nicht an der Bremsscheibe oder an Spitzen, festklammern. In der Endposition sollte der Hebel parallel zum Rad stehen und seitlich nicht hervorstehen. Der Hebel sollte nahe zum Rahmen angezogen sein, damit er sich zufallsbedingt nicht öffnet.

- Zur Kontrolle, ob der Hebel sicher angezogen ist, versuchen Sie, ihn in geschlossenem Zustand herumdrehen.

Drücken Sie auf das Ende des Hebels, als ob sie mit ihm einen Kreis beschreiben wollten. Sofern Sie den Hebel etwas drehen können, ist das Rad nicht sicher eingespannt. Öffnen Sie erneut den Hebel und drehen Sie die Anziehmutter um eine halbe Drehung zur Erhöhung des vorläufigen Zuges.

- Schließen Sie den Hebel und prüfen Sie erneut, ob er hält. Wenn Sie den Hebel nicht mehr drehen können, ist das Rad korrekt eingespannt.
- Abschließend heben Sie das Rad so an, dass sich die Räder wenige Zentimeter über dem Boden befinden, und stoßen Sie leicht den Reifen an. Sofern das Rad korrekt eingespannt ist, bleibt es in der Gabel fest sitzen.

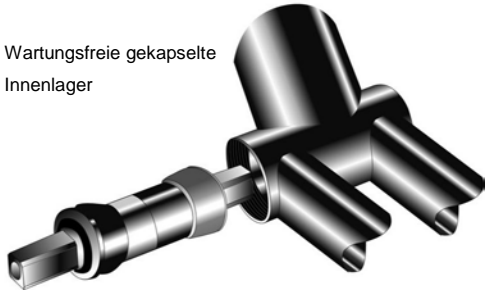
HINWEIS: Schnellspanner, die nicht richtig geschlossen sind, können das Lockern der Spannkomponten und einen Unfall zur Folge haben.

INNENLAGER

Ihr Fahrrad ist mit einem gekapselten Innenlager versehen; von Zeit zu Zeit ist zu prüfen, ob kein Spiel entstand. Dieser Innenlager-Typ ist wartungsfrei.

Hinweis: Die feste Schale hat ein Gewinde.

Wartungsfreie gekapselte
Innenlager



PEDALE

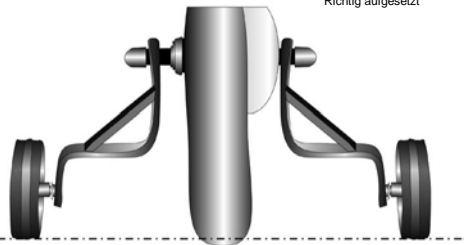
- Jedes Pedal drehen und prüfen, ob es nicht scheuert oder Geräusche macht. Die Pedallager erfordern nur selten Wartung, aber falls es erforderlich ist, lesen Sie weiter.
- Pedale aus der Kurbel heraus schrauben, Schutzkappe, Sicherungsmutter und Dichtung abnehmen. Kegel heraus schrauben und Schraube aus dem Pedalkern herausziehen. Schmierstoff aus allen Teilen reinigen und diese auf Beschädigung prüfen.
- Lagerkränze schmieren und die gleiche Kugellanzahl auf jede Seite zurückgeben. Kegel auf die Schraube zurückschrauben, Schraube drehen, bis die Kegelrolle auf Kugeln aufliegt. Schlüsseldichtung und Sicherungsmutter zurückgeben. Auf Spiel und Scheuern überprüfen. Kegelrolle anpassen und Sicherungsmutter festziehen, Pedale und Kurbel montieren.

KINDERFAHRRÄDER

Kinderfahrräder werden entsprechend der europäischen Norm EN ISO 8098 für Fahrräder produziert, die eine maximale Sitzhöhe von mehr als 435 mm und weniger als 635 mm aufweisen.

Kinderfahrräder sind ausschließlich zum Einsatz auf Spielplätzen und geschlossenen Flächen bestimmt, und zwar nur unter Aufsicht der Eltern oder eines Bewahrsers. Falls Sie das Kind während des Radfahrens unbeaufsichtigt lassen, kann es zu einer schweren oder tödlichen Verletzung kommen.

Richtig aufgesetzt



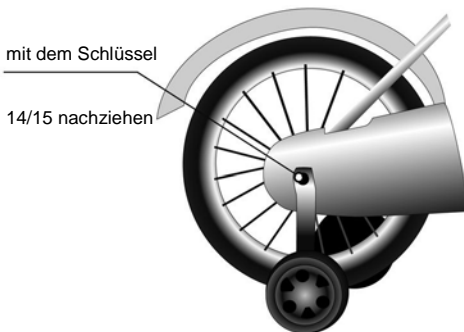
KIND NIE UNBEAUFICHTIGT LASSEN!!!

Wir empfehlen nachdrücklich immer einen zugelassenen Schutzhelm zu verwenden. Die Empfohlene Belastung des Kinderrades beträgt höchstens 25 kg einschließlich Gepäck. Vor der ersten Fahrt ist einer richtigen Einstellung Ihres neuen Fahrrads Aufmerksamkeit zu widmen.

Die Sitzhöhe ist so einzustellen, dass das Kind den Lenkerbügel bequem erreicht und nicht zu sehr aufgerichtet ist oder auf dem Fahrrad wiederum „liegt“. Der Lenkerbügel darf jedoch nie über die Strichmarke herausgeschoben sein (Strichmarke und Schriftzug STOP oder MAX). Dem Kind ist eingehend zu erläutern, dass das Fahrrad eine Rücktrittbremse enthält. Der Vorderrad-Bremshebel ist auf der rechten Lenkerseite positioniert. Fahren Sie niemals nur mit der Vorderradbremse.

SPEZIELLE AUSSTATTUNG VON KINDERFAHRRÄDERN

Das Kinderfahrrad ist vom Hersteller mit Stabilisierungs- (Ba-lanz-) Rädern ausgestattet. Diese Stabilisierungsräder dienen einer einfacheren Fahrt Ihres Kindes. Die Räder gleichen das Ungleichgewicht des jungen Radfahrers aus und helfen ihm das Fahrrad besser und einfacher zu beherrschen lernen. Der junge Radfahrer kann sich mehr dem Radfahren widmen und zu bremsen lernen. Die Stabilisierungsräder sind auf locker gewordene Schrauben, die die Stützen am Fahrrad befestigen, zu kontrollieren – ob die Räder an den Stützen ausreichend befestigt sind. Nicht festgezogene Schrauben können eine unrichtige Funktion der Stabilisierungsräder verursachen. Sie können sich lösen, was zum Absturz und einer möglichen Verletzung oder sogar dem Tod führen kann.



Das Fahrrad ist wegen einer einfacheren und besseren Bremsung für kleine Radfahrer mit einer Rücktrittbremse ausgestattet. Für weitere Nutzung des Fahrrades ist es erforderlich, dem Kind das Bremsen beizubringen. Widmen Sie daher dem Unterricht genügend Zeit – bis Sie sich sicher sein können, dass Ihr Kind das Fahrrad sicher anhalten kann. Durch die Bewegung der Beine und der Pedalarms im Uhrzeigersinn wird das Fahrrad in Vorwärtsrichtung in Bewegung gebracht. Um anzuhalten, sind die Pedalarms in umgekehrter Richtung, d.h. entgegen dem Uhrzeigersinn durchzutreten. Dadurch wird die Fahrt allmählich blockiert und das gesamte Fahrrad zum Stillstand gebracht.

FEDERGABEL

Falls Sie eine vollkommene Funktion der Federgabel erhalten wollen, ist eine regelmäßige Wartung vor allem der Reibflächen zwischen dem Innen- und dem Außenrohr erforderlich. Der den Zutritt von Schmutz zu Reibflächen verhindernde Schutzbalg darf nicht beschädigt sein und muss die gesamte Reibfläche schützen. Zum Säubern der Gabel ist eine feine Bürste mit warmem Seifenwasser zu verwenden. Hinweis: Beim Säubern darf kein Wasser zwischen das Gabelinnen- und Außenrohr gelangen. Eben Schmutz und Wasser wirken sich auf die Komponenten im Gabelinneren negativ aus.

GABELSCHMIERUNG

In der neuen Federgabel ist die Federung mit einer Schmierstoffschicht versehen. Diese Schmierstoffschicht ist ständig zu erhalten. Die Gabel ist stets nach Fahrten in feuchter Umgebung (Schlamm, nasser Sand, Regen) zu schmieren. Falls Sie keine Erfahrung mit der Instandhaltung und Reparaturen von Gabeln haben, beauftragen Sie eine Fachwerkstatt mit dem Service.

GEFEDERTER RAHMEN

Instandhaltung: - nach der Fahrt im schlammigen Gelände sind alle beweglichen Rahmenteile zu reinigen – dadurch wird deren Lebensdauer verlängert. Alle 150 km sind einzelne Rahmenkomponenten zu prüfen. Verschlossene Komponenten sind auszuwechseln, damit der Rahmen allein nicht beschädigt wird. Vergessen Sie nicht das Nachziehen der Schrauben einzelner Komponenten zu prüfen und Gleitlager der Federbeine zu schmieren.

FAHRRADWARTUNG

Diese Bedienungsanleitung soll keine technische Anleitung zur Fahrradeinstellung sein, sondern lediglich Tipps zur Aufrechterhaltung der Funktionstüchtigkeit des Fahrrads darstellen. Die Einstellung einzelner Bauteile sollte in einer spezialisierten Servicewerkstatt sichergestellt werden.

WIE OFT SIND TECHNISCHE KONTROLLEN GEGEBENFALLS WARTUNG

EINZELNER BAUTEILE ERFORDERLICH

• Vor jeder Fahrt

Reifendruck prüfen – bei jedem Reifen steht der empfohlene Druck an der Flanke. Funktions- und Verschleißprüfung der Bremsen. Verschleiß der Bremsklötze überprüfen. Durch das Betätigen des Bremshebels prüfen Sie regelmäßig visuell, ob beim Schlauch/Bügel/Hebel kein Öl durchsickert. Beim Verlust der Bremsflüssigkeit sofort Ihren Fahrradhändler verständigen. Ein Leck im Bremssystem könnte zum Bremsversagen führen. Bremsklötze überprüfen – Schmutz, Steinsplitter und Späne entfernen. Dringen während der Fahrt Steinsplitter in die Bremsklötze, reiben sie bei jeder Bremsung an der Felge und sollten daher sofort entfernt werden.

Somit beugen Sie dem Verschleiß der Felge und ihrem vorzeitigen Austausch vor. Zustand der Gabelfederung prüfen. Wischen Sie die Gabel nach jeder Fahrt mit einem feuchten Tuch ab und schmieren Sie ihren sichtbaren beweglichen Teil mit geeignetem Silikonöl. Zustand des Hinterbaus und Lager bei vollgefederten Fahrrädern – vollgefederte Fahrräder erfordern eine komplexe Pflege des Hinterbaus, die ausschließlich von einer qualifizierten Servicewerkstatt durchzuführen ist. Bei vollgefederten Fahrrädern achten Sie auf die richtige Dämpferfunktion (und auf den dem Gewicht des Fahrers entsprechenden Reifendruck), vor allem aber auf das Spiel der Lagerung und Bolzen des Hinterbaus. Wenn Sie im Hinterbau des voll gefederten Fahrrades ein Spiel feststellen, wenden Sie sich an Ihren Fahrradhändler. Eine Fahrt mit fest gefressenem Lager kann einen irreparablen Schaden des Rahmens zur Folge haben. Diese Beschädigung ist durch die Garantie des Rahmens nicht gedeckt.

• wöchentlich

Zustand der Räder prüfen. Sitzen die Speichen fest, sind keine Drähte gebrochen? Bei Mängeln festziehen oder auswechseln.

Falls Sie diese Arbeiten nie ausgeübt haben, sollten Sie diese besser einer qualifizierten Servicewerkstatt überlassen. Der Luftdruck in der Federgabel falls mit Luft beaufschlagt/ überprüfen – der Druck wird mit einer speziellen Pumpe nachgefüllt, die im Lieferumfang des Fahrrades nicht enthalten ist.

• monatlich

Den Zustand der Kette prüfen – die Fahrradkette ist das am meisten beanspruchte Teil des Fahrrades, welcher auch den größten Verschleiß aufweist. Die Kette ist mit einer speziellen Lehre zu vermessen, um rechtzeitig den erforderlichen Kettenaustausch anzuzeigen. Wenn gefahrene Kilometer gemessen werden, sollte die erste Kettenkontrolle, in Abhängigkeit vom befahrenen Gelände und Fahrweise, nach etwa 500-800 km erfolgen. Danach immer alle 200-300 km. So beugen Sie vorzeitigem Verschleiß einzelner Zahnradteile vor. Zustand der Seilzüge für Bremsen und Gangschaltung prüfen – bei einem gerissenen Strang ist der komplette Seilzug sofort auszuwechseln. Verlassen Sie sich nicht darauf, dass er „schon mal halten würde“. Wenn Sie die gefahrenen Kilometer nicht überwachen, sollte die Kette 2-3 Mal im Laufe der Saison überprüft werden; eine Servicewerkstatt braucht dafür etwa 20 Sekunden. Nachziehen aller Fahrradschrauben – Vorbau, Lenkstange, Bremshebel, Flaschenräger, Sattelstange, Bremsschenkel, Schraube der Umwerferschelle, Umwerfer, Schaltwerkschrauben – nie die empfohlenen auf den Bauteilen angegebenen Anzugmomente überschreiten. Vor allem die Carbonbauteile könnten dadurch irreparabel beschädigt werden. Risse in den Bauteilen durch offensichtlich zu große Anzugmomente sind durch die Garantie nicht gedeckt. Sattelstütze schmieren. Bei Aluminiummaterialien (Rahmen, Sattelstütze) ist immer auf gute Schmierung des im Rahmen eingeführten Teils der Sattelstütze zu achten. Bei Verwendung der Carbonbauteile darf der Schmierstoff nicht direkt auf die Sattelstütze oder das Rohr der Sattelstütze aufgetragen werden. Die Kontaktflächen müssen vollkommen trocken sein. Der Schmierstoff dringt durch die oberen Schichten der Carbonmaterials durch und verringert so den Reibungskoeffizienten und vermindert dadurch wesentlich die Verbindungsfestigkeit der betroffenen Bauteile. Für Kontaktflächen der Carbonbauteile statt Schmierstoff spezielle Montepaste für Carbonbauteile verwenden. Zustand des Tretlagergehäuses auf Vollständigkeit und festen Sitz der einzelnen Umwerferschrauben prüfen. Besonders ist die Verbindungsschraube zu prüfen, welche für den Sitz der Kurbel auf der Achse sorgt. Löst sich die Kurbel auf der Achse, ist der Schaden SOFORT zu beseitigen, da auch eine kurze Fahrt mit gelöster Kurbel zu irreparablen Beschädigungen der Kurbel zur Folge haben könnte. Auf die gleiche Art ist auch der feste Sitz der Schraubverbindung zwischen der Kurbel und den Pedalen zu prüfen. Zustand der Bowdenzüge und Schaltung prüfen – auch hier sollten Sie sich nicht darauf verlassen, dass der mechanisch beschädigte Bowdenzug „schon mal halten würde“. Den Fahrradrahmen prüfen – betrifft besonders Schweißnähte, bei welchen in Einzelfällen Risse auftreten können.

alljährlich

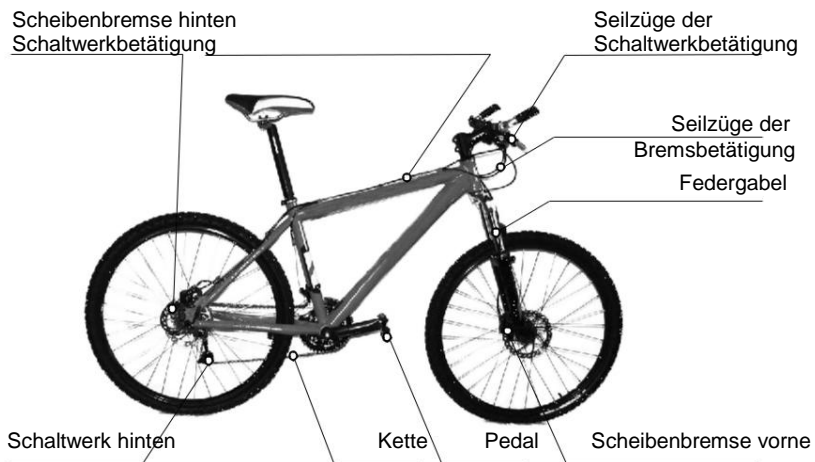
Das Fahrrad vor der Saison in einer autorisierten Servicewerkstatt prüfen lassen. Ein Laie kann nicht alle Schäden, besonders die versteckten, bei einer Sichtkontrolle entdecken. Vertrauen Sie Ihrer Servicewerkstatt – Ihrem Fahrradhändler.

Den genauen Service- und Wartungsplan konsultieren Sie mit Ihrem Fahrradhändler. Er legt ihn je nach Modell und Fahrradbeanspruchung fest. Die obigen empfohlenen maximalen Wartungsintervalle für Ihr Fahrrad dürfen auf keinen Fall verlängert werden. Im Falle der intensiveren Nutzung des Fahrrads oder auf Empfehlung des Fahrradhändlers sollten die Wartungsintervalle verkürzt bzw. der Umfang der Wartungsarbeiten erweitert werden. Wenn z.B. das Fahrrad unter widrigen klimatischen Bedingungen, im schweren Gelände betrieben wird oder wenn es mit speziellen Bauteilen ausgestattet ist, für welche vom Hersteller andere Wartungsintervalle sowie der Umfang der regelmäßigen Wartung vorgegeben werden (genaue Angaben zum Service spezieller Bauteile erhalten sie bei Ihrem Fahrradhändler).

GARANTIE – ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

- 1) Die Firma **BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.**, gewährt auf ihre Produkte eine Garantie von 24 Monaten auf Rahmen und Komponenten.
- 2) Die Firma **BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.**, wird sämtliche auf Material-, Verarbeitungs-, Konstruktions- und Montagefehler zurückzuführende Fehler, die während der Garantiezeit entstanden sind, auf eigene Kosten reparieren. Die Garantie bezieht sich nicht auf Beschädigungen, die die Folge von Unfällen, Rahmen- oder Fahrradüberlastung durch extreme Belastung, unrichtiger Anwendung, Bedienung oder Instandhaltung im Widerspruch zu den Herstellervorgaben in der Bedienungsanleitung, falscher Lagerung oder unsachgemäß durchgeführter Reparatur sind.
- 3) Die Garantie ist unverzüglich geltend zu machen. Die Garantiereparatur wird durch Reparaturwerkstätten in einer Frist von 30 Tagen durchgeführt. Um die Reparaturausführungszeit wird die Garantiezeit verlängert.

Der Hersteller haftet für keinen Schaden, der durch einen Fehler entstand, der in der Zeit der Markteinführung des Produkts nicht existierte oder später entstand, und gleichzeitig haftet er für keinen Schaden, den der Beschädigte oder eine Person, für die der Beschädigte verantwortlich ist, durch ihre Handlung oder Unterlassung verursachte. Unter dieser Handlung oder Unterlassung ist vor allem die Nichteinhaltung der in dieser Bedienungsanleitung aufgeführten Grundsätze gemeint.



GEWÄHRLEISTUNG IN EINZELNEN KONKRETEN FÄLLEN

Rahmen und feste Vorderradgabel

Die Garantie bezieht sich auf Materialmängel, Materialverbindungen und Durchrostung. Bei Beschädigungen, die durch einen Unfall oder eine unsachgemäße Reparatur verursacht wurden, kann keine Garantie geltend gemacht werden. Verformungen von Rahmen, vordere und hintere Endteile oder seitlich, sind immer durch Überlastung oder einen Unfall verursacht.

Lenkung

Die Garantie bezieht sich auf Materialfehler. Verformung des Vorbau-Schaftes bei Herausschieben über die Max.-Marke hinaus wird nicht anerkannt.

Innenlager

In die Garantie gehen Materialfehler und Fehler der Materialwärmebehandlung ein. Eine gewöhnliche Spieleinstellung ist nicht Gegenstand der Garantiereparaturen; ebenfalls werden verformte oder ausgerissene Komponentengewinde und beschädigte Kurbel-Vierkante nicht anerkannt.

Pedale

Die Garantie bezieht sich auf Materialfehler. Auf verbogene Pedalachsen oder ein aus der Kurbel ausgerissenes Pedal kann keine Garantie geltend gemacht werden.

Reifen

Garantie wird auf Fertigungsfehler (krummer Reifen u.ä.) gewährt. Auf einen durch Bremsklötze durchgeschauerten Reifen, seine Abnutzung durch Fahrt oder Durchbremsung bezieht sich keine Garantie.

Räder

Zur gewöhnlichen Garantie gehören Materialfehler (gebrochene Felge, Nabe, Ritzel, Achse, Speichen innerhalb von 30 Tagen) einschließlich der Fehler der Oberflächenbehandlung.

Bremsen, Schaltwerk, Umwerfer

In die Garantie gehen Materialfehler ein. Auf die Einstellung bezieht sich keine Garantie. Durch Lagerung, Manipulation und Fahrt ändert sich die Einstellung teilweise und das Nachstellen gehört zu der üblichen Instandhaltung.

Sattel, Sattelstütze

Materialfehler werden anerkannt, die Beurteilung erfolgt aus der Sicht der Funktionserfüllung. Die durch die Verschiebung des Sattels in der Sattelstütze entstandenen Rillen können nicht beanstandet werden.

Kette

Gegenstand der Garantie sind Materialfehler oder Kettenriss. Die Garantie erstreckt sich nicht auf den gewöhnlichen Verschleiß oder Funktionsminderung durch unterlassene Instandhaltung.

Rückstrahler

Abgebrochene oder zerschlagene Rückstrahler sind nicht Gegenstand der Garantie.

Gefederter Rahmen

Die Garantie bezieht sich auf Materialmängel, Schweißverbindungen und einzelne bewegliche Teile.

Grundsätzlich kann keine Garantie auf Beschädigungen geltend gemacht werden, die entstanden sind durch:

- **einen Unfall**
- **eine sportliche Rennaktivität**
- **eine Überlastung unter extremen Bedingungen (anspruchsvolle Geländeabfahrten, Fahrt in Wasser und auf Schnee)**
- **Ausstellung den Bewitterungseinflüssen (Regen, Sonne, Lagerung in feuchter Umgebung)**
- **unsachgemäße Reparatur**
- **die Fahrt von zwei Personen gleichzeitig**
- **eine gewaltsame Beschädigung**
- **Sprünge im Wasser**
- **ungenügende Instandhaltung**

Die Garantie bezieht sich aber nicht auf bewegliche Teile des Mechanismus, falls diese nicht richtig angezogen waren und das Fahrrad trotzdem verwendet wurde. Diese Teile verschleifen durch die Verwendung, und daher ist deren regelmäßige Instandhaltung erforderlich.

Hinweis: Falls Sie keine Erfahrung mit der Reparatur von gefederten Rahmen haben, vertrauen Sie den Service einem qualifizierten Mechaniker an.

Denn jeder Absturz kann Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährden oder an Ihrem Fahrrad oder Dritten einen Schaden verursachen. Diese Warnung sollte während der Fahrt mit dem Fahrrad nie vernachlässigt werden.

WICHTIGER HINWEIS

Beanstandungen beziehen sich nicht auf die gewöhnliche Wartung des Fahrrads:

1. Lose Kurbeln auf der Achse des Innenlagers (nicht angezogene Innenlager-Schrauben)
2. Spiel im Lenkkopf (nicht angezogene Lenkkopf-Sicherungsmuttern)
3. unrichtige Funktion der Bremsen (in Folge der Benutzung und des nachfolgenden Bremsschuh-Verschleißes, durch Dehnung der Bremsseile)
4. fallende Kette (verursacht durch eine fehlerhafte Gangschaltung, nachfolgendes Kreuzen der Kette und Fallen oder Scheuern an anderen Zahnradern)
5. unrichtiger Lauf des Schaltwerks oder des Umwerfers (Dehnung der Schaltseile und nachfolgende ungenügende Wartung)
6. Spiel in vorderer und hinterer Nabe (nicht angezogene Konen in den Naben)

GARANTIE AUF DEN RAHMEN UND KOMPONENTEN

- 24 Monate auf den Rahmen und Komponenten -

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Die Firma BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o., bestätigt, dass das Fahrrad des aufgeführten Typs und der Herstellernummer den Staatsnormen und technischen Normen entspricht. Auf dieses Fahrrad wird Garantie ab dem Tage des Verkaufs an den Endverbraucher gewährt. Um die Reparaturausführungszeit wird die Garantiezeit verlängert. Die Firma wird in dieser Zeit sämtliche auftretende Fehler auf eigene Kosten reparieren, die auf Material-, Verarbeitungs-, Konstruktions- und Montagefehler zurückzuführen sind. Die Garantiereparatur wird durch die Firma in der durch entsprechende Vorschriften festgelegten Frist durchgeführt.

GEWÄHRLEISTUNGSBEDINGUNGEN

- Das Produkt darf ausschließlich bestimmungsgemäß verwendet werden.
- Das Produkt muss entsprechend der Bedienungsanleitung ordnungsgemäß gelagert und gewartet werden.
- Bei Geltendmachung der Garantie muss das Fahrrad vollständig und gereinigt sein.
- Die Garantie ist unverzüglich bei der Verkaufsstelle geltend zu machen, bei der das Produkt gekauft wurde. Der Kaufbeleg mit Angabe des Kaufdatums ist dabei vorzulegen. Bitte beschreiben Sie die Beanstandung. Ein Foto kann dabei hilfreich sein.

Bitte grundsätzlich die Rahmennummer WBF..... (s. Rahmenunterrohr) angeben.

DER ANSPRUCH AUS DER GARANTIE ERLISCHT

- falls festgestellt wurde, dass die Beschädigung des Produkts nicht durch einen Fehler des Herstellers, sondern des Benutzers entstand (Havarie, unsachgemäße Reparatur, falsche Lagerung u.ä.)
- durch nicht Geltendmachung des Garantieanspruchs in der Garantiefrist
- falls das Produkt nicht entsprechend der Bedienungsanleitung ordnungsgemäß verwendet und gewartet wurde
- die Garantie bezieht sich nicht auf den gewöhnlichen Verschleiß einzelner Komponenten

Weitere Fragen beantwortet Ihnen gerne Ihr Volkswagen Partner, die BFI-Service Hotline (Sprache: Englisch)

BIKE FUN International s.r.o.

Areál Tatry 1445/2

742 21 Koprivnice

Czech Republic

Service Hotline

Telefon: 00420 591005820

E-Mail: service.center@bikefunint.com

Erreichbar: Montag – Freitag 08.00 -17.00 Uhr

oder innerhalb Deutschlands:

P.A. Rudolph Commercial Representation

Peter Rudolph

Mobile: +49 160 7 52 84 02

E-Mail: info@pa-rudolph-commercial-representation.com

Instruction book



ibfi

Contents

Preface

- Basic nomenclature of a bike
- Individual categories of bikes and their uses
- The first 150km
- What to monitor at running-in?
- How to ride a bike during running-in period?
- Tools without which you cannot do

Basic instructions

Installation instructions:

Tightening torques for bike components

Adjusting the bike according to the biker's needs

Front wheel installation

Handlebar installation

Saddle installation

Adjusting saddle position and angle

Setting the correct seat height

Carbon seatpost installation

Brake cables installation

Brake adjustment

Pedal installation

Operation of the rear and front derailleur

Front derailleur

Rear derailleur

Cable adjustment

Adjustment of bearings

Quick-release mechanism

Pedals

Children bikes

Bicycle maintenance

Guarantee – general principles

Provision of guarantee in individual specific cases

Important cautions

General principles

Guarantee conditions

Claims resulting from the guarantee will become void

Dear Customer,

BIKE FUN INTERNATIONAL company thanks you for purchasing its product – a bike that is fitted with high-quality components from reputable companies. The mountain bike is adapted for cross-country riding and if it is not equipped with mudguards and a light, it is not designated for standard operation on roads. Mountain bikes and trekking bikes (city bikes) that are equipped with mudguards and a light are intended for riding on roads. Bikes may be used only for the purpose for which they have been produced. When using the bikes on public roads it is necessary to follow the relevant national regulations (e.g. governing lights and reflectors).

This Instruction Manual, which should be helpful for you when carrying out maintenance of your bike also contains the guarantee conditions.

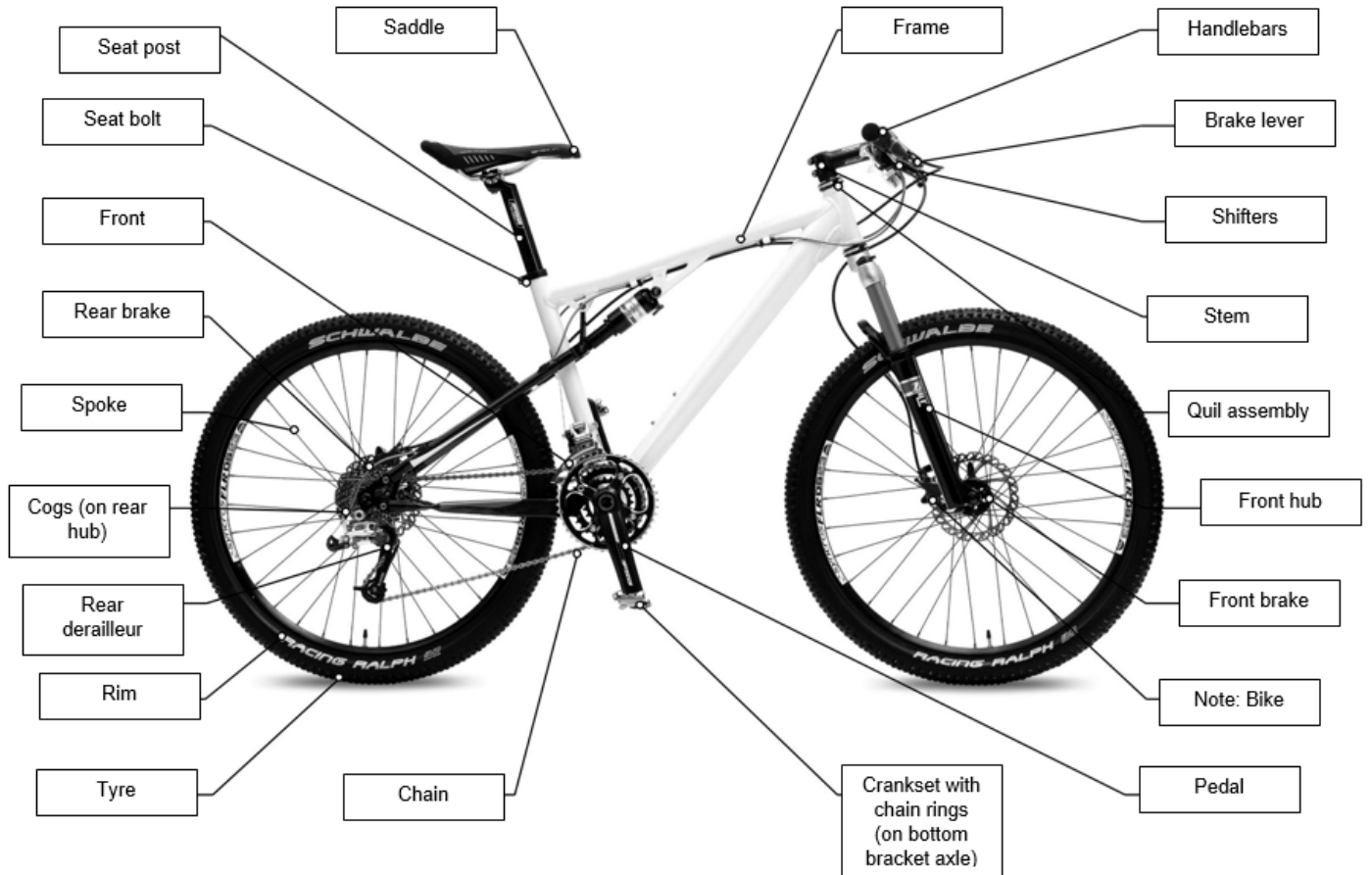
BIKE FUN INTERNATIONAL, the manufacturer of your new bike wishes you many beautiful and safe kilometres.

Caution! The bike comes pre-assembled and is not ready for use on delivery. Please take the bike to a specialist bike repair shop for safe final assembly.

General warning

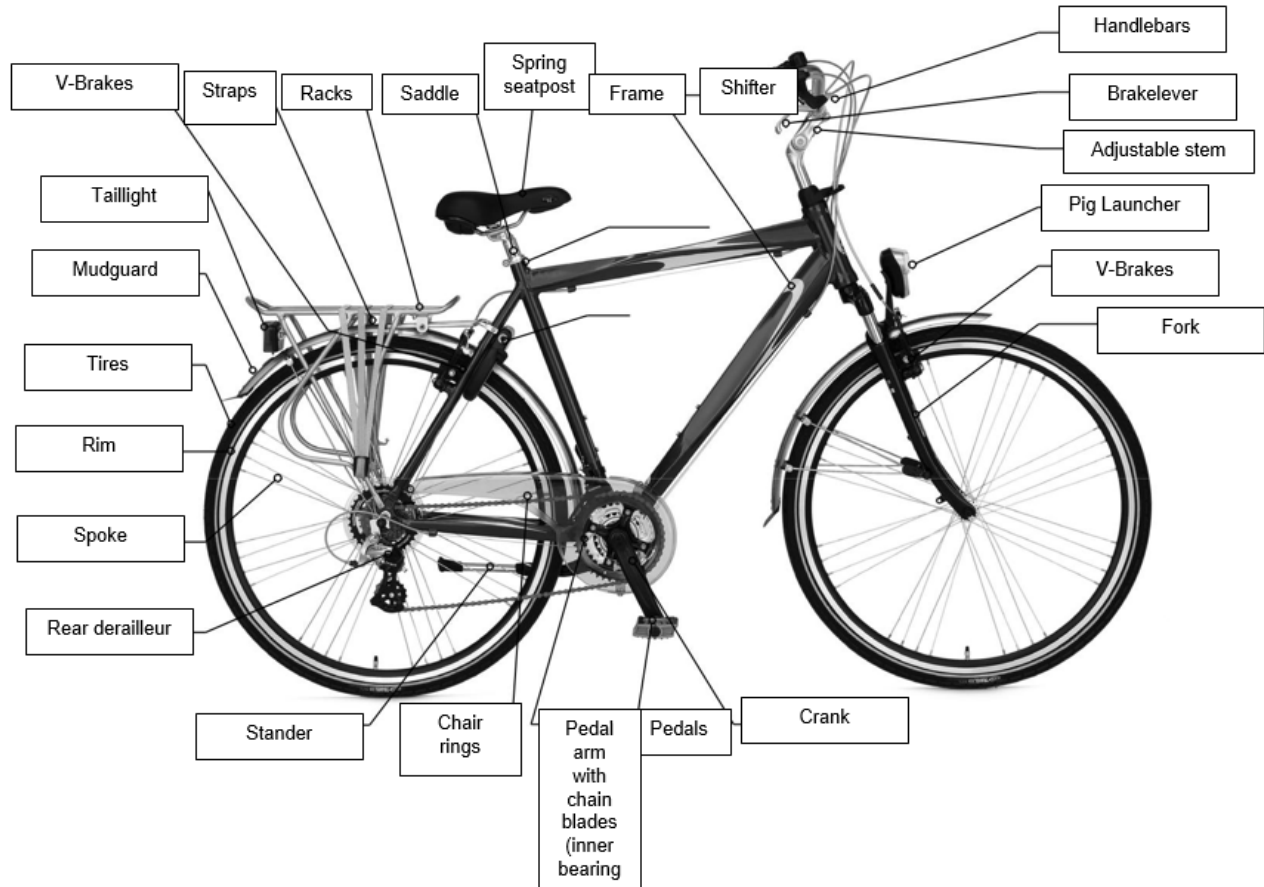
Cycling may be hazardous even when using maximum caution. For that reason, thorough maintenance is critical as it reduces the risk of injury. This manual contains many warnings and cautions with respect to the consequences of neglected maintenance or irregular technical inspections of your bike. Many of these warnings and cautions say: “You may lose control and fall”. As serious injury or even death may result from each such fall, this warning should never be omitted. We recommend wearing a protective helmet of an approved type when riding a bike.

THE BASIC NOMENCLATURE OF A BIKE

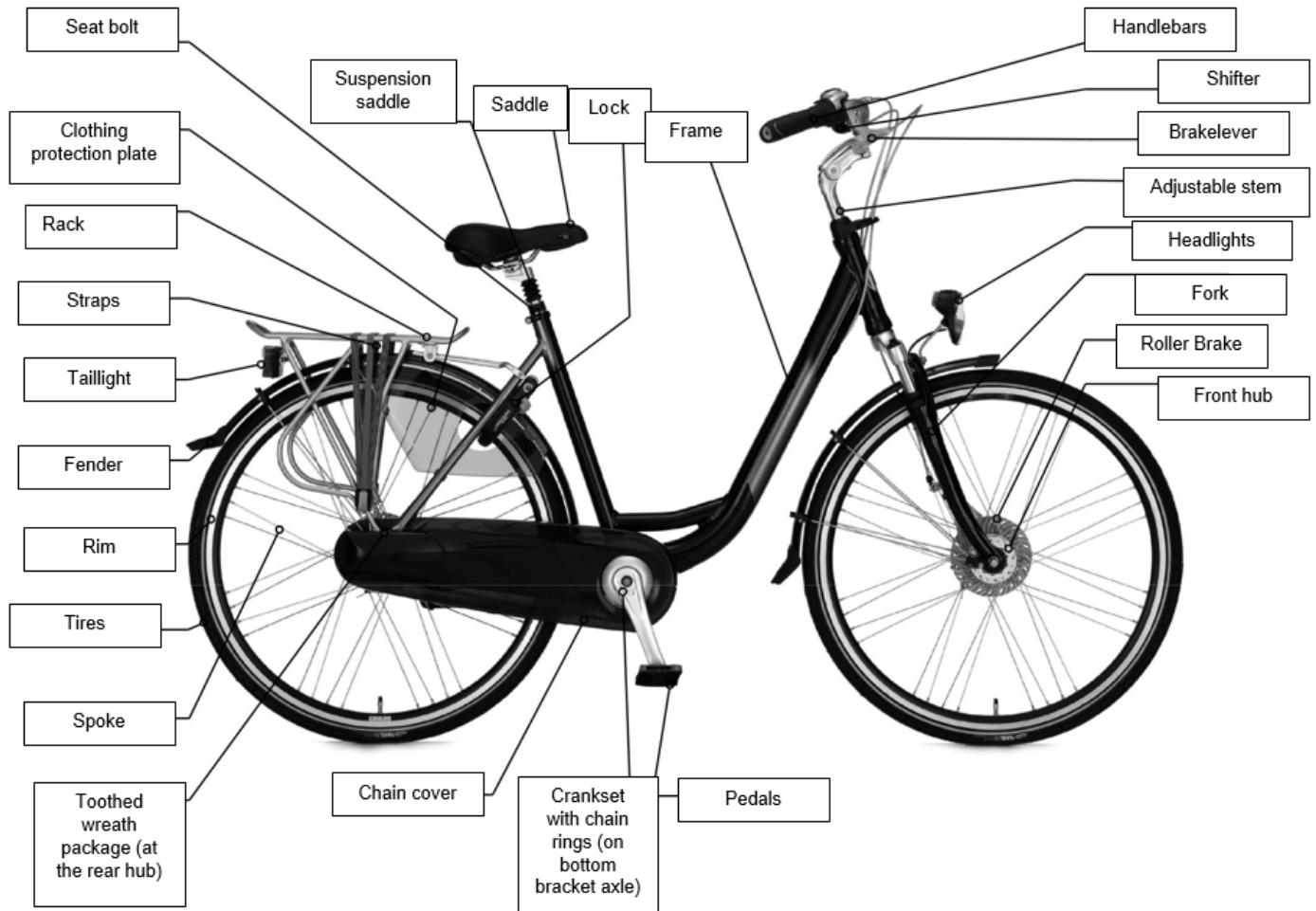


Note: Bike equipment changes according to the category!

THE BASIC NOMENCLATURE OF A BIKE - TREKKING BIKE



THE BASIC NOMENCLATURE OF A BICYCLE - CITY BIKE



INDIVIDUAL CATEGORIES OF BIKES AND THEIR USES:

Children's bikes ISO 4210-2: all children's bikes up to the wheel size 20" are intended for use in playgrounds and enclosed areas and only under the supervision of parents or a responsible person.

Recommended load of the wheel size 20" up to 30kg; wheel size 24" up to 45kg.

MTB bikes ISO 4210-2: they are designed for sporty driving on the open ground. Recommended load up to 100kg.

Road bicycles ISO 4210-2: are constructed solely for roads with a smooth surface. Recommended load: up to 100 kg.

Trekking and city bikes ISO 4210-2: they are designed to operate on public roads and mild terrain, with a focus on recreation and tourism. Recommended load up to 120 kg.

E-bikes: Electronically Power Assisted Cycles (EPAC, also e-bikes or pedelec) that are subject to the same conditions valid for regular bicycles. No license plate, MOT certificate, IVA or damage liability is necessary. When riding an e-bike, you do not need a driving license, and if you are older than 18 years of age, you are not required to wear a helmet. Recommended load: up to 120 kg. E-bikes are machines that are legally classified among bicycles in most countries. Get information on the particular regional regulations and categorisations valid in your country. Each of our bicycles is constructed so as to be capable of bearing a maximum total load (the total weight of the bicycle itself, its rider and load).

Kid's Bicycles: up to size 20" - 45 kg, up to size 24" - 60 kg

Road and MTB: 115 kg

Trekking and City Bikes: 140 kg

E-bikes: 145 kg

CATEGORY OF BIKES:



High-Performance Road

TYPE 1 CONDITIONS: A bicycle intended for riding on hard surfaces where tyres never lose contact with the ground.

SUITABLE: for riding on hard surfaces only.

UNSUITABLE: for terrain, cyclo-cross or bike tour riding with panniers or baskets.

COMPARISON: The use of materials is optimised in order to provide low weight and specific performance.



Category 2 bicycles are intended to be used on maintained gravel or dirt roads with modest gradients, where tyres do not necessarily need to be in contact with the surface. Maximum height of jumps and drops does not exceed 15 cm (6").



Mountain bike (with rear suspension)

TYPE 3 CONDITIONS.

Riding on trails, crossing small obstacles and technical courses of medium difficulty as well as stretches where the tyres do not make contact with the ground for a short period of time; jumps and drops not exceeding 61 cm (24").

UNSUITABLE for "Hardcore Freeriding", "Extreme Downhill", "Dirt Jumping", "Slopestyle" styles or very aggressive or extreme riding. Unsuitable for jumping, hard landings and use on obstacles.



All Mountain

TYPE 4 CONDITIONS: Bicycles suitable for riding in type 1, 2, and 3 conditions in addition to riding on natural, more technically challenging surfaces with medium-sized obstacles and small humps.

SUITABLE for uphill trail riding. All-mountain bicycles allow riding in more difficult terrain, crossing larger obstacles and medium-sized humps (jumps and drops not exceeding 122 cm (48"))

UNSUITABLE for extreme jumps / riding "Hardcore Freeriding", "Freeriding", "Downhill", "North Shore", "Dirt Jumping", "Hucking"



Gravity, Freeride a Downhill

TYPE 5 CONDITIONS: Bicycles suitable for jumping, hucking, high speeds or aggressive riding on bumpy surfaces, or for landing on flat surfaces. However, this kind of riding is extremely dangerous and places unpredictable strains on the bicycle, which may overload the bike frame, fork, or individual parts. If you wish to ride in terrain that fulfils type-5 conditions, it is necessary that you perform the necessary precaution measures, such as more frequent bike checks and replacing equipment. In addition to these measures, you should use complex safety equipment, such as full face helmets, elbow and shin guards, and back protectors.

SUITABLE: for riding in the most challenging terrain, where only the most experienced cyclists should venture. Terms, such as "Gravity", "Freeride", and "Downhill", describe riding in the following style: hardcore mountain, north shore, slopestyle. These styles are deemed to be extreme riding, and the terms used to describe them are constantly changing.

UNSUITABLE: these bikes are not to be used as an excuse to attempt anything.



Kid's Bicycles

Bicycles intended for children. Constant adult supervision is necessary. Avoid areas with car traffic, obstacles or any other dangers, including inclines, kerbs, stairs, or sewer hatches; additionally, avoid uneven surfaces and places located near pools.

If the weight of the rider and the load is higher, contact your bike dealer who will carry out adjustments and tuning up, if necessary. If the bike is used for any other purpose than is stated within the individual categories, not only may the bike wear down early, but important components can be damaged, or the user can be seriously injured. Neither the manufacturer nor the bike dealer shall be responsible should any of these issues occur. Incorrect use may also result in the warranty becoming void.

LUGGAGE

There are various ways of transporting luggage on the bike. Your choice will primarily depend on the weight and volume of the luggage and on the bicycle you intend to use. Mountain bikers and racing cyclists usually wear backpacks. The suitability of carriers for your bicycle must be consulted with your bike dealer. If possible, entrust the qualified personnel of the store with the installation.

ASSEMBLY AND USE OF BICYCLE ACCESSORIES

Before you buy any accessories for your bike (bike computer, bell, torch, panniers, bags, child bike seat, stand, etc.), always consult the bike dealer whether the particular accessories are suitable for your type of bike. Follow the instruction manuals provided by the accessory manufacturer or supplier during installation. Accessories that have been installed incorrectly, are unsuitable or not approved can impair the function of your bicycle and cause a loss of control, including crashes.

When replacing cranks or tyres, or when adding mud catchers to your bicycle, we recommend that you pay attention to possible decreases in the distance between the tip of your shoe and the tyre.

TRANSPORT OF CHILDREN

The child seat is attached to the bicycle frame. Mounting solutions are often intended for occasional use and a child seat can thus be attached to almost any bicycle, which is equipped with the necessary accessories.

A child bike seat can be installed only on the condition that the bicycle is equipped with a protective element consisting of saddle springs. To prevent your child from getting their fingers pinched in the springs, do not install the child bike seat on a bicycle without unprotected springs.

Inform yourself about the regulations for transporting children in your country. If you have any questions, please contact your bike dealer. It is generally forbidden to attach children's bike trailers behind the bike.

BEFORE EVERY USE

Check the general condition of the bicycle before every use:

- if any connecting material is duly tightened, and if the parts have not been deformed, scratched or have not suffered any other mechanical damage,
- become thoroughly familiar with the bike controls, especially with the brakes, shifting and pedals,
- check the condition of your bike thoroughly - see the chapter "Basic Instructions".

THE FIRST 150 KM

The first 150km can be defined as a warm-up round in which the life of a cyclist is filled with emotions and eventful experiences from a new sport, on the other hand, the operational reliability and service life of the bike is being tested.

Always ride carefully on public roads and comply with traffic regulations so as not to endanger yourself or anyone else. These regulations may vary in different regions and countries.

WHAT TO MONITOR DURING THE STARTING PERIOD

Even if your bike is adjusted correctly before operation, the production technology of components and their assembly requires some time for the stabilization of correct operation. Generally, everything that moves and turns needs to find and smooth its path and everything connected mechanically should settle mutually and create the required contact areas. Backlashes of rotational or sliding assemblies are created by smoothing the roughness of contact surfaces while fixed connections are slackened. What does this mean? The pedals may operate stiffly from the beginning but they can have considerable play after some time.

The same applies to the seatpost, with which adjustment of the saddle height was difficult. In the case of expensive components with polished paths, this problem can mostly be eliminated by a single additional adjustment. Conversely, components with pressed, often non-circular and small, hard surfaces for balls are difficult to adjust and achieving the status of an optimum setting for a long period is practically impossible. Individual intensively monitored places, the neglected maintenance of which can have serious consequences from the viewpoint of safe operation.

Recommendation

If parts or components of a bike become damaged as a result of use, replace them immediately!!! Use only original spare parts purchased from authorized bike dealers!!! We recommend having your bike inspected by authorized service shops at regular intervals, at least once a year! In case of an accident, we strongly recommend having the bike inspected professionally in an authorized service shop.

1. **Connection of cranks with the axle**

- Check the connection of the cranks with the axle by tightening the crank bolt/nut in the axle with a spanner before each ride from the beginning and occasionally later, however, always when regular noise can be heard from the bottom bracket assembly or there is suspicion of creating a backlash. No claim for compensation or replacement applies to backlash created by insufficient tightening the crank bolt (deformation of the crank square).

2. **Tightening the pedals in the cranks**

- It is advisable to check using Spanner No. 15 whether the faces of axles fit sufficiently on the crank surfaces after the first ride and at regular intervals thereafter. No claim for compensation or replacement applies to insufficiently tightened pedals in cranks and the consequent pushing out (damage) of the thread in the cranks.

3. **Quill assembly**

- Before each ride, make sure that the locking nut has been tightened properly and test by tapping with the front wheel to ensure that no backlash has been created in the assembly that could progressively destroy the pans of the assembly completely. No claim for compensation or replacement applies to insufficient tightening and consequent destruction of the quill assembly.

Integrated quill assembly

- Before each ride, make sure that the Allen head screw positioned on top of the quill assembly has been tightened properly and test by tapping with the front wheel to ensure that no play in the assembly has been created that could progressively destroy the pans of the assembly completely. No claim for compensation or replacement applies to insufficient tightening and consequent destruction of the quill assembly.

4. **Stem bolts**

- It is advisable to tighten the stem spindle and, in particular, the sleeve bolt from time to time – turning handlebars are very dangerous for riding.

5. **Brakes**

- Before each ride, squeeze the brake levers and check visually to ensure that both the front and rear brake shoes are adjusted correctly with respect to the rims – see the Basic Instructions below.

HOW DO I RIDE A BIKE DURING THE STARTING PERIOD?

More sensitively and perceptively than with a used bike. Ride more slowly and avoid extreme downhill rides in heavy terrain right from the beginning. You can afford these rides after you overcome your uncertainty and obtain skills in riding your new bike.

It will certainly pay to gain experience, monitor the bike and then adjust and retighten everything that becomes loose during the first kilometres. So always take tools, common sense and, in particular, instinct with you!

Quiet operation can be restored by tuning the adjustment screw of the rear derailleur, mostly by half a turn to a complete turn. In the case of the front derailleur, carry out adjustment using the setting screw on the shifter but a shift cable that is stretched either too much or too little can make it necessary to adjust the pull. It also can happen that an unsuitable position of the guide causes dragging of the chain or even reduces the ability to change gears. The front derailleur should be parallel to the chainrings and adjusted at the correct height.

Adjustment is a necessary condition for proper operation but not a sufficient one. If the chain is not in the proper condition, the drivetrain also cannot operate correctly. A rigid link means the reduction of the ability of the chain to pass through the guide, incorrect entry to the cog claws which is reflected in popping or skipping, in particular on the smallest cogs. Similarly, a dry chain makes riding more difficult with its mechanical resistance and considerably slows the gear-changing process. For lubrication, it is best to use thin oils with Teflon and high ability to rise inside (such as GT 85) or special lubricants for chains (Castrol). Standard machine oils are substantially cheaper, however, they should be completely penetrated with oil, excessive oil should be wiped off the surface and in spite of this measure, it is practically impossible to avoid the creation of black dirt. It is advisable to pay attention to the chain from the beginning until the end of its technical service life. That is to say, if you miss the right time for replacement, it is almost certain that you will also need to replace the cassette and probably the chainrings as well (however, this will not be certain to happen during the first 150 km).

And remember – if you disconnect the chain for any reason, do not put it on the black pins. The black connecting pins have a larger diameter than the others and by pushing them out, the hole in the link will be widened so that consequent pin insertion has no chance for reliable operation and it is very probable that the chain will become disconnected again. Use the black pins principally for connecting; avoid them when disconnecting.

TOOLS YOU CANNOT DO WITHOUT

- Allen wrenches 8, 6, 5, 4, 3, 2
- Side open end spanners 17, 14, 13
- Fine and larger Phillips screwdrivers
- Tyre levers
- Side spanners 15, 10 (2), 9, 8
- Spanners for quill assembly 40, 36, 34 (2 according to the required dimensions)
- Tube repair kit
- Inflation pump

Extra tools

- HG chain riveting device
- Crank puller (with corresponding side spanner)
- Ring nut spanner 14 (15) mm
- Fixture for cog loosening, 2 (lashes)
- Centring spanner
- Pullers or special cassette spanners
- Centring fork
- Gauges for chain and cog wear testing

Many service operations and repairs require professional knowledge and tools. Never start any modifications of your bike if you are in any doubt about your ability to complete the repair. Insufficient service may endanger your life or health or cause damage to your bike or harm to third parties.

BASIC INSTRUCTIONS

Warning: There are many moving components on a bicycle (wheel sets, converter, chain, ...), the use of which bears the risk of capturing limbs, hair or parts of clothing. For this reason, exercise extreme caution not only during everyday use, but also during the maintenance of the bicycle.

The bike and its components have their own life expectancy, and the used materials may fatigue over time. If the lifespan of a component ends, it can suddenly fail and cause serious injury or death to the rider. Upon the occurrence of any sign indicating the end of life of a particular component, such component must be immediately replaced.

Accidents can prematurely terminate the lifespan of individual components of the bike. These can then suddenly fail and cause loss of steering control and endanger your life or health or cause damage to your bicycle or third parties. Bent parts, especially those made of aluminium, can break without warning. They also cannot be corrected, respectively straightened, as there is still a risk of breakage. This specifically applies to forks, handlebars, stems, cranks and pedals. If in doubt, it is safer to replace such parts. Please contact your bike dealer.

If the bicycle is exposed to direct sunlight for a long time, its fluorescent and neon colours can fade or change their tonality. We therefore do not recommend exposing the bicycle to or keeping it in direct sunlight.

If your bike is fitted with carbon components, it is imperative to have your bicycle professionally inspected by your bike dealer after an accident. Carbon is an extremely strong and durable material with low weight. Due to these characteristics it is suitable for the production of high quality components.

Carbon is also brittle, and in case of accident it tends to break at the point of the bend. If a carbon component is subjected to any strong impact or stress, the damage may not be outwardly manifested. But this does not mean that it remained intact. Damage to the inner carbon fibres may not be reflected on the surface of the material.

The use of carbon parts after they were exposed to a strong impact or stress is thus very dangerous.

Damaged carbon components can suddenly break and cause serious injury to the rider.

If the carbon frame, forks or other components of your bike start to emit clicking sounds or display a burst, deformation, discoloration, scratch or groove, do not use the bike until the defective component is replaced! Contact and consult the situation with your bike dealer immediately.

Carbon components must never come into contact with high temperatures that are required, for example, for powder coating or firing paint. Such temperatures could damage the components. Also avoid storage of bicycles in vehicles when exposed to strong sunlight. Similarly, don't store your bike in the vicinity of heat sources.

Front fork:

A bent or damaged fork should be replaced; never repair it.

Front wheel:

The wheel should be fitted in the front fork and tightened properly with locking nuts. The hub is sealed against the penetration of moisture and dirt; however, it should be inspected regularly, in particular after riding over rough terrain (dusty or muddy ground or ground containing potholes etc. is regarded as rough terrain throughout this Manual). The wheel should revolve freely when turned by hand, with very low friction and backlash.

Riding with incorrectly adjusted quick-release mechanisms may result in the wheel shaking or loosening, which may result in damage to the bike and serious injury or death; which may endanger your life or health or cause damage to your bike or to third parties.

For this reason, it is necessary:

- 1) To ask your bike dealer to assist you in precise procedures for installing and removing the wheel safely.
- 2) To understand and apply the correct methods of wheel clamping with the quick-release mechanisms.
- 3) To check before each ride that the wheel is mounted safely. Removal or damage of the quick-release mechanism is very dangerous and may result in cancellation of the guarantee and lead to serious injury or even death. Incorrect adjustment of the quick-release mechanism may result in the wheel shaking or loosening, which may result in serious injury or death.
- 4) To check before each ride to ensure that the rims are not worn excessively; this may endanger your life or health or cause damage to your bike or to third parties.

Rear wheel:

The wheel should be fitted in the rear fork and tightened properly with locking nuts. The hub is sealed against the penetration of moisture and dirt; however, it should be inspected regularly, in particular after riding over rough terrain. The wheel should revolve when turned by hand freely, with very low friction and backlash. Riding with incorrectly adjusted quick-release mechanisms may result in the wheel swinging or loosening, which may result in damage to the bike and serious injury or death; which may endanger your life or health or cause damage to your bike or to third parties.

For that reason, it is necessary:

- 1) To ask your bike dealer to assist you in precise procedures and demonstrations for installing and removing the wheel safely
- 2) To understand and apply correct methods of wheel clamping with the quick-release mechanisms.
- 3) To check before each ride that the wheel is mounted safely. Removal or damage of the quick-release mechanism may cause the wheel to swing or loosen, which may endanger your life or health or cause damage to your bike or to third parties.
- 4) To check before each ride to ensure that the rims are not worn excessively; this may endanger your life or health or cause damage to your bike or to third parties.

Rim:

Keep the rims undamaged and centred correctly. Check their condition and level of wear regularly.

Level of wear

- a) Safety system – rim wear is indicated by the depth of the longitudinal line in the braking area. If it reaches the minimum depth, do not use the rim and ask your bike dealer for a replacement.
- b) RDA system – wear or damage of the rim is indicated by a coloured liquid leaking from the rim cavities. If this is the case, do not use the rim and ask your bike dealer for a replacement.

Bottom bracket assembly:

Inspect the bottom bracket assembly regularly and always after riding over rough terrain. The axle should turn smoothly without side backlash. The locking ring should be tightened and the bearings well lubricated.

Handlebars:

Adapt them to your own comfort as much as possible and tighten all bolts of the stem sufficiently where the handlebars pass through it.

The mark of maximum extension may not be visible above the quill assembly. Damage to the handlebar grips may result in loss of control and falling. A loose handlebar grip may endanger your life or health or cause damage to your bike or to third parties. We recommend tightening the handlebar mounting bolts with a torque of 7 Nm. If your handlebar is fitted with handlebar-ends (horns), we recommend tightening them with a torque of 7 Nm.

Aero bars or any other accessory mounted to the handlebar can have an adverse effect on a cyclist's ability to react while braking and cornering.

Rear derailleur and front derailleur:

Keep them adjusted correctly. Change gears only if you are pedalling and try to alleviate the pressure of your legs when riding uphill (in order to reduce chain tension); you will avoid impact on the rear derailleur in this way.

If your rear or front derailleur is adjusted incorrectly, never change gears to the smallest or the largest cog. Chain blocking with a consequent loss of control and falling may occur.

Chain:

- Measure the stretching regularly and carry out a replacement if necessary (after covering approximately 1,000 km).
- Lubricate and clean it frequently with thin oil; wipe off excessive lubricant with a cloth.
- The service life of the chain may vary according to the type of chain and operating conditions.

We recommend having the chain replaced by a specialized service shop. In case of single-gear bikes, it is necessary to keep the chain stretched sufficiently. If slackening occurs, it is necessary to re-tension it. Tension the chain by loosening the nut of the rear wheel and pulling the wheel back. Finally, retighten the nut of the rear wheel.

City bikes are usually equipped with full chain cover. This cover protects the rider from mud, rainwater and also from grease on the chain. Inspect the chain tension regularly. Open the chain cover and inspect the tension. If you press on the chain (between the front and rear chain gear) and the chain moves up or down by approximately 10mm, then the tension is ok. If the chain moves more than 10mm the tension is too low and must be adjusted. Loosen the rear bolts and slide the rear wheel backwards. When done, tighten the bolts again.

Trekking bikes are usually equipped with an open chain cover, which protect the rider from the grease on the chain.

Tyres:

Tyres are to be kept inflated at the correct pressure, i.e. to a pressure that is lower than the maximum pressure readings stated on the rim or tyre. Use a hand- or leg-operated tyre inflator. Check the correct position of tyres in the rim.

Never overinflate the tyres. Excessive pressure can damage the tyre or the rim and cause damage to the wheel, injury to the rider, passers-by or onlookers. Never use air hoses at gas stations for inflating your tyres.

Cranks and pedals:

Lubricate the pedals occasionally, in particular after riding over rough terrain. Do not attempt to straighten potentially bent cranks or chainrings. Retighten the crank bolts and check the chainring bolts and pedal axles after the first ride. Never continue riding if a crank (crank square) on the central axle or a pedal in the crank becomes loose. No claim for compensation or replacement applies to play in the cranks and pedals created by insufficient maintenance.

The use of toe-clips requires a considerable level of skills. If you do not master it automatically, a considerable level of concentration is required, which may reduce your vigilance when riding and cause loss of control and falling. Train in the use of toe-clips only outside hazardous and busy roads. Do not tighten the toe-clips until you are sure of their use. Clipless pedals may be used only in combination with specially designed cycling shoes that fit firmly in the pedals. Riding requires a perfect knowledge of the use of clipless pedals; if this is not the case your vigilance when riding is reduced, which may lead to a loss of control and falling. Train in use of clipless pedals only outside hazardous and busy roads.

Brakes:

DISC BRAKES:

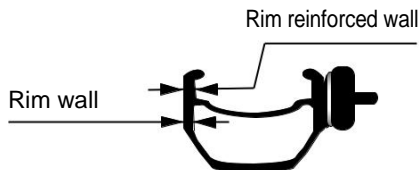
Similar to bicycle rim brakes, disc brakes are also activated by pressing levers installed on the handlebar. These brakes are characterised by their excellent braking power and very good resistance to unfavourable weather conditions. In comparison to rim brakes, disc brakes work much faster in wet conditions, and reach their maximum braking power nearly immediately. Before new brake pads reach their optimum braking performance, they need to be run in. In order to run them in, speed up to approx. 30 km/h for 30 to 50 times, always breaking until the bike comes to a complete stop.

Disc brakes heat up when in use. It is therefore not advisable to touch neither the disc nor the brake caliper, especially when you have just stopped after a long ride downhill. Do not use water or any other liquids to cool the brakes down.

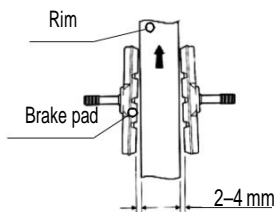
Check the wear of the brake pads regularly. Visually inspect possible occurrences of any leakage in the hose / caliper / lever joints by regularly pressing the brake lever. If a brake fluid leakage appears, immediately contact the bike dealer where you bought your bicycle, as the leakage could cause your brakes to fail.

Brake pads and discs should be cleaned with alcohol or special cleaning agents only. Have the brakes regularly checked and adjusted by your bike dealer.

Warning: In the case of bike models with V-brakes or other brakes of a rim type, wearing occurs in the braking area of the rim. For that reason, it is necessary to pay attention to the wear of the rim and brake pads. You can find two types of rim wear indication on our models.



Recommended wear of the braking area: 0,35 mm.



Keep the brake pads adjusted in a distance of 2–4mm from the rim with a slight gradient as indicated in the figure. Check their wear and replace them if necessary. Clean oil or dirt accumulated on the rim and brake shoes. Precise setting of the brakes is very important with respect to the range of movement of the brake lever so that the full braking force within this range can be utilized.

If the maximum braking effect within the range of movement of the brake lever is not reached, you may lose control, which may lead to endangering your life or health or causing damage to your bike or to third parties.

Caution: Riding on a wet surface is much more difficult than in dry conditions. The efficiency of the brakes is reduced in this case and that is why the cyclist should behave more cautiously.

A braking power modulator can be used with a rim brake (V-brake), mechanical disc brake and roller brake (Shimano Inter-M).

Depending on its design, a mechanical brake may be equipped with a braking power modulator. This modulator measures out the power of the brake lever, thus preventing the front wheel from blocking. The modulator is located between the brake lever and the rim brake.

The Shimano Inter-M brake may make noises during braking. This is caused by the braking power modulator being in operation, and the noise is not a sign of any malfunction.

Control cables:

Stretch the cables correctly. Check them regularly, do not let them become slack and in case of excessive wear, carry out a replacement.

Do not make loops on the cable under any circumstances. Use the aluminium terminals for protection against fraying of the cable end.

Saddle adaptation:

Adapt the height and angle for your own comfort. Do not pull the seatpost above the mark of the minimum insertion into the bike frame. If the saddle turns in the frame, tighten it using the seat bolt.

If the seatpost is pulled above the mark of minimum insertion, breakage with a consequent loss of control and falling may occur. Whenever you work with the saddle, make sure that you have tightened it properly before riding; if this is not the case, destruction of the saddle or loss of control and falling may occur. Carry out checks regularly and make sure that the saddle is mounted properly. Riding with an improperly tightened seatpost may allow turning or movement of the saddle, which may result in loss of control and falling.

For this reason, it is necessary:

- 1) To ask your bike dealer to assist you in the precise procedures and methods of correct installation of the seatpost.
- 2) To understand and apply the correct methods of saddle mounting with the quick-release lever.
- 3) To check safe seatpost mounting before each ride.

Lights and reflector glass:

Reflectors and reflector glass should be installed on the front fork, on the back sides of the pedals and on the wheel spokes. They should be replaced immediately in case of damage. **Riding in dark conditions, during the night and during periods of reduced visibility without suitable lights and reflectors is hazardous and may lead to serious injury or death.**

Frame:

Carry out repeated checks for damage of the paint around the tube connections. Bending or breakage of the frame can be indicated in this way.

Replace any bent or broken frames immediately as excessive stress on the other parts of the frame occurs, which creates a considerable risk of injury.

Quill assembly:

Pay attention to proper tightening of the locking nut; the fork should rotate smoothly. Retighten the nuts and bolts regularly as required. Check regularly whether any components have not been damaged and pay attention to the correct installation of all components at quill unit re-assembly.

Unsuitable modification of the quill assembly may affect riding ability and result in loss of control and falling. Take your bike to your bike dealer and have your quill assembly modified by a professional.

INSTALLATION INSTRUCTIONS

Tightening torques for bike components

All tightening torques are expressed in Newton metres [Nm] . In case of any uncertainty, please contact your bike dealer.	
Component	Torque [Nm]
– Spokes, hub, cassette –	
Cassette	30–45
Tightening of the nuts on hub axle to frame (not applicable to quick-clamping types)	29–40
Idle gear	34–45
– Quill assembly, handlebar, saddle, seatpost –	
Stem bolt for threaded quill assembly	19–30
Stem fixation bolt (for“ahead”threadless quill assembly)	6–9
Stem – handlebar tightening with four bolts	9–12
MTB – handlebar ends	6–12
Saddle tightening in seatpost	2 bolts, 17–19 1 bolt, 24–30
Seatpost – tightening in the frame. CAUTION:The seatpost requires only minimum tightening to prevent it from slipping into the frame and turning. Excessive tightening may damage both the seatpost and the frame.	5–7
– Cranks, bottom bracket assembly, pedal –	
Pedal in crank	35–40
Shimano® Octalink XTR crank tightening with bolt (M15 thread) (NOT!! Hollowtech II)	40–49
Shimano® Hollowtech II bottom bracket assembly pans (2004 XTR, XT, Dura-Ace)	34–50
Shimano® Hollowtech II bottom bracket assembly pans (2004 XTR, Dura-Ace, XT)	10–15
Shimano® Hollowtech II left-hand side, adjusting bolt	0,5–0,7
Crank tightening on axle (including square axles, ilSYS-type)	34–45
Encased bottom bracket assembly	40–50
– Rear derailleur, front derailleur, gear changing system –	
STI shifter on handlebar	5,5–8
Rotary shifter/shifter in handlebar grip	“Revo“ shifter 5,6–7,9
FD sleeve (front derailleur)	5,0–6,8
FD sleeve (front derailleur) Carbon frames	1,2–2
FD cable tightening	4,5–6,8
RD tightening on frame (rear derailleur)	8–10

Component	Torque [Nm]
RD cable tightening	3,4
RD roller tightening	3,4-4
- Brakes -	
Brake jaws (road type)	7,9-10
MTB brake jaws	5,6-6,8
Brake pads – threaded	5,6-6,8
Brake pads – without thread	7,9-9
MTB brake jaws, cable tightening	5,6-7,9
Road brake jaws, cable tightening	5,6-7,9
Brake levers – MTB type	5,6-7,9
Brake levers – STI, ERGO	5,6-7,9
- Disc brakes -	
Disc rotor on hub	Hayes® 5,6
Hydraulic brake jaws / frame	5,6-7,9
Hydraulic hose / lever / jaws	4,5-6,8

Conversions to different units:

in-lb. = ft-lb. × 12

in-lb. = Nm × 8.851

in-lb. = kgf-cm / 1.15

ADJUSTING THE BIKE ACCORDING TO THE BIKER'S NEEDS

Your height is a decisive factor when choosing the right frame size for you. Make sure you have enough space under your crotch – you will need it to prevent injury when jumping off the bike unexpectedly.

The seating position you are going to take on your bike largely influences the selection of a specific model. By replacing certain components you can adjust the bike to the specific proportions of your body. This applies namely to the seatpost, stem and brake levers.

All the operations described in this chapter require experience, suitable tools, manual skills and qualification. Just set the seat position and leave the other operations to qualified personnel. If you are not satisfied with the adjustment of your bike, seating position or a component, please contact your bike dealer.

CAUTION: Pay particular attention to tightening of bolt connections. Follow the prescribed torque moments, because too loose or too tight bolts can result in a damaged seatpost. Use a torque wrench and never exceed the maximum torque moment.

FRONT WHEEL INSTALLATION

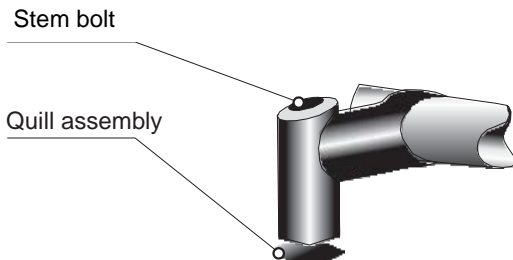
- Open the quick-release lever (nuts).
- Insert the wheel into the fork ends.
- Set the quick-release lever at the position of 90 degrees from the wheel axis and tighten the wing nut carefully.
- Close the quick-release level in the locked position (this should be done by using your thumb).
- **CAUTION: Check whether the wheel is locked using the quick-release mechanism or firmly tightened with nuts.**

HANDLEBAR INSTALLATION

- Loosen the screw in the stem until the cone is loosened. Insert it into the front fork tube so that the mark of minimum insertion isn't visible!
- The handlebar should be perpendicular with respect to the front wheel.
- Before tightening, read carefully the specified tightening torques for the installation of carbon handlebars in the stem.
- Check to ensure that the tightening is correct by holding the front wheel between your legs and trying to turn the handlebar.

INSTALLATION OF THE THREADED STEM IN THE FORK

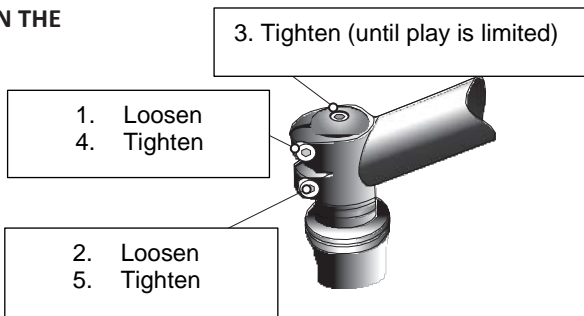
- Loosen the screw in the stem until the cone is loose. Insert it in the front fork tube.
- Insert it so that the mark of minimum insertion isn't visible!
- The handlebar should be perpendicular with respect to the front wheel.
- Tighten the bolt in the stem firmly.
- Check to ensure that the tightening is correct by holding the front wheel between your legs and trying to turn the handlebar.



Caution: Never move the stem above the maximum or stop mark!

INSTALLATION OF THE AHEAD STEM ON THE FORK

- Loosen the face and side bolts in the stem and the quill assembly bolt. Put it on the front fork tube.
- The handlebar should be perpendicular with respect to the front wheel.
- Tighten the quill assembly bolt in the stem and all stem bolts firmly.
- Check to ensure that the tightening is correct by holding the front wheel between your legs and trying to turn the handlebar.

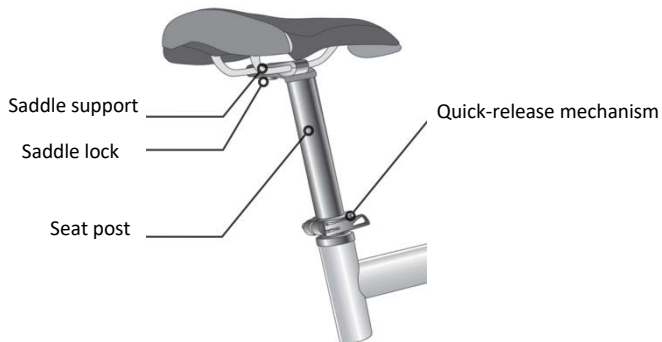


CAUTION: We recommend tightening the stem bolts

SADDLE INSTALLATION

- Lubricate the seatpost and insert it into the frame. Do not exceed the line of minimum insertion. Mount it using the quick-release mechanism or bolt. Before tightening, read the specified tightening torques carefully.
- Adjust the saddle angle so that it is levelled horizontally. Tighten the saddle lock.
- Try to turn the saddle in order to check the tightening.

NOTE: The saddle can be adjusted in the close or distant position with respect to the handlebars. This adjustment can be done by shifting the saddle in two coulisses and locking the saddle seatpost lock or by proper tightening the nut.
CAUTION: Never move the stem above the maximum or stop mark.



ADJUSTING SADDLE POSITION AND ANGLE

Your seating position and the related comfort and force on the pedals are partially connected with the distance between the saddle and the handlebars. This distance can be to some extent adjusted using the skids in the saddle support.

- For correct pedalling the saddle must be adjusted to a horizontal position. If you tilt it forward, you will move the centre of gravity towards the handlebars, and your weight will rest on your arms. You will also tend to slip down the saddle.

With new types of seatposts their supports determine both the angle and vertical position, tightened by a central Allen head screw.

Some seatposts have two screws for a more accurate angle setting. Other types use a so-called saddle tightening bolt, usually with two nuts mounted on one banjo bolt.

- Loosen one or both the bolts in the upper part of the seatpost. Make a maximum of two or three turns to the left, otherwise the bolts can fall out. Move the saddle forward or backward as needed. You can hit it lightly to move it.
- Before you tighten the bolts make sure the saddle is horizontal.

Make sure you have fixed the seatpost well - take the saddle on both ends in your hands and try to turn it. If this is not possible, everything is alright.

NOTE: Don't forget the bolt connections must be tightened according to the prescribed torque. If you do not respect those values, the seatpost may move in the frame, or be damaged. Fix the skids into the bolts only in the straight section to prevent the saddle from loosening!

SETTING THE CORRECT SEAT HEIGHT

The correct seat height is where you achieve maximum efficiency and comfort of pedalling. You should not be able to stretch your leg completely in the lowest point when pedalling, otherwise the movement will be clumsy. You can adjust the seat height simply as follows: If possible use shoes with flat soles.

- Mount the bike and place one heel on the pedal in the lowest position. Your leg should be straight and hips should not be tilted to either side.
- To adjust the seat height loosen the tightening bolt or seatpost quick-release mechanism (but first read the „Quick-release mechanism“ chapter). To loosen the bolt use proper tools; first make two or three turns counterclockwise.

NOTE: With some MTB models a lower seat position allows better control of the bike. It is also advisable to lower the MTB seat position on steep slopes. However, longer rides with a lower seat position can result in pain in the knee ligaments.

Now you can set the seat to the required height.

- Be careful not to pull the seatpost up too high. The stop mark on the seatpost must always be inside the frame. The minimum length of insertion of the seatpost in the frame is 2.5 times its diameter, e.g. a seatpost with diameter 30mm must be inserted at least 75mm into the frame.
- As regards aluminium materials (frame, seatpost), make sure the part of the seatpost inserted in the frame is always well lubricated.

- In the case of carbon components never apply the lubricant directly on the seatpost or frame. The contact surfaces should always be completely dry. Lubricant penetrates the surface layers of carbon components, reduces the friction coefficient and considerably reduces the strength of the connection. Where necessary apply special carbon assembly paste.
- If you cannot move the seatpost in the frame, do not use excessive force, ask your bike dealer for advice instead. Adjust the saddle parallel to the frame.
- Fix the seatpost safely by tightening the sleeve. You will not need too much strength to tighten the seat sufficiently. If you do, it means the seatpost size does not match the frame.

NOTE: Never ride your bike with the seatpost pulled above the stop, maximum or mark. The seatpost can break or cause serious damage to the frame.

Did you adjust the saddle height according to the procedure above? If yes, the position should perfectly meet your needs now.

- Check whether you can balance on the bike safely - mount the bike and stretch your legs to the ground. If you can't do that lower the saddle and make sure you can touch the ground at least with the tips of your feet. Seat adjustment is a very individual matter. If you fail to find the correct position, contact your bike dealer.

NOTE: If you experience problems sitting on the bike, such as a numb crotch, the reason may be saddle type. Your bike dealer offers a wide range of saddles and will be happy to help you.

CARBON SEATPOST INSTALLATION

- Never lubricate the seatpost with lubricating grease.
- Use only special FSA paste (dynamic assembly paste) for installation.

INSTALLATION OF BREAK LINES – FOR MOUNTAIN AND DIRT BIKES

Front brake cable:

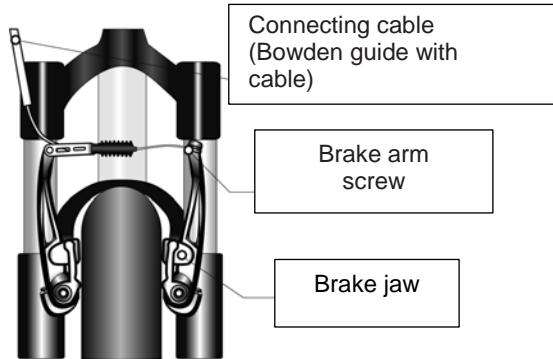
- Insert the cable barrel into a clamp in the left-hand brake lever.
- Pull the cable through the bowden and cable guide and then tighten the brake arm bolt.
- Push the jaws towards each other so that a play of 2-4mm will remain between the brake pads and the rim.
- Then tighten the screw of the brake arm holding the cable.
- Cut the excessive cable away so that free end will have a length of about 40mm.
- Put a protective cap on the cable end and squeeze it with pliers.
- Depress the protective cable cap with a torque of 20 Nm.

Rear brake cable:

- The procedure is identical to the installation of the front brake cable. The right-hand brake lever is used for the rear brake

BRAKE ADJUSTMENT (V-BRAKES)

- Rim brakes require occasional adjustment as the cables become stretched and the brake pads become worn. The brake pads should be at a distance of 2-4mm from the rim. The rear brake lever is usually installed on the right-hand side of the handlebars while the front brake lever is on the left-hand side.
- To achieve better brake adjustment, loosen the adjustable barrel with a locking nut. In order to bring the rubber pads closer to the rim, turn the adjustable barrel outward. If the rubber pads rub against the rim, turn the adjustable barrel inward. Check the brake adjustment.
- The rubber pads may never touch the tyre. This prevents the pad from rubbing through the tyre.



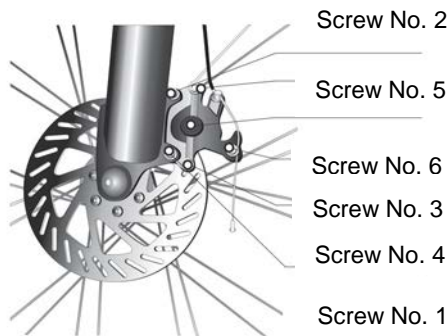
Caution: The left-hand lever is the front brake and the right-hand lever is the rear brake. If the rear brake in the rear hub is of a counteracting type, the front brake lever is positioned on the left-hand side.

Pay attention to the brake lever; squeezing up to the grip (handle) may not occur; the brakes become ineffective in this case. Adjustment using the brake cables is then necessary.

DISC BRAKE

- Screws Nos. 1 and 2 hold the segment in the lock (fork)
- Screw No. 3 is used for holding the brake cable
- Screws Nos. 4 and 5 are adjusting screws for brake segment settings with respect to the disc
- Screw No. 6 is used for adjustment of the distance between the brake pad and the disk

Caution: The brake efficiency can also be adjusted using the setting screw on the brake lever!



Rear disc brake



Adjustment of tilt of brake yoke with respect to brake disc



Adjustment screw for limiting play between brake disc and brake pad

Front brake disk

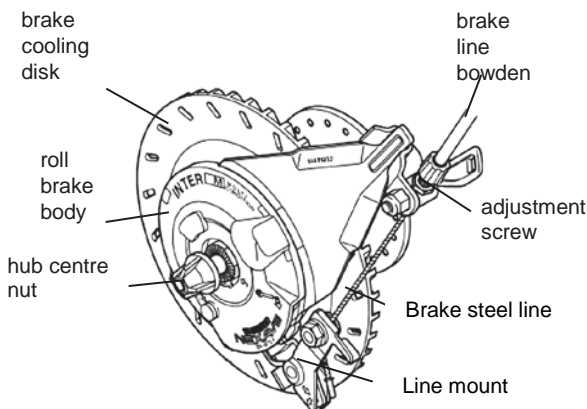
Adjustment (setting) screw for limiting play between brake disc and brake pad



Adjustment of tilt of brake yoke with respect to brake disc

ROLL BRAKE

Roll brakes are used for city bikes. These brakes require almost no adjustment. If the brake needs adjusting, use the adjustment screw and adjust the length of the steel brake line. To loosen the brake, turn the screw counterclockwise. To tighten the line, turn the screw clockwise. Make sure that the wheel turns freely (when the brake is not engaged). If the wheel is not turning freely, slightly loosen (extend) the brake line by turning the screw clockwise.



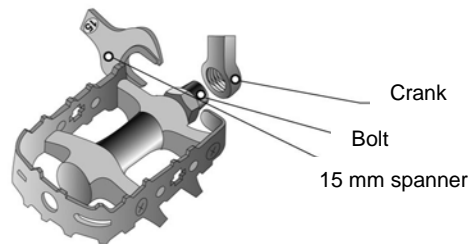
Brake levers

Brake levers allow you to control your brakes. Trekking or city bikes are usually equipped with two brake levers, installed on handle bars. Position of brake levers should allow the rider to use the brakes without excessive effort. Brake levers should be installed within your reach. The position of the brake levers may be adjusted in vertical and horizontal direction.

IMPORTANT: Correct function of your brakes is very important. Make sure that you know your brake system well before your first ride. Before each ride inspect your brakes carefully. Keep in mind that on trekking and city bikes the **FRONT** brake is usually controlled by the **RIGHT** lever and the **REAR** brake is usually controlled by the **LEFT** lever (mountain and dirt bikes brakes are usually designed the other way around)

PEDAL INSTALLATION

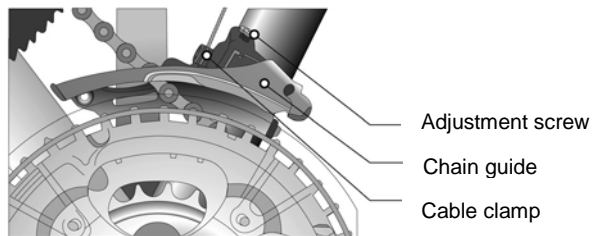
- The pedals are identified with the letters "R" and "L" on the bolt face side.
- Do not lubricate the pedal bolts. – Screw the pedal marked with an "R" by turning it clockwise (the side with the chainrings). Screw the pedal identified with "L" into the left-hand crank by turning it anti-clockwise.
- Tighten both the pedals firmly using Spanner No. 15.
- After covering a distance of approximately 50km, retighten both pedals.



OPERATION OF THE REAR AND FRONT DERAILLEURS

The gear changing system of your bike changes the gear ratio by shifting the chain from one cog onto another. You can change gears only while pedalling forwards. The smoothest movements are performed while pedalling is easy. The gear changing system is equipped with two shifters installed on the handlebar. The right-hand shifter controls the chain movement on the 6–7–8 or 9 rear cogs. The chain is shifted from the smallest cog (the hardest gear) to each larger cog

(easier gear) by moving the shifter forward. The left-hand shifter controls the chain movement on three front chainrings. The chain is shifted from the smaller chainring to a larger one by moving the left-hand shifter forward. You will learn soon what positions should be used for different riding conditions. You will learn it through training only. Do not try to change gears while applying heavy pressure on the pedals. Never pedal backward when changing gears. This could result in the chain slipping down.



Recommendation: Do not use combinations of gears at which excessive chain crossing occurs. The complete gear-changing mechanism suffers from it.

FRONT DERAILLEUR

- The chain guide should be aligned in line with the chainrings and should be 1–3mm above the teeth of the largest chainring.
- If the front derailleur shifter (the left-hand one) is in the back position, check to ensure that the gear changing cable is not slackened excessively. The play can be eliminated by loosening the screw with the cable anchor, pulling the cable with pliers and retightening the screw.
- If the chain slips down from the largest chainring towards the right-hand crank, tighten the top adjustment front derailleur screw with one or two turns. Test the gear changing and adjust again, if necessary.

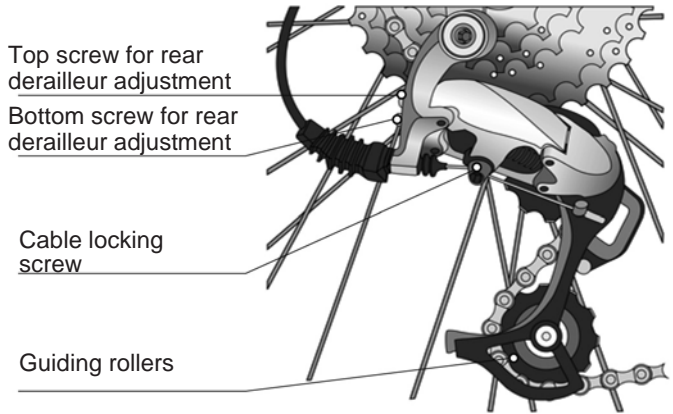


REAR DERAILLEUR

- Lift the back wheel. While turning the crank, pull the right-hand shifter back. The chain should be positioned on the smallest cog. If this is not the case, continue turning the crank and loosen the top adjustment screw of the rear derailleur until the chain is on the smallest cog.
- While turning the crank, pull the shifter forwards completely until the chain is shifted to the second smallest cog. Pull the right-hand shifter back, the chain should be shifted smoothly on the smallest cog. -While turning the crank, pull the shifter forwards completely. The chain should be positioned on the largest rear cog. If this is not the case, continue turning the crank and turn the bottom adjustment screw of the rear derailleur until the chain is on the largest cog.
- While turning the crank, pull the shifter back slightly until the chain is on the second largest cog. Pull the shifter fully forward, the chain should be shifted smoothly to the largest cog.

CABLE ADJUSTMENT

- Cable stretching may appear and cause incorrect gear changing. Cable stretching appears if a cable is slackened (when the shifters are pulled fully back). You can eliminate slackening if you loosen the cable locking screw, pull the cable out firmly and retighten the locking screw.



ADJUSTMENT OF THE BEARINGS

Your mountain bike is provided with four sets of bearings that require adjustment and lubrication.

- 1) Quill assembly
- 2) Bottom bracket assembly
- 3) Wheel hub bearings
- 4) Pedal bearings

Inspect the bearings frequently, in particular after riding over rough terrain. The service interval depends on the number of kilometres covered and the riding conditions. Even if the bearings are sealed effectively, the sealings used on the bike are not fully resistant to water. You should be able to lubricate and adjust the bearings by yourself with some skills and the appropriate tools.

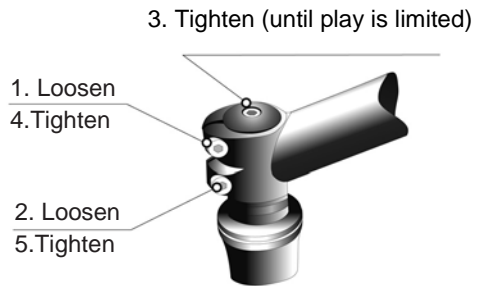


QUILL ASSEMBLY

- Remove the front wheel to inspect the adjustment. The fork should allow free rotation; however without backlash.
- If the bearings require adjustment, loosen the locking nut with two side spanners. Tighten or loosen the adjustable ring. Install the locking nut and perform a check.
- Disassemble the handlebar for lubrication of the bearing. Remove the locking nut and the adjustable ring. Pull the fork out of the frame and remove the two ball cages. Clean the lubricant off all the components and inspect the bearing paths for wear and the presence of rust. Lubricate all the components again, in particular cover the ring sealing sufficiently. Install one ball cage on the fork. Insert the fork back into the frame and make sure that the ring has fitted back on the bottom of the stationary ring. Install the other ball cage on the stationary cone. Screw down the adjustable ring until a play exists. Screw in the locking nut.

AHEAD QUILL ASSEMBLY TIGHTENING

- Loosen the bolts in the stem and the quill assembly bolt.
- The handlebar is perpendicular with respect to the front wheel.
- Tighten the quill assembly bolt in the stem and all stem bolts firmly.
- Check to ensure that the tightening is correct by holding the front wheel between your legs and trying to turn the handlebar.



HUBS

- Remove the quick-release mechanism.
- Unscrew the axle locking nut, spring washer and the cone from one side of the axle. Pull the axle freely out of the hub core and remove the ball bearings.
- Check to ensure that the ball paths are not damaged or corroded (replace them if necessary).
- Lubricate the hub box and insert the bearings.
- Put back the axle. Screw the cone in until it touches the ball bearings. Put back the spring washer and locking nut. Try to turn the axle. It should rotate without backlash or dragging. Readjust if necessary and tighten the locking nut. Re-install the quick-release mechanism.

QUICK-RELEASE MECHANISMS

Even though the quick-release mechanisms are rather simple, their incorrect use has repeatedly been the cause of many accidents. Make sure the tightening levers of both the quick-release mechanisms are oriented towards the opposite side from the chain.

Safe tightening of components:

- Open the quick-release mechanism lever. You should be able to see the word "Open" on the lever. If you want to close the mechanism, pull the lever back. You should be able to see the word "Close" on the lever. At the beginning of the tightening process, approximately halfway through, the lever should be moving freely, e.g. without gripping the wheel.
- The force necessary to move the lever can increase considerably in the second half of the process.
At the end it can be quite tight to move the lever, so use your thumb for pushing and other fingers to catch on some immovable part, such as the fork or rear - not the brake disc or spokes. In its final position the lever should be parallel with the wheel, not protruding to the side. The lever should be pushed close to the frame to prevent accidental opening.
- To check whether the lever is tight enough try to move it around when closed. Push the end of the lever as if you wanted to move it around. If you are able to move it, the wheel is not tightened safely. Open the lever again and half-turn the nut to increase the pull.
- Close the lever and check the wheel. If you are not able to turn the lever anymore, it means the wheel is tightened correctly.
- Finally lift the bike so that both wheels are a couple of centimetres above the ground, and hit the tyre gently from above. If the wheel is installed properly, it will remain fixed in the fork.

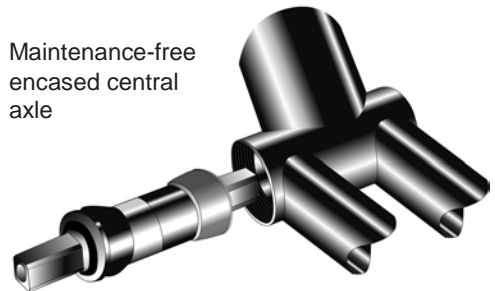
Note: Incorrectly closed quick-release mechanisms can lead to loosening of the tightening components and consequently to an accident.

BOTTOM BRACKET ASSEMBLY

Your bike is fitted with an encased bracket assembly; it is only necessary to try whether backlash has been created occasionally.

This type of bottom bracket assembly is maintenance-free.

Caution: The fixed pan is provided with screw thread.



PEDALS

- Turn each pedal and check it for dragging or strange noises. The pedal bearings require maintenance only seldom, however, if necessary, read below.
- Unscrew the pedal from the crank, remove the protective lid, locking nut and sealing. Unscrew the cone and pull the bolt from the pedal core. Clean the lubricant off all the components and check for wear.
- Lubricate the bearing rings and put back the same number of balls on both sides. Install the cone back on the screw, turn the screw to bring the cone close to the balls. Put back the sealing and locking nut. Check for backlash and dragging. Modify the cone, tighten the locking nut and install the pedals on the cranks.

CHILDREN'S BIKES

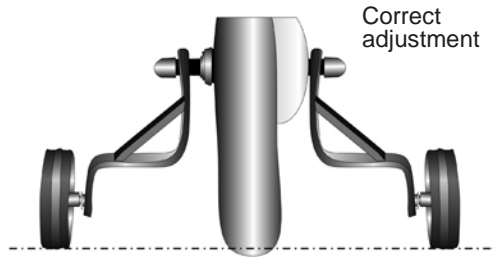
Children's bikes are produced in accordance with European standard EN ISO 8098 that applies to bicycles with a maximum saddle height higher than 435mm and lower than 635mm.

Children's bikes are intended for use in playgrounds and enclosed areas and solely under the supervision of the parents or childminder. If you allow a child to ride a bike without supervision, an injury or even fatality may occur.

NEVER LET CHILDREN RIDE WITHOUT SUPERVISION!

We strongly recommend using a helmet of an approved type. The recommended load of a children's bike is up to 25kg, including bags. Please pay attention to correct adjustment of your new bike before the first ride.

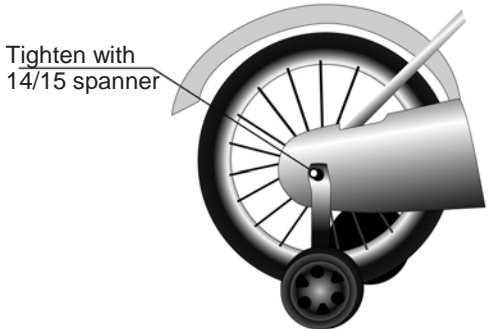
Adjust the height of the saddle so that the child can reach the handlebars comfortably without being excessively upright or, on the contrary, "lying" on the bike. Never pull the handlebars above the marked line (grooving and STOP or MAX sign). Explain to the child thoroughly that the bike is provided with a counter-acting rear brake. The brake lever for the front brake is positioned on the right-hand side of the handlebars. Never use only the front brake for braking.



SPECIAL EQUIPMENT OF CHILDREN'S BIKES

A children's bike is provided with stabilization (balance) wheels from the manufacturer. These stabilization wheels are used

to allow your child to ride more easily. They stabilize the lack of balance of a young cyclist and help him/her to learn to control the bike better and more easily. The young cyclist can concentrate rather on controlling the bike and learning how to brake on a bike. It is necessary to check the stabilization wheels for loosening of the screws mounting the supports to the bike and for sufficient mounting of the wheels to the supports. Insufficiently tightened screws may cause incorrect operation of the stabilization wheels. Loosening and consequent falling of the wheels resulting in injury or even death may occur.



The wheel is provided with a counter-acting rear brake in order to allow the young cyclist to brake more easily and efficiently. Teaching a child how to brake is necessary for future use of the bike. For that reason, please devote sufficient time for learning so that you can be sure that the child is able to stop the bike safely. The bike is put in motion forward by the movement of the legs and the front derailleur cranks clockwise. In order to stop it, you need to depress a front derailleur crank in the opposite direction, i.e. anti-clockwise. Slow blocking of the ride up to a complete stop of the bike will occur.

SPRING-LOADED FORK

If you wish to maintain perfect operation of the spring-loaded fork, regular maintenance, in particular of the friction surfaces between the inner and outer tubes, is necessary. The dust cover, preventing the access of dirt to the friction surfaces may not be damaged and should protect the entire friction area. When washing the fork, it is advisable to use a fine brush and warm, soapy water.

Caution: Water may not penetrate between the inner and outer tubes of the fork during washing. Just dirt and water have unfavourable effects on the components inside the fork.

FORK LUBRICATION

There is a spring assembly with a layer of lubricant in the new spring-loaded fork. This layer of lubricant should be maintained continuously. Lubricate the fork always after riding in a wet environment (mud, wet sand, rain). If you do not have experience with the maintenance and repairs of forks, leave service to qualified specialists.

COMPLETELY SPRING-LOADED FRAME

Maintenance: after riding in muddy terrain, it is necessary to clean all movable frame components; by doing this, you will extend their service life. If some components become worn, carry out replacement in order to avoid damage to the frame itself. Remember to check tightening of bolts of individual parts and to lubricate the sliding bearings of the springing unit.

BICYCLE MAINTENANCE

The purpose of this Instruction Manual is not to provide techniques for bike adjustment, but simply to give you tips on keeping your bike in good working order. A specialist service workshop should take care of adjusting individual parts.

FREQUENCY OF CHECKS OR MAINTENANCE INTERVALS FOR INDIVIDUAL PARTS

Before every use:

Air pressure in tyres – the recommended pressure is stated on the side of each tyre. Check the function and wear of the brakes. Check the wear of the brake pads. Visually inspect possible occurrences of any leakage in the hose / caliper / lever joints by regularly pressing the brake lever. If a brake fluid leakage appears, immediately contact the bike dealer where you bought your bicycle. A leakage could cause your brakes to fail. Inspection of V-brake pads – removing dirt and impurities, especially gravel and metal shavings. If gravel or small stones get between the V-brake pad and the side of the rim, and the stones rub the rim, it is advisable that you remove the gravel or stone immediately. Thus you will prevent wear from occurring on the rim and its premature replacement. Front suspension condition – the fork should be wiped with a damp cloth after each ride. The visible movable part should be greased with a suitable silicone lubricant. Condition of the rear stay and bearings of full-suspension bikes – full-suspension bikes require complex care of the rear stay, and it is highly recommended that you leave this process exclusively to service experts. If you have a full-suspension bike, it is advisable that you monitor if your shocks are working correctly (and if they have the correct pressure corresponding to the rider's weight), and especially if any play (clearance) has not appeared in the bearings and pivots of the rear stay. If you notice any play in the rear stay of a full-suspension bike, contact the bike dealer where you purchased your bicycle. The use of the bike with a jammed bearing can cause irreversible damage to the frame; please note that such damage is not covered by the bike frame warranty.

Every week:

Condition of wheels – check if the spokes in the wheel are tightened and that no spokes are cracked. If yes, it is necessary to tighten or replace the spoke.

If you have no experience with this task, it is advisable that you leave it to experts. Pressure level in the fork /if air is the suspension medium/ – the air is filled by a special pump that is not included with your bike.

Every month:

Condition of the chain – the chain of a bicycle undergoes the most strain and also displays the greatest wear. The chain must be measured with a special tool that will tell you if the chain needs replacing. If you monitor how many kilometres you ride, depending on the terrain and the way you use your bicycle it is good to measure your chain for the first time after you have ridden approx. 500

- 800 kilometres. And then, the measurement should be taken after every subsequent 200 - 300 kilometres. Thus you will prevent early wear to the toothings of individual components. The degree of wear of the inner brake and gear cables – should a strand of a cable break, do not rely on the cable "keeping", and replace it immediately. If you do not monitor how many kilometres you ride, it is good to check the length of your chain 2 or 3 times per season. It is a task that servicemen carry out in less than 20 seconds.

Tightening all the bolts in your bicycle – stem, handlebar, brake levers, bottle cage, seatpost bolt, brake caliper bolts, front derailleur bolts and the front derailleur, rear derailleur bolts – never exceed the suggested torque stated on the individual components.

Components and parts made of carbon in particular can be damaged irreversibly. Cracks in the components caused by obvious excessive tightening are not covered by the warranty. Lubricate the seatpost. When dealing with aluminium (frame, seatpost), always make sure that the part of the seatpost that is inserted into the frame is well lubricated.

In the case of carbon components, lubricants should never be applied directly onto the seatpost or seat tube. Contact surfaces must be absolutely dry. Lubrication penetrates the surface layer of carbon components, decreases the friction factor and thus greatly decreases the stability of the interlock of the components. Instead of a lubricant, a special paste for the installation of carbon components should be applied on the contact surfaces of the seatpost and the frame.

Condition of the crankset – completeness and tightening the individual bolts in the chainring. In particular, this applies to the bolt that holds the crank on the axle. If the crank get loose on the axle, it is necessary to do away with the problem IMMEDIATELY, as even a short ride with a “loose” crank can cause irreversible degradation to the cranks. The same technique should be used to check the tightening of pedals in the crank, too. Brake and gear cables – again, do not rely on the fact that the cable “will keep” even when damaged mechanically. Bike frame inspection – this relates especially to welds where a crack may appear in isolated cases.

Every year:

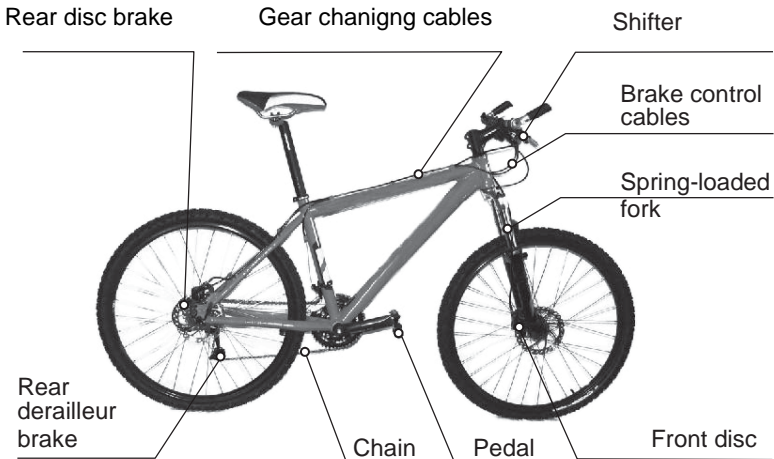
Have the bike checked at an authorised service point before each cycling season. Not all defects and flaws, especially hidden ones, are obvious to casual riders. Trust your service place – your bike dealer.

Consult your bike dealer about the exact service plan and maintenance schedule of your bicycle. The dealer shall propose the schedule depending on the model of your bicycle and the way you use it. The intervals stated above are the recommended maximum intervals for regular bicycle maintenance, i.e. they cannot be extended under any circumstance. If you ride your bicycle more intensely, or if your bike dealer advises you, we recommend that you shorten the intervals and extend the scope of tasks carried out. For example, if you ride your bicycle in adverse climatic conditions, on hard terrain or you have equipped your bicycle with specific components with a different service interval and scope of regular maintenance stated by the manufacturer (exact instructions regarding the service of particular components will be provided by your bike dealer).

GUARANTEE – GENERAL PRINCIPLES

- 1) **BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.**, provides a 24-month frame and component guarantee for its products.
- 2) **BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.**, will repair, at its own expense, all defects resulting from defective material, processing, construction and assembly that appear within the guarantee period. The guarantee does not apply to damage resulting from an accident, frame or overstressing the bike with an extreme load, incorrect use, operation or maintenance different from the procedure specified by the manufacturer in the manual, poor storage or unprofessionally performed repair.
- 3) The guarantee should be claimed without undue delay. Repair shops will carry out repairs within 30 days. The guarantee period will be extended by the period during which a guarantee repair is carried out.

The manufacturer of the bike bears no liability for damage resulting from a defect that did not exist when the manufacturer launched the product in the market or occurred later and the manufacturer also bears no liability for any damage caused by the injured party by its behavior or neglect by such a party or a person for whom the injured party is responsible. In particular, failure to observe the principles mentioned in this Operation Manual is considered to be such behaviour or neglect.



PROVISION OF GUARANTEE IN INDIVIDUAL SPECIFIC CASES

Frame and front fixed fork

the guarantee applies to defects of the material, its connections and perforation by rusting. A guarantee cannot be claimed in cases caused by accident or unprofessional repair. Deformations of the arms and ends forward, backward or to the side are always caused by overloading or accident.

Gear changing system

the guarantee applies to material defects. Deformation of the stem in case of pulling past the mark is not accepted.

Bottom bracket assembly

the guarantee covers defects of material and its thermal processing. Standard adjustment for backlash is not a subject of guarantee repairs; deformed or torn out threads of components and a damaged crank square will also not be accepted.

Pedals

the guarantee applies to material defects. The guarantee cannot be claimed in case of a broken pedal frame, bent pedal axle or pedal torn from the crank.

Tyres

the guarantee is provided for production defects (deformed tyre etc.).The guarantee does not apply to a tyre rubbed through by the brake pads, tyres worn by riding or braking action.

Wheels

the standard guarantee covers material defects (broken rim, hub, cog, axle, spoke – within 30 days) including surface finish defects.

Brakes, rear derailleur and front derailleur

the guarantee covers material defects.The guarantee does not apply to adjustments. Setting changes partially due to storage, handling and riding and tuning belongs to standard maintenance.

Saddle, seatpost

material defects are accepted, they are considered from the viewpoint of fulfilling its function. Grooves resulting from the seatpost moving in the saddle tube cannot be claimed.

Chain

a material defect or breakage is a subject of the guarantee.The guarantee does not apply to standard wear and tear or reduction of function as a result of neglecting maintenance.

Reflectors

broken reflectors are not a subject of the guarantee.

Completely spring-loaded frame

the guarantee applies to material, welds and individual movable components. In principle, it cannot be claimed in case of damage caused by:

- **accident**
- **sport competition activity**
- **overloading in extreme conditions (difficult downhill ride, riding in water and snow)**
- **exposure to weather effects (rain, sunshine, storage in a wet environment)**
- **unprofessional repair**
- **by two persons riding on one bicycle**
- **violent damage**
- **jumps when riding**
- **insufficient maintenance**

The guarantee does not apply to the movable parts of a mechanism if these components were not tightened properly and the bike was used in spite of this fact.These components become worn by usage and for that reason, regular maintenance is necessary.

Caution: If you do not have experience in the repair of completely spring-loaded frames, leave service to a qualified mechanic.

Each fall may result in a risk to your life or health or cause damage to your bike or to third parties.This warning should never be forgotten when riding a bicycle.

IMPORTANT CAUTION

Claims do not apply to standard maintenance of the bike:

1. Loosened cranks on the central axle (insufficiently tightened central bolt)
2. Backlash in the quill assembly (insufficiently tightened locking nuts of the quill assembly)
3. Incorrect operation of the brakes (resulting from the use and consequent wear of the brake shoes, stretching of the brake cables)
4. Chain slipping down (resulting from incorrect gear changing and consequent chain crossing and slipping or dragging against other cogs)
5. Incorrect rear or front derailleur operation (tearing out of the control cables and consequent insufficient maintenance)
6. Backlash in the front and rear hubs (insufficiently tightened cones in the hubs)

LETTER OF GUARANTEE

GUARANTEE FOR THE FRAME AND COMPONENTS

– 24 months for the frame and 24 months for the components –

GENERAL PRINCIPLES

BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o. confirms herewith that the bicycle of the mentioned type and serial number complies with the national standards and technical regulations. The company provides a guarantee for this bicycle from the date of its sale to the final customer. The guarantee period will be extended by the period of execution of a potential guarantee repair. The company will repair, at its own expense, all defects occurring during that period resulting from defective material, processing, construction and assembly.

GUARANTEE CONDITIONS

- The product must be used solely for the purpose for which it has been produced
- The product must be stored properly and maintained in accordance with the manual
- When claiming a guarantee, the bike must be complete and cleaned
- Claims under the guarantee must be made without undue delay to the outlet from which the product was purchased. The sales receipt showing the date of purchase must be submitted. Please describe what you are claiming for. A photo can be useful in this regard.

Please ensure to provide the WBF number..... (see frame downpipe).

CLAIMS RESULTING FROM THE GUARANTEE WILL BECOME VOID

- If it is ascertained that the user bears the fault for product damage (resulting from an accident, unprofessional repair, poor storage etc.) and not the manufacturer
- By failing to assert a claim resulting from guarantee within the guarantee period
- If the product has not been used properly and maintained in accordance with the manual
- The guarantee does not cover the standard wear and tear of individual components

Your Volkswagen partner or the BFI Service Hotline (language: English) would be pleased to answer any further questions you may have.

BIKE FUN International s.r.o.

Areál Tatry 1445/2
742 21 Koprivnice
Czech Republic

Service Hotline
Phone: 00420 591005820
Email: service.center@bikefunint.com

Available: Monday – Friday 8am – 5pm

Notice d'utilisation



ibfi

Sommaire:

Introduction

Terminologie de base d'un vélo

Différentes catégories de vélos et leur utilisation

Les 150 premiers kilomètres

Ce qu'il faut surveiller pendant le rodage

Comment utiliser son vélo pendant le rodage?

Outils dont vous ne pouvez vous passer

Instructions de base

Instructions de montage :

Couples de serrage recommandés pour les pièces des vélos

Réglage du vélo suivant les besoins du cycliste

Montage de la roue avant

Montage du guidon

Montage de la potence dans une fourche à pivot fileté

Montage de la potence Ahead dans une fourche à pivot lisse

Montage de la selle

Réglage de la position et de l'inclinaison de la selle

Réglage de la hauteur correcte de la selle

Montage de la tige de selle en carbone

Montage des câbles de frein

Réglage des freins

Montage de la pédale

Fonctionnement des dérailleurs avant et arrière

Dérailleur avant

Dérailleur arrière

Nouveau réglage du câble

Réglage des roulements

Fixations à serrage rapide

Pédalier

Vélos d'enfants

Entretien du vélo

Garantie - principes généraux

Reconnaissance de la garantie - cas concrets

Avertissements importants

Remarques

Principes généraux

Conditions de la garantie

Disparition du droit à la garantie

Cher Client,

La société BIKE FUN INTERNATIONAL vous remercie d'avoir acheté un de ses produits, ce vélo, équipé de composants de qualité fabriqués par des sociétés renommées.

Ce VTT est adapté à une utilisation tout-terrain et n'est pas destiné à être utilisé de façon courante sur les voies routières s'il n'est pas équipé de pare-boue et d'éclairage. Les vélos tout terrain ou les vélos de trekking (city bike) équipés de pare-boue et d'éclairage peuvent être utilisés sur les voies routières. L'usage de bicyclette sur la voie publique est régi par les dispositions légales en vigueur (par exemple en matière d'éclairage et de catadioptrés).

Ce vélo ne peut être utilisé que dans l'objectif pour lequel il a été fabriqué. Cette notice d'utilisation, qui comprend également les conditions de la garantie, vous aidera à maintenir votre vélo en bon état de fonctionnement. La société BIKE FUN INTERNATIONAL s.r.o., fabricant de votre nouveau vélo, vous souhaite de nombreux kilomètres passionnants et en toute sécurité.

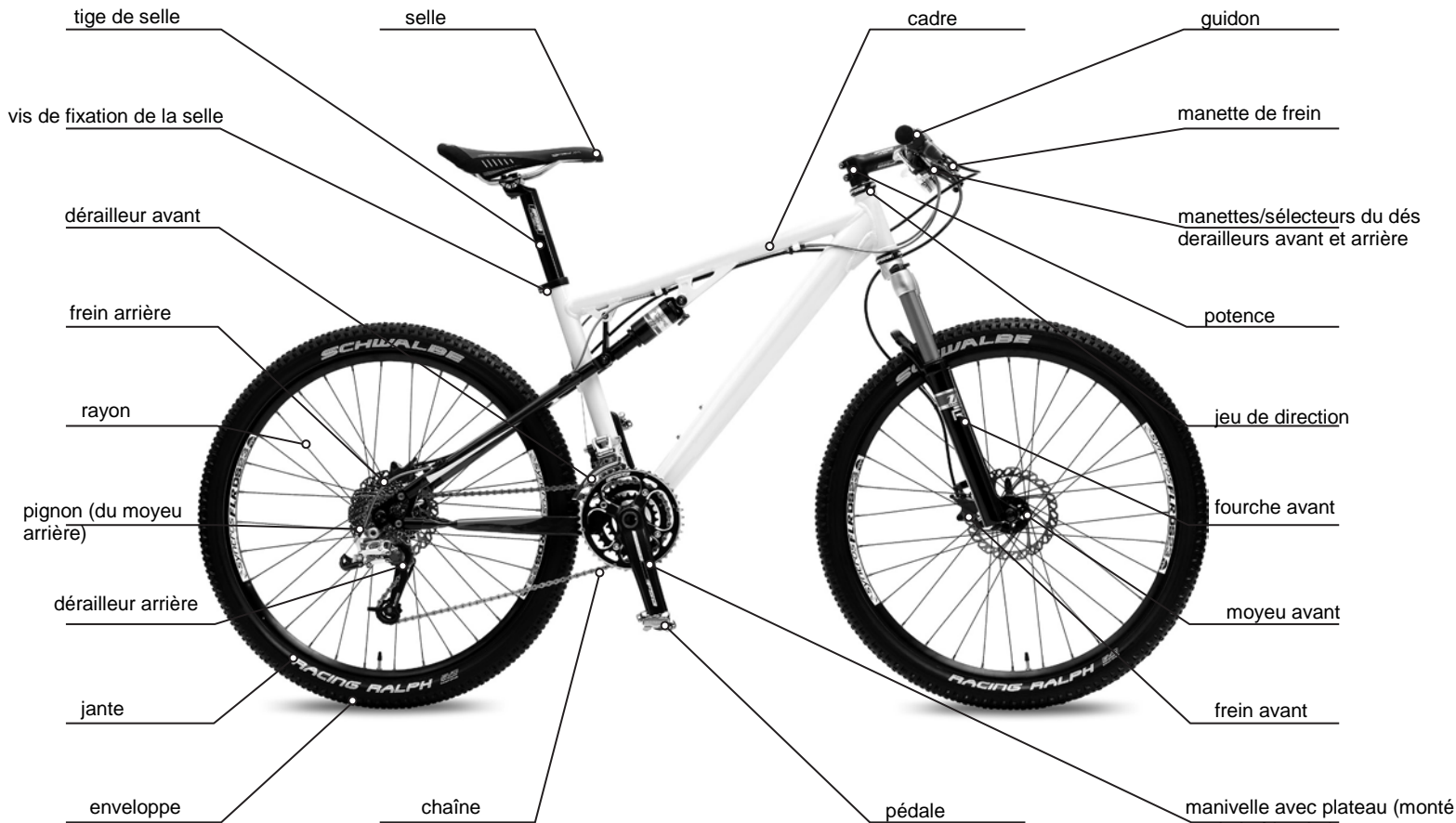
Attention ! Le vélo est prémonté, mais il n'est pas en état de marche.

Veuillez contacter un atelier de vélos professionnel, pour laisser faire le montage final en toute sécurité.

Avertissement général

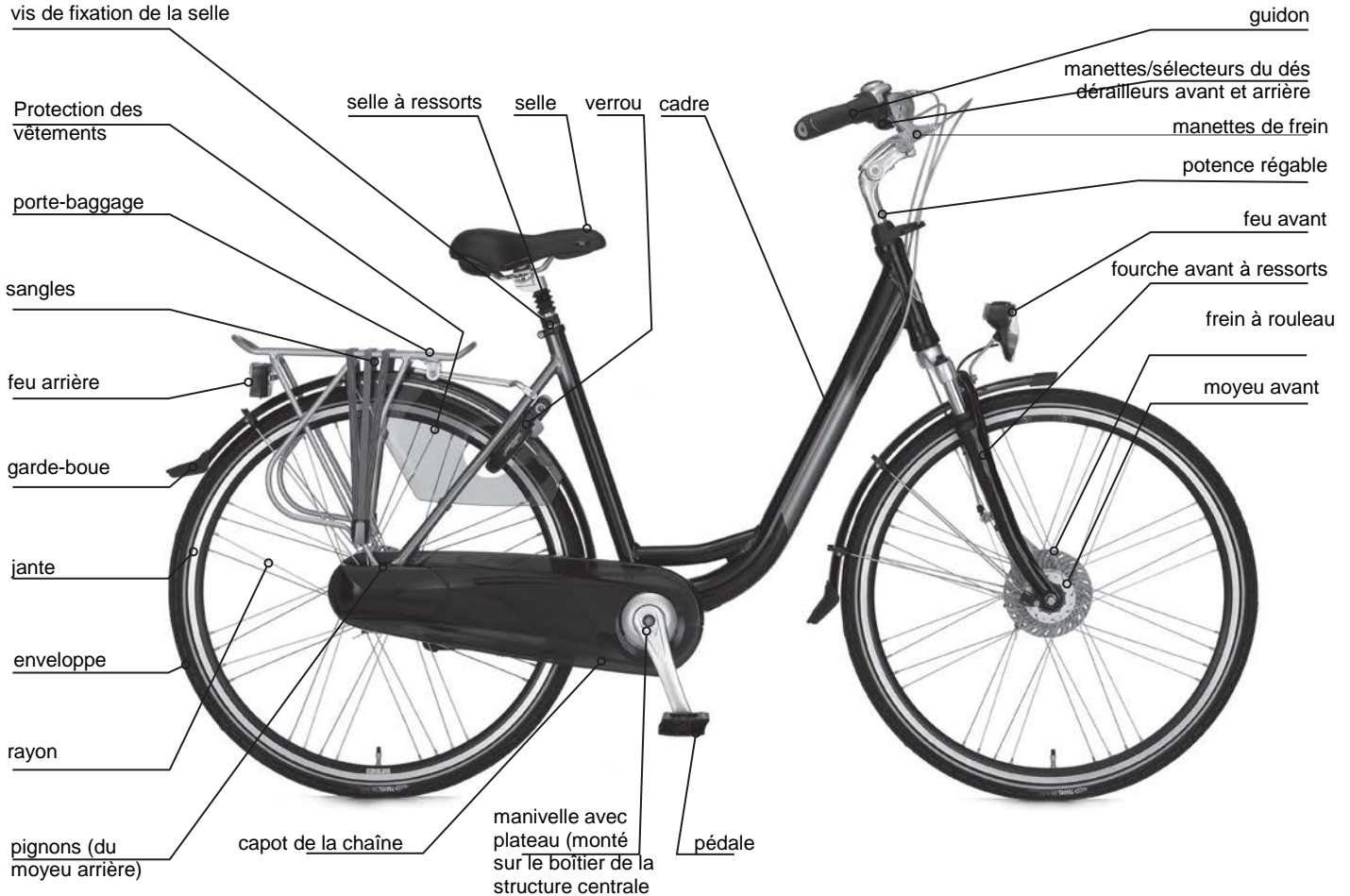
Le cyclisme peut présenter des risques malgré toute l'attention prêtée. Pour éviter tout problème, il est indispensable d'assurer une maintenance soignée du vélo car elle réduit le risque d'accident et de blessure. Cette notice d'utilisation comprend de nombreux avertissements et mises en garde relatives aux conséquences d'une maintenance négligée ou de contrôles techniques irréguliers de votre vélo. Nombre de ces avertissements et mises en garde signifie : « Vous pouvez perdre le contrôle du vélo et tomber ». Comme une blessure grave ou même la mort peut être la conséquence d'une telle chute, ces mises en garde ne devraient jamais être oubliées. Nous recommandons d'utiliser un casque de protection certifié lorsque vous utilisez le vélo.

TERMINONOLGIE DE BASE D'UN VÉLO

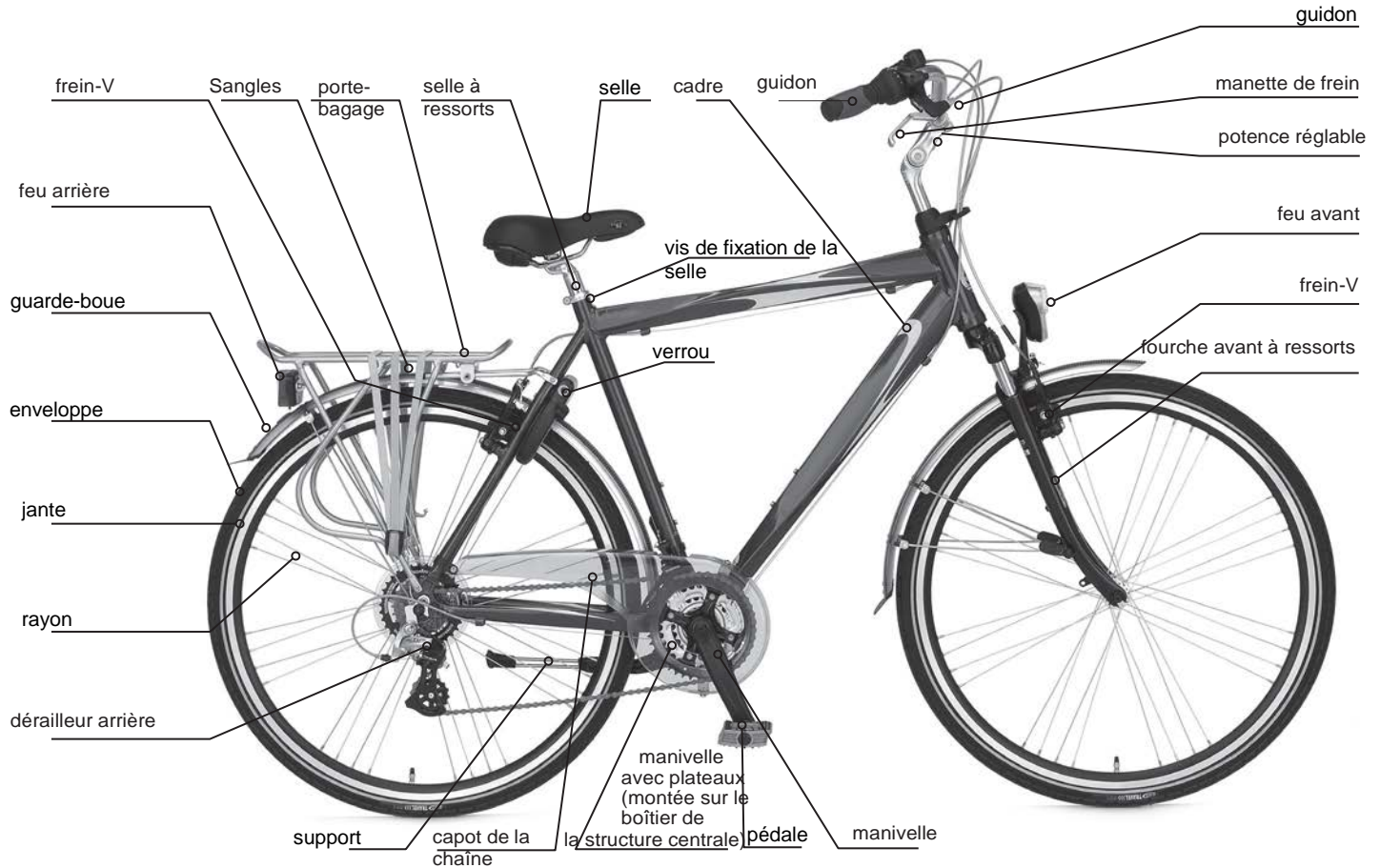


Remarque: L'équipement d'un vélo varie en fonction de sa catégorie!

TERMINOLOGIE PRINCIPALE DU VÉLO – VÉLO DE VILLE



TERMINOLOGIE PRINCIPALE DU VÉLO – VÉLO DE TREKKING



DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE VÉLOS ET LEUR UTILISATION :

Vélos d'enfant ISO 4210-2 : tous les vélos d'enfant jusqu'à la taille 20" sont destinés à une utilisation sur les terrains de jeu et aires délimitées, et seulement sous la surveillance des parents ou d'une personne responsable.

La charge recommandée pour les vélos d'une taille 20" est au maximum de 30 kg ; d'une taille 24", au maximum 45 kg.

Vélos MTB ISO 4210-2 : ils sont destinés à une utilisation sportive tout terrain. La charge recommandée est inférieure à 100kg.

Vélos de route ISO 4210-2: conçus exclusivement pour les routes et les voies à surface lisse. La charge recommandée est de 100 kg maximum.

Vélos de trekking et de ville ISO 4210-2 : ils sont destinés à une utilisation sur les voies routières et un terrain facile, plutôt orientés vers le tourisme et les loisirs. La charge recommandée est inférieure à 120 kg.

Vélos électriques : vélos avec propulsion électrique auxiliaire VAE (vélos à assistance électrique, e-vélo ou pédélec), pour lesquels s'appliquent les mêmes conditions que pour les vélos ordinaires. Leur utilisation ne nécessite pas d'immatriculation, de fiche technique, de contrôle technique ni d'assurance obligatoire. Pour circuler sur un vélo à assistance électrique, vous n'avez pas besoin de permis de conduire, ni de casque cycliste si vous avez plus de 18 ans. La charge recommandée est de 120 kg maximum. Les vélos à assistance électrique sont classés juridiquement parmi les vélos ordinaires dans la plupart des pays. Informez-vous quant aux directives et classifications spécifiques et régionales de votre pays.

Chacun de nos vélos est conçu pour une portance totale maximale (somme du poids du vélo, du cycliste et du chargement).

Vélos pour enfant : jusqu'à une taille de 20" (50,8 cm) 45 kg, jusqu'à une taille de 24" (60,96 cm) 60 kg

Vélos de route et VTT : 115 kg

Vélos de trekking et de ville: 140 kg

Vélos à assistance électrique: 145 kg

CATÉGORIES DE VÉLOS



High-Performance Road

CONDITIONS DE TYPE 1 : Vélo destiné à circuler sur une surface renforcée, où les pneus ne perdront pas le contact avec le sol.

ADAPTÉ : uniquement sur surface renforcée.

INADAPTÉ : pour circuler sur terrain, hors-route, faire du cyclo-cross ou du cyclotourisme avec porte-bagage ou panier.

COMPARAISON : Les matériaux employés sont optimisés de manière à garantir un faible poids et une performance spécifique.



Les vélos de catégorie 2 sont destinés à rouler sur les pistes de graviers ou de terre entretenues avec de faibles pentes, où les pneus n'ont pas besoin d'être en contact permanent avec le sol. La hauteur de sauts et de chutes maximale est inférieure à 15 cm (6").



Conditions de circulation de type 3.

Circulation sur les chemins, passage de petits obstacles et de passages techniques moyennement difficiles, et aussi de sections où les pneus décollent brièvement du sol ; sauts et chutes de moins de 61 cm (24").

INADAPTÉ : pour le style de course « Hardcore Freeriding », « Extreme Downhill », « Dirt Jumping », « Slopestyle » ou la course très agressive et extrême. Inadapté aux sauts, aux chutes dures et aux chocs répétés sur les obstacles.



All Mountain

CONDITIONS DE TYPE 4 : Vélos adaptés aux conditions de type 1, 2 et 3, plus à la circulation sur les surfaces non aménagées, techniquement contraignantes, avec des obstacles moyens et de petites bosses.

ADAPTÉ : à la montée des sentiers de collines. Les vélos de type All-Mountain (Montagne tout-terrain) permettent de circuler sur un terrain plus difficile, sur de plus grands obstacles et des bosses moyennes, sauts et chutes de moins de 122 cm (48")

INADAPTÉ : aux formes extrêmes de sauts de type « Hardcore », « Freeriding », « Downhill », « North Shore », « Dirt Jumping », « Huckling »



Vélos de descente Gravity, Freeride et Downhill

CONDITIONS DE TYPE 5 : Vélos adaptés aux sauts, au hucking, aux hautes vitesses ou à la course agressive sur les surfaces bosselées ou les chutes sur surfaces planes. Ce type de course est cependant extrêmement dangereux et met à dure épreuve le vélo de manière imprévisible, ce qui peut causer une surcharge du cadre, de la fourche ou des différentes pièces. Si vous souhaitez circuler sur un terrain présentant des conditions de type 5, prenez les dispositions de sécurité requises, comme un contrôle plus fréquent du vélo et un remplacement plus fréquent des équipements. Vous devriez également utiliser un équipement de sécurité complet, casque intégral, protège-genoux, protections des coudes et de la colonne vertébrale.

ADAPTÉ : circulation sur terrain très difficile, qui devrait être réservé aux cyclistes les plus expérimentés.

INADAPTÉ : pour servir de prétexte pour tout essayer.



Vélos pour enfant

Vélos destinés aux enfants. Une surveillance constante de la part d'un adulte est nécessaire. Évitez les zones à circulation automobile, obstacles ou autres dangers, y compris les pentes, rebords, marches, bouches d'égouts, évitez également les surfaces irrégulières et la proximité de piscines.

Si le poids du cycliste avec le bagage est plus important, contactez votre revendeur du vélo, qui procédera aux ajustements et réglages si nécessaire. Lors de l'utilisation du vélo pour d'autres usages que ceux indiqués dans les différentes catégories, il existe non seulement un risque d'usure prématurée, mais également un risque d'endommagement des composants importants et de blessures graves de l'utilisateur, pour lesquels ni le constructeur ni le revendeur du vélo ne porteront la responsabilité. Un usage incorrect peut également entraîner l'expiration de la garantie.

BAGAGES

Il existe différentes manières de transporter des bagages sur un vélo. Premièrement, votre choix dépendra du poids et du volume du bagage, ainsi que du vélo que vous avez l'intention d'utiliser. Les pratiquants du vélo tout terrain et les cyclistes effectuant des compétitions utilisent habituellement un sac à dos. Prenez conseil auprès de votre revendeur du vélo pour savoir quel porte-bagage convient à votre vélo. Confiez si possible son installation au personnel qualifié du point de vente.

MONTAGE ET UTILISATION DES ACCESSOIRES OU PIÈCES SUPPLÉMENTAIRES DU VÉLO

Avant l'achat de tout accessoire ou équipement supplémentaire pour votre vélo (compteur de vitesse, sonnette, phare, porte-bagage, sac, siège enfant, socle, etc.), adressez-vous toujours au revendeur du vélo et prenez conseil sur l'adaptabilité de ce type d'équipement à votre vélo. Lors du montage, procédez en suivant le manuel fourni par le constructeur ou le fournisseur de l'accessoire. Des accessoires montés incorrectement, inadaptés ou non approuvés peuvent dégrader le fonctionnement du vélo et causer une perte d'équilibre et une chute.

Lors du remplacement de levier et de pneus, éventuellement lors de l'ajout de garde-boue, faites attention au risque de distance réduite entre la pointe de la chaussure et le revêtement.

TRANSPORT DES ENFANTS

Le siège enfant est fixé au châssis du vélo. Les fixations sont souvent conçues pour des utilisations occasionnelles et le siège enfant peut ainsi être fixé à presque tous les vélos munis des accessoires nécessaires.

Informez-vous sur la réglementation en vigueur dans votre pays quant au transport des enfants.

Pour d'éventuelles questions, prenez contact avec votre revendeur du vélo.

Un siège enfant ne peut être monté que si le vélo est équipé d'une protection des ressorts du siège. Afin d'éviter que l'enfant ne se coince les doigts, ne montez pas de siège enfant sur un vélo dépourvu de protection des ressorts du siège.

Il est généralement interdit de raccorder une remorque enfants au vélo.

Déplacez-vous toujours avec vigilance sur les voies de communication publiques et respectez les règles de circulation afin d'éviter votre mise en danger ou celle d'autrui.

Ces règles peuvent différer selon les régions et les pays.

AVANT CHAQUE UTILISATION

Avant chaque trajet, vérifiez l'état général du vélo :

- si tous les éléments de raccordement sont bien serrés et l'absence de déformations, rayures ou autres endommagements mécaniques,
- familiarisez-vous en profondeur avec les éléments de commande du vélo, en particulier les freins, le dérailleur et les pédales,
- vérifiez soigneusement l'état du vélo - voir chapitre Instructions de base.

LES 150 PREMIERS KILOMÈTRES

Les 150 premiers km peuvent être définis comme le tour de chauffe pendant lequel le cycliste découvre ses 1ères émotions ainsi que les sensations d'un nouveau sport, et il permet d'autre part de tester la fiabilité d'utilisation et la durée de vie du vélo.

Sur les voies de circulation publiques, soyez toujours prudents et respectez le code de la route, afin de ne pas vous mettre, et les autres, en danger. Ces règles peuvent varier selon les régions et les pays.

CE QU'IL FAUT SURVEILLER PENDANT LE RODAGE

Bien que le vélo soit réglé correctement avant sa première utilisation, la technologie de fabrication des pièces et leur montage exigent un certain temps d'utilisation nécessaire à la stabilisation du fonctionnement correct. De façon générale, tout ce qui bouge et tourne doit trouver et lisser son trajet et tout ce qui est mécaniquement fixé doit se poser et créer les surfaces de contact nécessaires.

Suite au lissage des surfaces de contact, des jeux dans les boîtiers de rotation ou de glissement se créent et les jonctions solides se desserrent parfois.

Qu'est-ce que cela veut dire? Le pédalier peut sembler un peu dur au début mais, après un certain temps, il présente un jeu considérable. La même chose se produit pour la tige de selle qui, au début, est un peu difficile à bouger lors du réglage en hauteur de la selle. Le manque d'entretien des différents ensembles à surveiller de près pourrait également avoir de graves conséquences sur la sécurité de l'utilisation.

Recommandation

Si suite à son utilisation des pièces ou des composants du vélo sont endommagés, remplacez-les sans attendre. Utilisez exclusivement des pièces de rechange d'origine que vous trouverez chez les revendeurs autorisés du vélo. Nous vous recommandons de faire régulièrement contrôler votre vélo au moins une fois par an dans un atelier de service autorisé ! Après un accident, nous vous recommandons impérativement de faire inspecter votre vélo par des professionnels d'un atelier de service autorisé.

1. Fixation des manivelles sur l'axe du pédalier

Serrez à l'aide d'une clé la vis/l'écrou de fixation des manivelles sur l'axe. Vérifiez périodiquement le contact des manivelles sur l'axe, au début avant chaque sortie, ensuite de temps en temps mais surtout à chaque fois que des bruits réguliers sont émis par le corps du pédalier ou si vous soupçonnez la présence d'un jeu. Le jeu créé suite à un serrage insuffisant des vis des manivelles sur l'axe (création d'une déformation du carré de la manivelle) ne donne pas droit à réclamation ou remplacement.

2. Serrage des pédales dans les manivelles

Il est nécessaire de contrôler à l'aide de la clé n°15, et non seulement après la première utilisation, que les axes des pédales soient correctement assis sur la surface des manivelles. Des pédales insuffisamment serrées sur les manivelles suite à l'endommagement du filet de serrage des manivelles ne donnent pas droit à réclamation ou remplacement.

3. Composition du jeu de direction pour fourche fileté

Vérifiez avant chaque sortie le serrage de l'écrou de sûreté de la direction et, en frappant légèrement sur la roue avant, vérifiez qu'il n'y ait pas de jeu dans le logement qui pourrait au fur et à mesure détériorer les cuvettes du jeu de direction. Un serrage insuffisant et l'endommagement progressif des pièces de la direction ne donnent pas droit à réclamation ou remplacement.

composition du jeu de direction pour fourche non fileté

- Vérifiez avant chaque sortie le serrage de la vis de la direction et, en frappant légèrement sur la roue avant, vérifiez qu'il n'y ait pas de jeu dans le logement qui pourrait au fur et à mesure détériorer les cuvettes du jeu de direction. Un serrage insuffisant et l'endommagement progressif des pièces de la direction ne donnent pas droit à réclamation ou remplacement.

4. vis de la potence

Il est nécessaire de serrer de temps en temps les vis de la potence et notamment la vis de serrage du guidon – un guidon qui tourne est très dangereux pour la conduite.

5. freins

Serrez avant la première utilisation les deux manettes de frein et contrôlez visuellement si les patins de frein avant et arrière sont correctement positionnés par rapport aux jantes – voir plus loin les instructions de base.

COMMENT UTILISER SON VÉLO PENDANT LE RODAGE ?

De façon plus sensible et perceptive qu'avec un vélo déjà rodé. Roulez plutôt doucement au début, évitez les descentes extrêmes dans des terrains difficiles. Vous pourrez vous le permettre une fois que vous aurez vaincu l'incertitude et gagné en habileté dans la conduite de votre vélo. Il est très utile de faire pendant les premiers kilomètres les premières expériences, de surveiller le vélo puis régler et visser ensuite tout ce qui se libérera. Il faut donc toujours avoir des outils avec soi, rouler raisonnablement et agir doucement! Grâce au réglage fin de la vis de réglage du dérailleur, normalement un demi-tour ou un tour entier, il est possible de rouler silencieusement. Le réglage du dérailleur avant se fait à l'aide de la vis d'arrêt du changement de vitesses mais la cause du problème réside parfois dans un câble trop ou pas assez tendu, ce qu'il faudra modifier. Il se peut également qu'une position incorrecte du guide du dérailleur frotte sur la chaîne ou qu'elle réduise la capacité du changement de vitesses. Le dérailleur avant doit être parallèle aux plateaux et à la bonne hauteur. Un réglage correct constitue une condition nécessaire mais non suffisante. Si la chaîne n'est pas en bon état, la commande ne peut fonctionner comme il faut. Un maillon rigide entraîne la réduction du passage libre de la chaîne dans le guide, son mauvais déplacement vers les dents des pignons et se manifeste notamment sur les plus petits pignons par des élançements ou des sauts. De la même façon, une chaîne sèche, à cause de sa résistance mécanique, est difficilement utilisable et perturbe considérablement les changements de vitesse. Utilisez plutôt pour la lubrification de la chaîne des huiles liquides au téflon et à haute capacité à pénétrer dans les interstices ou des graisses spéciales pour chaînes. Les huiles mécaniques classiques sont certes beaucoup moins onéreuses mais la chaîne doit être complètement enduite, l'huile en excès doit être enlevée de la surface et il est malgré cela pratiquement impossible de prévenir la création de cambouis. Il est préférable de prêter une grande attention à la chaîne dès le début de l'utilisation et jusqu'à la fin de sa vie technique. Car si vous manquez le moment propice de son remplacement, il est pratiquement certain qu'il faudra également changer la cassette et peut-être aussi les plateaux (mais cela ne se produira certainement pas pendant les 150 premiers kilomètres). Et n'oubliez pas: si, pour n'importe quelle raison, vous êtes amenés à démonter la chaîne, tous les maillons sont démontables sauf ceux avec un rivet noir. Les rivets de chaîne noirs sont d'un diamètre supérieur aux autres et leur extraction agrandit l'orifice du maillon de sorte que le serrage suivant du rivet n'a plus aucune chance d'assurer un fonctionnement fiable. Il est fort probable que la chaîne se désaccouplera de nouveau à cet endroit. N'utilisez les rivets noirs que pour le remontage, évitez-les toujours lors du démaillage.

OUTILS DONT VOUS NE POUVEZ VOUS PASSER

- clefs Allen 8, 6, 5, 4, 3, 2
- clefs plates fines 17, 14, 13
- tournevis en croix fin et plus grand
- leviers de montage
- clefs plates 15, 10 (2x), 9, 8
- clefs destinées au démontage du jeu de direction 40, 36, 34 (2x selon les dimensions nécessaires)
- ensemble de réparation des chambres à air
- pompe à air

Équipement additionnel

- dérives-chaîne HG
- extracteur de manivelles (et la clef plate correspondante)
- clef à tube 14 fermée (15) mm
- outil de libération des pignons 2x (fouets)
- clé de centrage
- enlève-roue ou clefs spéciales pour cassettes
- fourche de centrage
- appareils de mesure de l'usure des chaînes et pignons

De nombreux travaux d'entretien et de réparation nécessitent des connaissances professionnelles et des outils spéciaux. Ne commencez jamais une modification de votre vélo si vous avez les moindres doutes sur vos capacités à achever les travaux. Un service négligé peut mettre en danger votre vie ou votre santé ou entraîner des dommages à votre vélo ou à une tierce personne

INSTRUCTIONS DE BASE

Avertissement: un vélo comporte plusieurs composants mobiles (roues à rayons, plateaux, chaîne,...) qui peuvent présenter un risque d'accrochage de membre, de cheveux ou de parties de vêtements lors de leur utilisation. Soyez donc très vigilants non seulement lors de l'utilisation courante du vélo mais aussi lors de son entretien.

Le vélo et ses composants ont une certaine durée de vie et les matériaux utilisés se fatiguent après un certain temps. Si la durée de vie d'un certain composant prend fin, il peut soudain devenir défaillant et provoquer des blessures graves ou la mort du cycliste. En cas d'apparition de tout signal indiquant la fin de vie d'un certain composant, il est nécessaire de le remplacer sans délai.

Un accident peut mettre fin prématurément à la durée de vie de différents composants du vélo. Ceux-ci peuvent subitement devenir défaillants et causer la perte de contrôle du vélo et mettre en danger votre vie ou votre santé ou provoquer des dommages sur votre vélo ou à un tiers.

Les parties pliées, surtout celles qui sont fabriquées en aluminium, peuvent se casser sans avertissement préalable. Elles ne peuvent pas être réparées ou redressées car il existe toujours un risque de rupture. Cela concerne surtout les fourches, le guidon, la potence, les manivelles et les pédales. En cas de doute, il vaut mieux remplacer ces éléments. Prenez contact avec votre revendeur du vélo.

En cas d'exposition prolongée du vélo à la lumière directe du soleil, les couleurs fluo et néon peuvent pâlir ou changer. Nous ne recommandons pas d'exposer et de stocker le vélo au soleil.

Si votre vélo est muni de composants en carbone, il est impérativement nécessaire de faire vérifier professionnellement le vélo par votre revendeur du vélo après un accident. Le carbone est une matière extrêmement résistante et durable qui se distingue par un poids peu élevé. Grâce à ces qualités, il convient à la fabrication des pièces de haute qualité.

Néanmoins, le carbone est aussi très fragile et en cas d'accident il a tendance à se casser au niveau du pli. Si une pièce en carbone est exposée à une forte chute ou à une charge excessive, sa détérioration ne doit pas nécessairement se manifester à l'extérieur. Mais cela ne signifie pas qu'elle n'est pas endommagée. La détérioration des fibres en carbone intérieures ne doit pas nécessairement se manifester par des modifications sur la surface de la matière.

De ce fait, il est très dangereux d'utiliser les pièces en carbone ayant été exposées à une forte chute ou à une charge excessive.

Les composants en carbone endommagés peuvent soudainement se casser et occasionner des blessures graves au conducteur. Si le châssis en carbone, la fourche ou un autre composant de votre vélo commence à émettre des bruits de claquement ou si vous y découvrez des écrasements, des déformations, des changements de couleur, des égratignures ou des rayures, n'utilisez en aucun cas le vélo jusqu'à ce que la pièce endommagée soit remplacée! Contactez sans délai votre revendeur du vélo et demandez-lui conseil quant à la situation.

Les composants en carbone ne doivent jamais entrer en contact avec des températures élevées qui sont nécessaires par exemple lors d'une pulvérisation ou lors du décapage du vernis. Une telle température pourrait endommager le composant. Évitez aussi de ranger le vélo dans une voiture si elle est exposée à un fort rayonnement solaire. Ne rangez pas non plus votre vélo à proximité de sources de chaleur.

Fourche avant:

Les fourches tordues ou usées doivent être remplacées, il ne faut jamais les réparer.

Roue avant:

La roue doit être placée dans la fourche avant et dûment serrée à l'aide des écrous de sûreté. Le moyeu est protégé de l'humidité et des impuretés mais il faudrait le contrôler régulièrement notamment suite à l'utilisation du vélo dans des terrains difficiles (le terme „terrain difficile“ sous-entend dans cette notice d'utilisation un terrain poussiéreux, boueux, raviné, etc.). La roue doit tourner librement si on la fait tourner manuellement, avec de très faibles frottements ou jeux. L'utilisation de fixations à serrage rapide des roues du vélo peut avoir pour conséquence la création d'un jeu ou la libération de la roue, ce qui peut endommager le vélo ou causer des blessures graves ou même entraîner la mort. Cela peut donc mettre en danger votre vie, votre santé ou entraîner des dommages à votre vélo ou à une tierce personne.

Pour cela il est indispensable de:

- 1) demander à votre revendeur du vélo de vous donner le procédé exact de montage et démontage sûr et sécuritaire des roues.
- 2) comprendre et appliquer les techniques correctes de fixation de la roue à l'aide des dispositifs de fixation rapide.
- 3) vérifier avant chaque utilisation si la roue est fixée de façon sécuritaire. L'enlèvement ou l'endommagement du système de serrage rapide est très dangereux et peut conduire à l'annulation de la garantie et à des blessures graves ou la mort. Le réglage incorrect du mécanisme de fixation à serrage rapide peut avoir pour conséquence des vibrations ou la libération de la roue, qui peuvent causer des blessures graves ou la mort.
- 4) vérifier avant chaque utilisation que la jante ne soit pas trop usée, ce qui pourrait mettre en danger votre vie ou votre santé et entraîner des dommages à votre vélo ou à une tierce personne.

Roue arrière:

La roue doit être placée dans la fourche arrière et dûment serrée à l'aide des écrous de sûreté. Le moyeu est protégé de l'humidité et des impuretés mais il faudrait le contrôler régulièrement, notamment suite à l'utilisation du vélo dans des terrains difficiles. La roue doit tourner librement si on la fait tourner manuellement, avec de très faibles frottements ou jeux. L'utilisation du vélo avec des fixations à serrage rapide peut avoir pour conséquence la création d'un jeu ou la libération de la roue qui peuvent mettre en danger votre vie, votre santé ou entraîner des dommages à votre vélo ou à une tierce personne.

Pour cela il est indispensable de:

- 1) demander à votre revendeur du vélo de vous indiquer le procédé exact de montage et démontage sûr et sécuritaire et qu'il vous fasse démonstration.
- 2) comprendre et appliquer les bonnes techniques de fixation de la roue à l'aide des fixations rapides.
- 3) vérifier avant chaque utilisation si la roue est fixée de façon sécuritaire. L'enlèvement ou l'endommagement du système de fixation rapide peut avoir pour conséquence la création d'un jeu ou la libération de la roue qui peuvent mettre en danger votre vie ou votre santé et entraîner des dommages à votre vélo ou à une tierce personne.
- 4) vérifier avant chaque utilisation que la jante ne soit pas trop usée, ce qui pourrait mettre en danger votre vie ou votre santé et entraîner des dommages à votre vélo ou à une tierce personne.

Jante:

Conservez les jantes non endommagées et dûment centrées. Contrôlez régulièrement leur état et l'avancement de leur usure.

Etat d'usure

- a) Système de sécurité – l'usure de la jante est indiquée par la profondeur de la ligne longitudinale de la surface de freinage. Dans le cas où la profondeur est faible, n'utilisez plus la jante et demandez à votre revendeur du vélo de la remplacer.
- b) Système RDA – l'usure ou l'endommagement de la jante est indiqué à l'aide d'un liquide de couleur sortant des cavités de la jante. Dans ce cas, n'utilisez plus la jante et demandez à votre revendeur du vélo de la remplacer.

Pédalier / boîte de pédalier:

Vérifiez l'ensemble central et chaque fois après avoir utilisé le vélo dans un terrain difficile. L'arbre doit tourner librement sans jeu latéral. La bague de sûreté doit être serrée et les roulements correctement graissés.

Guidon:

Adaptez-le pour un confort maximum et serrez suffisamment toutes les vis de la potence à l'endroit de passage du guidon dans la potence.

L'indication de la sortie minimale d'engagement ne doit pas être visible au-dessus du jeu de direction. L'endommagement du guidon peut avoir pour conséquence la perte de contrôle du vélo et une chute. La poignée du guidon desserrée peut mettre en danger votre vie ou votre santé et causer un dommage à votre vélo ou des tierces personnes. Nous recommandons de serrer les vis de fixation du guidon avec un couple de serrage de 7Nm. Si votre guidon est muni de rallonge de cintres, nous recommandons de les serrer à l'aide d'un couple de serrage de 7 Nm.

L'utilisation d'un adaptateur aérodynamique ou autre élément sur le guidon peut avoir un effet négatif sur la capacité du cycliste à réagir lors du freinage et dans les virages.

Dérailleur arrière et dérailleur avant:

Maintenez-les dûment réglés. Changez de vitesse seulement lorsque vous pédalez et dans une montée, essayez d'alléger vos jambes en changeant de vitesses (pour réduire la tension de la chaîne), évitez les coups sur le dérailleur arrière.

Si le dérailleur arrière ou le dérailleur avant sont mal réglés, ne changez jamais de vitesse pour arriver sur la roue dentée la plus petite ou la plus grande. Cela pourrait causer le blocage de la chaîne, suivi par une perte de contrôle et chute.

Chaîne:

- Mesurer régulièrement son jeu et changer de chaîne si cela s'avère nécessaire (environ après 1000 km).
- Graissez-la souvent et enlevez à l'aide d'un chiffon la graisse superflue. Nettoyez-la à l'aide d'une huile liquide.
- La durée de vie de la chaîne peut varier en fonction de la marque de la chaîne et des conditions d'exploitation.

Nous recommandons de faire changer la chaîne dans des ateliers d'entretien spécialisés. Pour les vélos à une vitesse, il est nécessaire de conserver une tension suffisante de la chaîne. Si la chaîne se libère, il est nécessaire de la tendre à nouveau. Tendez la chaîne en desserrant l'écrou de la roue arrière et tendez la chaîne en tirant la roue vers l'arrière. A la fin, serrez les écrous de la roue arrière.

Les vélos de ville sont d'habitude équipés d'un capot complet de la chaîne. Ce capot protège la chaîne contre la boue et l'eau de pluie et le cycliste contre la graisse issue de la chaîne). Contrôlez régulièrement la tension de la chaîne. Ouvrez le capot de la chaîne et vérifiez la tension. Si vous appuyez sur la chaîne (entre la roue avant et arrière de chaîne) et celle-ci avance (en direction vers le haut ou le bas) approximativement de 10mm, sa tension est optimale. Si la chaîne avance de plus de 10mm, sa tension est très petite et il faut tendre plus la chaîne. Desserrez les vis arrière et déplacez la roue en arrière. Après ce réglage, resserrez les vis.

Les vélos de trekking ont pour la plupart un capot ouvert de la chaîne qui protège les cyclistes contre une chaîne graissée.

Pneus:

Gardez les pneus gonflés à une pression correcte, à la pression inférieure des pressions d'air maximales recommandées sur la jante ou l'enveloppe. Utilisez une pompe à main ou à pied. Vérifiez que les pneus sont bien installés dans la jante.

Ne surgonflez jamais le pneu. Une pression excessive peut endommager le pneu ou la jante et endommager le vélo et causer une blessure du cycliste ou des personnes environnantes. Pour gonfler les pneus, n'utilisez jamais les tuyaux à air des stations-service.

Manivelles et pédales:

Graissez occasionnellement les pédales, notamment après avoir utilisé le vélo dans un terrain difficile. N'essayez pas de redresser une éventuelle courbure des manivelles ou du plateau. Serrez après la première utilisation les vis des manivelles; contrôlez les vis du plateau et les axes des pédales. Ne continuez jamais à utiliser votre vélo si la manivelle se libère (le carré de la manivelle) de l'axe central ou si la pédale se libère de la manivelle. Le droit à garantie ne concerne pas le jeu des manivelles et des pédales créé suite à un entretien insuffisant.

L'utilisation de cale-pieds exige une certaine habileté. Si vous n'arrivez pas à les utiliser de façon automatique, un certain niveau de concentration est nécessaire, ce qui peut par la suite abaisser votre niveau d'attention pendant l'utilisation du vélo et avoir pour conséquence une perte de contrôle et la chute. Entraînez-vous à utiliser les cale-pieds uniquement en dehors des voies dangereuses et fréquentées. Ne serrez pas les cale-pieds tant que vous n'êtes pas sûrs de les utiliser sans problèmes. Ce type de pédales ne peut être utilisé qu'avec des chaussures spécialement adaptées et qui s'insèrent solidement dans les pédales. L'utilisation du vélo exige une connaissance parfaite de l'utilisation des pédales. Dans le cas contraire, votre attention est détournée de la conduite ce qui entraîne une perte d'attention conduisant à une perte de contrôle et la chute. Entraînez-vous à l'utilisation des cale-pieds uniquement en dehors des voies dangereuses et fréquentées.

Freins:

FREINS À DISQUE :

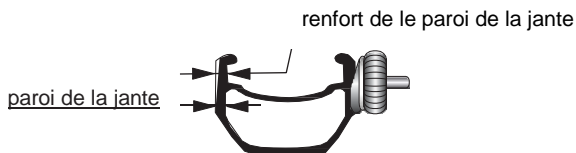
Les freins à disque, tout comme les freins sur jante, s'activent par des leviers situés sur le guidon. Les freins à disque se distinguent par leur excellente capacité de freinage et une bonne résistance aux aléas de la météo. En comparaison aux freins sur jante, ils réagissent beaucoup plus rapidement par temps humide et la performance de freinage maximale est quasi instantanée. Les nouvelles plaquettes de frein doivent être rodées avant d'atteindre leur puissance de freinage optimale. A cette fin, accélérez la vitesse du vélo 30x à 50x à environ 30 km/heure et freinez à chaque fois jusqu'à l'arrêt total.

Les freins à disque chauffent pendant l'usage. Pour cela, ne touchez pas les disques et les mâchoires, en particulier juste après une course prolongée en descente. N'utilisez pas d'eau ou d'autres liquides pour le refroidissement.

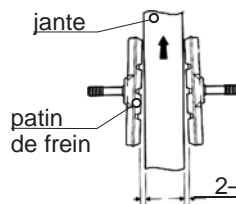
Vérifiez régulièrement le niveau d'usure des plaquettes de frein. Appuyez sur le levier de frein pour vérifier visuellement à intervalles réguliers que de l'huile ne fuit pas à la jonction tuyau / étrier / levier. En cas de fuite du liquide de freinage, adressez-vous immédiatement au revendeur du vélo, car la fuite pourrait causer la défaillance de vos freins.

Les plaquettes de frein et les disques ne doivent être nettoyés qu'avec de l'alcool ou des produits spéciaux. Faites régulièrement contrôler et régler vos freins auprès de votre revendeur du vélo.

Avertissement: pour les modèles de roues avec étriers V-brake ou autres freins de jante, il se produit une usure de la surface de freinage de la jante. C'est pourquoi il faut prêter attention à l'usure de la jante et du patin de frein. Vous trouverez sur nos modèles de vélos deux types d'indication de l'usure de la jante.



Usure recommandée de la surface de freinage = 0,35mm.



Gardez les patins de frein réglés à une distance de 2–4mm de la jante, avec une légère inclinaison selon la figure. Contrôlez leur usure et si nécessaire, remplacez-les. Enlevez l'huile ou les impuretés accumulées sur la jante et le patin de frein. Il est très important de régler les freins de façon précise par rapport à la distance de mouvement du levier de frein afin que toute la force de freinage soit utilisée dans cette distance.

Si l'effet de freinage maximal n'est pas atteint dans le cadre du mouvement du levier de freinage, vous pourrez perdre le contrôle du vélo, entraînant la mise en péril de votre vie ou de votre santé ou des tierces personnes ou endommager votre vélo.

Avertissement: la conduite dans un terrain mouillé est beaucoup plus difficile que sur un terrain sec. Dans ce cas, l'efficacité des freins est réduite et c'est pourquoi le cycliste devrait se comporter de façon prudente.

Le modulateur de puissance de freinage peut être utilisé pour un frein sur jante (frein enV), mécanique à disque et moyeux (Shimano Inter-M).

Selon la conception du frein, un frein mécanique est équipé d'un modulateur de puissance de freinage. Le modulateur dose la force du levier de freinage et empêche le blocage de la roue avant. Le modulateur est intégré entre le levier de freinage et le frein sur jante.

Sur le frein Shimano Inter-M, du bruit peut être émis lors du fonctionnement du modulateur de force de freinage, ce n'est pas un signe de défaillance.

Câbles de commande:

Tendez correctement les câbles. Contrôlez-les régulièrement, ne les laissez pas libres et remplacez-les s'ils sont usés. Ne faites en aucun cas de boucles sur les câbles. Utilisez des têtes de câble en aluminium pour protéger les extrémités effilées.

Adaptation de la selle:

Adaptez la hauteur et l'angle de la selle pour votre propre confort. Ne sortez pas la tige de selle plus haut que l'indication d'introduction minimale dans le cadre du vélo. Si la selle tourne dans le cadre, serrez-la à l'aide de la vis de selle.

Si la tige de selle est sortie plus haut que l'indication de l'introduction minimale, elle risque de se casser, ce qui peut provoquer une perte de contrôle et la chute. Assurez-vous après toute manipulation de la selle et avant d'utiliser le vélo que vous l'avez dûment fixée car, dans le cas contraire, vous risqueriez la destruction de la selle ou une perte de contrôle et la chute. Effectuez un contrôle régulier et assurez-vous que la selle soit bien fixée. Une tige de selle mal serrée permet à la selle de tourner ou d'effectuer des mouvements qui peuvent conduire à une perte de contrôle et la chute.

C'est pourquoi:

- 1) demandez au revendeur du vélo de vous conseiller sur les procédures précises et les techniques de bonne fixation de la tige de selle.
- 2) comprenez et appliquez les bonnes techniques de fixation rapide de la tige de selle.
- 3) contrôlez la fixation de la tige de selle avant chaque sortie.

Réflecteurs et catadioptrés:

Les réflecteurs et catadioptrés devraient être montés sur la fourche avant, à l'arrière des pédales et sur les rayons des roues. S'ils sont abîmés, ils devraient être remplacés sans délai.

La conduite dans l'obscurité et dans les moments de visibilité réduite, sans éclairage ou catadioptrés adaptés, est dangereuse et peut entraîner des blessures graves ou à la mort.

Cadre:

Contrôlez régulièrement les éventuels dommages de la peinture à la jonction des tubes. Des fissures ou cassures du cadre peuvent se manifester de cette manière.

Remplacez immédiatement le cadre tordu ou cassé car les autres éléments du cadre seront excessivement surchargés, ce qui peut provoquer un grand risque de blessure.

Jeu de direction:

Veillez au bon serrage de l'écrou de sûreté, la fourche doit tourner librement. Serrez les écrous et les vis régulièrement si nécessaire.

Contrôlez toutes les parties, vérifiez qu'elles ne soient pas endommagées et veillez au bon montage de toutes les pièces lors du remontage du jeu de direction.

Une modification inappropriée du jeu de direction peut avoir des effets sur les possibilités de conduite et peut causer une perte de contrôle et la chute. Amenez votre vélo chez le revendeur du vélo et faites modifier le jeu de direction par un professionnel.

INSTRUCTIONS DE MONTAGE

Couples de serrage recommandés pour les pièces des vélos

Tous les couples de serrage sont indiqués en Newton-mètre (Nm) . Adressez-vous à votre revendeur du vélo si des points ne sont pas clairs.	
Pièce	couple de serrage (Nm)
– câblage, moyeu, cassette –	
Cassette	30–45
Serrage des écrous placés sur l'axe du moyeu au cadre (n'est pas valable pour les types de serrage à fixation)	29–40
Petite roue en régime lent	34–45
– jeu de direction, guidon, selle, tige de selle –	
Vis de la potence pour jeu de direction fileté	19–30
Vis de fixation de la potence (pour le jeu de direction sans)	6–9
Potence - serrage du guidon à l'aide de 4 vis	9–12
MTB – cintres	6–12
Serrage de la selle dans la tige de selle	2 vis 17–19 1 vis 24–30
Pièce	couple de serrage (Nm)
Tige de selle - serrage du collier du cadre. ATTENTION: la tige de selle ne nécessite qu'un serrage minimal pour qu'elle ne glisse pas dans le cadre ou qu'elle n'y tourne pas. Un serrage	5–7
– manivelles, ensemble central, pédale –	
Pédale dans la manivelle	35–40
Shimano® Octalink XTR, serrage de la manivelle, vis (M15 thread)	40–49
Shimano® Hollowtech II coupelles de l'ensemble central (2004	34–50
Shimano® Hollowtech II coupelles de l'ensemble central (2004	10–15
Shimano® Hollowtech II, côté gauche et vis de réglage	0,5–0,7
Serrage de la manivelle sur l'axe (y compris les axes carrés, ISIS -	34–45
Ensemble central emboîté	40–50
– dérailleur arrière, dérailleur avant, changement de vitesse –	
STI changement de vitesse au guidon	5,5–8
Changement de vitesse rotatif / changement de vitesse dans la	„Revo“ shifter 5,6–
Douille FD (plateau avant)	5,0–6,8
Douille FD (plateau avant), cadres en carbone	1,2–2
FD serrage du câble	4,5–6,8
RD serrage au cadre (plateau arrière)	8–10

RD serrage du câble	3,4
RD serrage des poulies du plateau	3,4-4

- freins -	
Mâchoires de freins (de route)	7,9-10
Mâchoires de freins MTB	5,6-6,8
Patins de freins - à filets	5,6-6,8
Patins de freins - sans filets	7,9-9
Mâchoires de freins MTB, fixation du câble	5,6-7,9
Mâchoires de freins de route, fixation du câble	5,6-7,9
Levier de freins - type MTB	5,6-7,9
Levier de freins - STI, ERGO	5,6-7,9
- freins à disques -	
Disque, rotor sur le moyeu	Hayes® 5,6
Mâchoires de freins hydrauliques / cadre	5,6-7,9
Tuyaux hydrauliques / levier / mâchoires	4,5-6,8

Conversion en d'autres unités:

in-lb. = ft-lb. × 12 in-lb. = Nm × 8.851 in-lb. = kgf

RÉGLAGE DU VÉLO SUIVANT LES BESOINS DU CYCLISTE

Votre taille est un facteur décisif pour la détermination de la dimension correcte du cadre dont vous avez besoin. Veillez surtout à prévoir une place suffisante sous l'entre-jambes pour éviter une blessure lors d'une descente rapide du vélo.

Le choix d'un modèle concret est prédéterminé dans une large mesure par la position assise dans laquelle vous allez rouler à vélo. En remplaçant certains composants, vous pouvez adapter le vélo aux proportions de votre corps. Cela concerne surtout la tige de selle, la potence et les manettes de frein.

Toutes les manipulations décrites dans le présent chapitre nécessitent de l'expérience, un outillage approprié, une habileté manuelle et une certaine qualification. Limitez-vous au réglage de la position de la selle, confiez de préférence les autres manipulations à du personnel qualifié. Si vous n'êtes pas content du réglage de votre vélo ou de tout autre composant, contactez votre revendeur du vélo.

ATTENTION: Prêtez une attention toute particulière au resserrage des assemblages à vis. Respectez les couples de serrage prescrits car les vis trop peu serrées ou trop resserrées peuvent provoquer une détérioration de la tige de la selle. Utilisez une clé de serrage et ne dépassez jamais le couple autorisé de serrage.

MONTAGE DE LA ROUE AVANT

- Libérer la fixation à serrage rapide (écrou).
- Insérez la roue dans les extrémités de la fourche.
- Déplacez le levier de la fixation rapide à 90 degrés par rapport à l'axe de la roue et serrez légèrement l'écrou à oreilles.
- Repoussez le levier de fixation rapide en position fermée (cela devrait être réalisé en appuyant avec le pouce).
- **AVERTISSEMENT: assurez-vous que la roue est maintenue par le mécanisme à fixation rapide ou solidement serrée à l'aide des écrous.**

MONTAGE DU GUIDON

- Desserrez la vis de la potence tant que le cône n'est pas libéré. Introduisez-le dans le tube de la fourche jusqu'au moins le trait de l'introduction minimale!
- Le guidon est perpendiculaire à la roue avant.
- Avant d'effectuer le serrage, étudiez attentivement les couples de serrage prescrits pour la fixation d'un guidon en carbone dans la potence.
- Vérifiez le serrage en tenant la roue avant entre vos jambes et en essayant de tourner le guidon.

MONTAGE DE LA POTENCE AVEC FILETS DANS LA FOURCHE

- Libérez la vis dans la potence tant que le cône n'est pas libéré. Introduisez-le dans le tube de la fourche avant jusqu'au moins le trait d'introduction minimale!
- Le guidon est perpendiculaire à la roue avant.
- Serrez fort la vis de la potence.
- Vérifiez le serrage en tenant la roue avant entre vos jambes et en essayant de tourner le guidon.
- **ATTENTION: Ne jamais sortir au-dessus du trait indiquant le niveau maximum ou stop.**

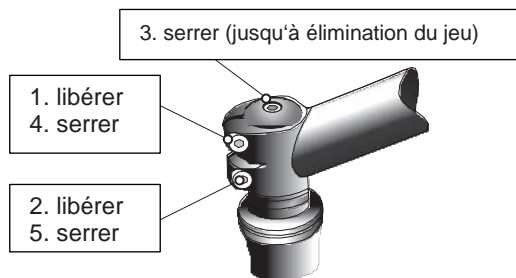
vis de la potence

jeu de direction



MONTAGE DE LA POTENCE “AHEAD” SUR LA FOURCHE

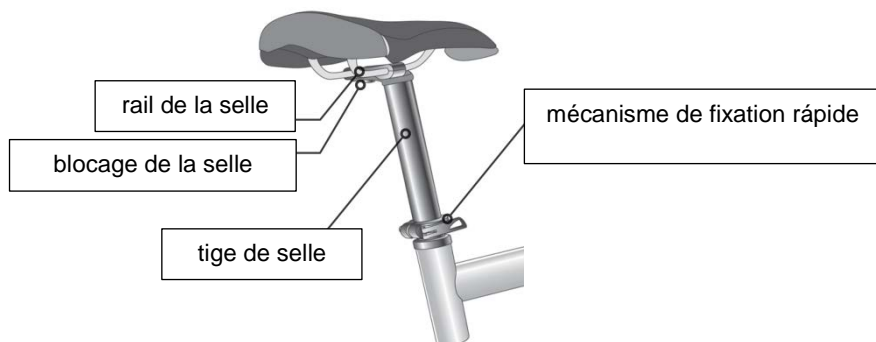
- Libérez les vis frontales et latérales de la potence et la vis du jeu de direction. Introduisez-la sur le tube de la fourche avant.
- Le guidon est perpendiculaire à la roue avant.
- Serrez solidement la vis du jeu de direction dans la potence et toutes les vis de la potence.
- Vérifiez le serrage en tenant la roue avant entre vos jambes et en essayant de tourner le guidon.
- **AVERTISSEMENT: nous recommandons de serrer les vis de la potence à un couple de serrage de 7 Nm. Attention à ne pas trop serrer les vis car cela pourrait provoquer l'endommagement de la potence.**



MONTAGE DE LA SELLE

- Graissez la tige de selle et l'introduisez-la dans le cadre, mais au moins jusqu'au trait d'introduction minimale. Fixez-la à l'aide du mécanisme de fixation rapide ou d'une vis. Étudiez attentivement les couples de serrage prescrits avant d'effectuer le serrage.
- Réglez avec le support l'angle de la selle horizontalement. Serrez les écrous de la selle.
- Essayez de tourner la selle pour contrôler le serrage.

REMARQUE: la selle peut être positionnée proche ou éloignée du guidon. La position peut être obtenue en déplaçant la selle sur le chariot de selle et en bloquant la tige de la selle ou en serrant fortement les écrous. Attention: ne sortez jamais la tige de selle au-dessus du trait indiquant la position maximum ou stop.



RÉGLAGE DE LA POSITION ET DE L'INCLINAISON DE LA SELLE

Votre position assise sur le vélo et un confort de promenade s'y rapportant et la force que vous exercez lors du pédalage, sont déterminés partiellement par la distance entre la selle et le guidon. Cette distance peut être partiellement modifiée par le déplacement des glissières de la selle dans la borne de la tige de selle.

- Pour un pédalage correct, vous avez besoin d'avoir la selle dans une position horizontale. Si vous l'inclinez vers l'avant, vous transférez le centre de gravité plus vers le guidon et votre poids reposera plus sur les mains. Vous devez également tenir compte du fait que vous aurez une tendance à glisser de la selle.

Pour les nouveaux types de tiges de selle, les têtes déterminent tant l'inclinaison que la position verticale de la selle et elles sont immobilisées par une vis centrale à six pans.

Certaines tiges de selle sont équipées de deux vis pour un ajustage plus précis de l'inclinaison. D'autres types sont munis de ce qu'on appelle une vis de serrage de selle, qui a habituellement deux écrous placés sur une tige filetée.

- Desserrez une ou les deux vis dans la partie supérieure de la tige de selle. Tournez les vis de deux à trois tours au maximum à gauche, sinon elles peuvent sortir. Déplacez la selle suivant le besoin vers l'avant ou l'arrière. Vous pouvez la taper légèrement afin qu'elle se déplace.
- Avant de resserrer les vis, vérifiez que la selle se trouve en position horizontale. Contrôlez si vous avez serré correctement la tige de selle; prenez la selle sur les deux extrémités et essayez de la tourner. Si vous ne réussirez pas à le faire, cela signifie que tout fonctionne correctement.

ATTENTION: N'oubliez pas que les assemblages à vis doivent être resserrés en fonction d'un couple de serrage déterminé. L'inobservation de ces valeurs peut causer un enfoncement indésirable de la tige de selle ou sa détérioration. Fixez les glissières dans la borne de selle uniquement dans la partie droite pour éviter le desserrage de la selle!

RÉGLAGE DE LA HAUTEUR CORRECTE DE LA SELLE

La hauteur correcte de la selle est celle qui vous offre une efficacité maximale et un confort lors du pédalage. Lors du pédalage, vous ne devriez pas être capables d'étendre entièrement la jambe au point plus bas sinon votre pédalage sera maladroit. Vous pouvez régler la hauteur de la selle de la manière simple suivante. Vous l'obtenez le mieux avec des chaussures munies d'une semelle plate.

- Asseyez-vous sur la selle et mettez un pied sur un patin se trouvant dans une position la plus basse. Dans cette position, la jambe devrait être complètement étendue et les hanches ne devraient être inclinées d'aucun côté.
- Pour le réglage de la hauteur de la selle, desserrez la vis de serrage ou la manette de fixation à serrage rapide de la tige de selle (avant de le faire, consultez le chapitre „Fixations à serrage rapide“). Pour le desserrage de la fixation, utilisez un outillage approprié, tournez tout d'abord de deux ou de trois tours dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre.

Attention: Pour certains modèles de vélos tous terrains, une position plus basse de la selle permet une meilleure maniabilité du vélo. Il est également souhaitable de diminuer la hauteur de la selle lors des descentes brusques sur un vélo tous terrains. Cependant, un passage des parcours plus longs avec une selle dans une position trop basse peut provoquer des affectations douloureuses des rotules de genou.

Maintenant, vous pouvez régler la selle à la hauteur souhaitée.

- Faites attention et ne retirez pas trop la tige de selle. Le repère sur la tige de selle doit toujours rester à l'intérieur du tube de selle. La longueur minimale de laquelle la tige de selle doit être introduite dans le tube de selle est 2,5 fois de son diamètre, par exemple la tige de selle ayant un diamètre de 30 mm doit être introduite d'au moins 75 mm dans le tube de selle.
- Pour les éléments en aluminium (cadre, tige de selle), veillez à ce que la partie de la tige de selle qui est introduite dans le cadre soit toujours bien graissée.
- En cas de composants en fibres de carbone, n'appliquez jamais de graisse directement sur la tige de selle ou le tube de selle. Les surfaces de contact doivent être complètement sèches. La graisse pénètre dans la couche superficielle des composants en fibres de carbone en diminuant le coefficient de friction et en augmentant considérablement la solidité du joint des composants donnés. En cas de nécessité, appliquez sur les lieux pareils une pâte de montage spéciale pour fibres de carbone.
- S'il est impossible de déplacer la tige de selle dans le tube de selle, n'utilisez pas une force excessive mais sollicitez le conseil auprès de votre revendeur du vélo. Ajustez la selle de manière à ce qu'elle soit parallèle au tube supérieur du cadre.
- En resserrant le manchon de selle, vous resserrez de manière sécurisée la tige de selle. Pour un resserrage suffisant vous n'avez pas besoin d'une force élevée. Dans l'affirmative, cela signifie que la dimension de la tige de selle ne correspond pas aux exigences du cadre.

Attention: Ne roulez jamais avec un vélo muni d'une tige de selle retirée au-delà d'une butée dépassant le maximum ou le repère indiqué. La tige de selle peut se casser ou occasionner une grave détérioration du cadre.

Avez-vous réglé la hauteur de la selle suivant le procédé décrit? Dans l'affirmative, la position de la selle devrait vous convenir entièrement.

- Essayez si vous êtes capables de maintenir un équilibre sûr, asseyez-vous sur la selle et étendez les jambes vers le sol. Si c'est impossible pour vous, baissez la selle afin que la pointe de vos pieds puisse toucher le sol. Le réglage de la selle est une affaire très individuelle. Si vous n'arrivez pas à trouver un réglage correct, contactez votre revendeur du vélo.

ATTENTION: Si la position assise vous cause des problèmes, par exemple l'enjambe douloureux, cela peut être dû au type de selle. Votre revendeur du vélo dispose d'une large gamme des selles et il vous conseillera pour le choix

MONTAGE DE LA TIGE DE SELLE EN CARBONE

- Ne lubrifiez jamais la tige de selle à l'aide de graisse.
- N'utilisez pour un montage correct que de la pâte de montage spéciale FSA (dynamic assembly paste).

INSTALLATION DES CABLES DE FREIN (pour les vélos tout terrain et les vélos de cyclo-cross)

Câble de frein avant:

- Introduisez l'extrémité du câble dans le crochet du levier de frein gauche.
- Passez le câble dans la gaine et le guide du câble, puis serrez la vis du levier de frein.
- Approchez les deux mâchoires de façon à ce que la distance entre les patins de frein et la jante soit de 2-4mm.
- Puis serrez la vis de la mâchoire du frein tenant le câble.
- Coupez le câble en trop pour qu'il n'en reste qu'environ 40mm.
- Introduisez le capuchon de protection à l'extrémité du câble et serrez à l'aide d'une pince.
- Serrez le capuchon de protection avec un couple de serrage de 20 Nm.

Câble de frein arrière:

- Le procédé est similaire au montage du câble de frein avant. Le levier de frein droit est destiné pour le frein arrière.

RÉGLAGE DES FREIN (FREINS "V-BRAKE")

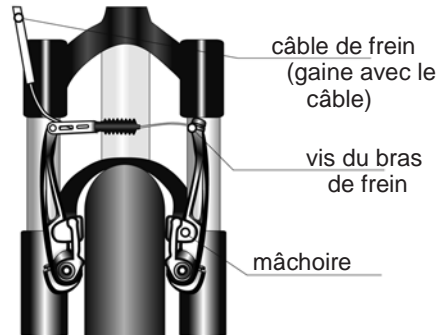
- Les freins sur jante exigent un réglage périodique régulier car ils se détendent et les câbles et patins de frein s'usent. Les patins de frein devraient être à une distance de 2 - 4mm de la jante. Normalement, le levier de frein arrière est monté sur le côté droit du guidon et le levier de frein avant sur le côté gauche.
- Pour effectuer un meilleur réglage des freins, il faut libérer l'écrou de sûreté de la molette réglable. Pour approcher les patins de frein plus près de la jante, tournez la molette de réglage vers l'extérieur.

Si les patins de frein frottent contre la jante, tournez la molette de réglage vers l'intérieur. Contrôlez le réglage des freins.

- Les patins de frein ne doivent jamais toucher le pneu. Cela entraîne son usure rapide.

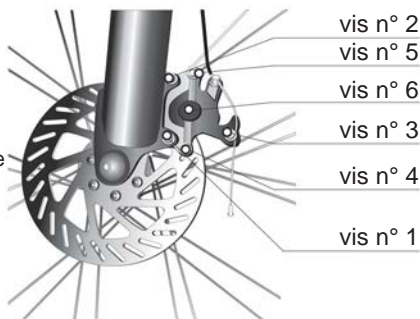
Avertissement: le levier de frein gauche est le frein avant et le levier de frein droit est le frein arrière. Si le frein arrière est à rétropédalage dans le moyeu arrière, le levier du frein avant est placé du côté gauche.

Faites attention aux leviers de frein, il ne faut pas qu'ils puissent être appuyés sur le guidon, car les freins deviendraient à ce moment là inefficaces. Il est nécessaire de les régler lors du réglage des câbles de frein.



FREIN À DISQUE

- les vis n° 1 et 2 maintiennent les plaquettes dans la mâchoire (fourche)
- la vis n° 3 permet la fixation du câble de frein
- les vis n° 4 et 5 sont des vis de réglage pour le positionnement des plaquettes par rapport au disque
- la vis n° 6 permet le réglage de la distance entre les plaquettes de frein et le disque



Avvertissement: l'efficacité des freins peut être réglée également à l'aide de la molette de réglage du levier de frein!!

frein à disque à l'arrière



réglage de l'inclinaison de l'étrier de frein par rapport au disque de frein



vis de réglage du jeu entre le disque de frein et la plaquette de frein

frein à disques à l'avant

vis de réglage du jeu entre le disque de frein et la plaquette de frein



réglage de l'inclinaison de l'étrier par rapport au disque de frein

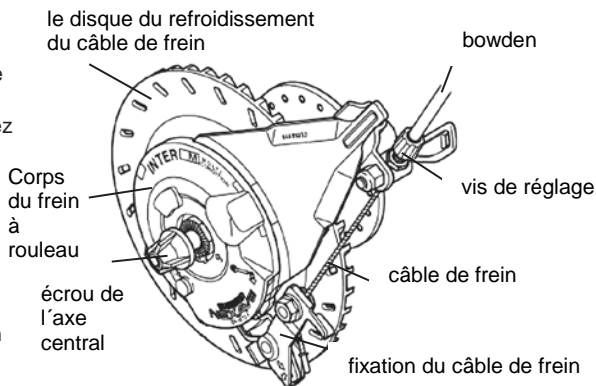
FREIN À ROULEAU

Les freins à rouleaux sont montés sur les vélos de ville. Ces freins n'ont besoin de presque aucun réglage. S'il est nécessaire de régler

les freins, utilisez la vis de réglage et réglez légèrement la longueur du câble de frein. Pour desserrer le frein, orientez la vis de réglage contre le sens des aiguilles d'une montre.

Pour la tension du câble de frein, orientez cette vis dans le sens des aiguilles d'une montre. Rassurez-vous que le vélo peut tourner librement (lorsque le levier de frein n'est pas engagé).

Si les tours du vélo sont ralentis, rallongez légèrement la longueur du câble de frein en orientant la vis de réglage dans le sens des aiguilles.



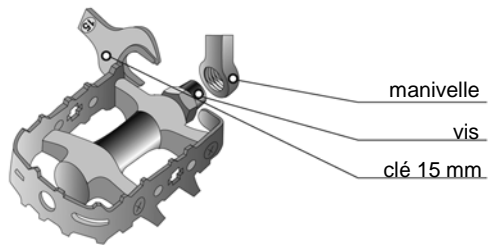
MANETTE DE FREIN

Les manettes de frein vous permettent de commander les freins. Les vélos de ville ou de trekking ont d'habitude deux manettes de frein qui sont montées sur les guidons. Leur position devrait vous permettre de les commander sans grand effort. Les manettes de frein devraient être aussi montées à portée de vos mains. La position des manettes de frein peut être réglée tant horizontalement que verticalement.

IMPORTANT: La fonctionnalité de vos freins est importante. De ce fait, prenez connaissance détaillée du système de freinage du vélo avant votre première sortie. Avant chaque sortie, contrôlez soigneusement les freins. N'oubliez pas que pour les vélos de ville et de trekking, le frein AVANT est souvent commandé par la manette de frein DROITE et le frein ARRIERE est commandé par la manette de frein GAUCHE (pour les vélos tout terrain et de cyclo- cross, c'est le contraire dans la majorité des cas).

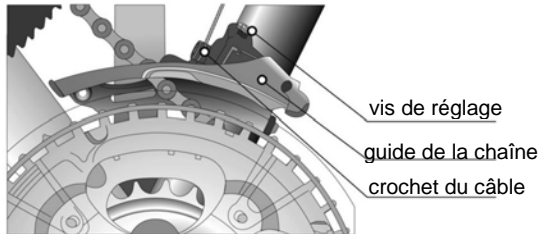
MONTAGE DE LA PÉDALE

- Les pédales sont désignées par "R" (droite) et "L" (gauche) sur la tête de vis.
- Graissez les vis des pédales. Vissez la pédale désignée par "R" en tournant à droite (vu des plateaux). Vissez la pédale désignée par "L" en tournant à gauche dans la manivelle gauche.
- Serrez solidement chaque pédale à l'aide de la clé n° 15.
- Serrer à nouveau les deux pédales après avoir effectué environ 50km.



FONCTIONNEMENT DES DÉRAILLEURS AVANT ET ARRIÈRE

Le système des dérailleurs de votre vélo change le rapport de transmission par passage de la chaîne d'un plateau vers un autre. Ne changer les vitesses uniquement qu'en pédalant vers l'avant. Les mouvements les plus souples sont réalisés en pédalant légèrement. Le système des dérailleurs est muni de deux leviers de changement de plateau placés sur le guidon.



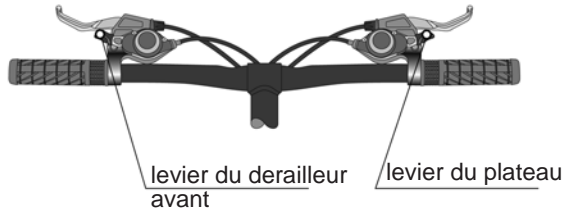
Le levier droit entraîne le mouvement de la chaîne sur les 6-7-8 ou 9 pignons à l'arrière. Le mouvement du levier vers l'avant fait passer la chaîne du plus petit pignon (l'effort est plus grand) vers le pignon supérieur (le rapport de transmission est plus faible).

Le levier gauche entraîne le mouvement de la chaîne sur les trois plateaux à l'avant. Le mouvement vers l'avant du levier gauche fait déplacer la chaîne du plus petit plateau vers le plus grand. Vous apprendrez vite quelles positions utiliser pour les différentes conditions d'utilisation. Ce n'est qu'en essayant que vous apprendrez. N'essayez pas de changer de vitesse au moment où vous exercerez beaucoup de pression sur les pédales. Ne pédalez jamais en arrière quand vous changez de vitesse. Cela pourrait provoquer le déraillement de la chaîne.

Recommandation: n'utilisez pas un rapport de transmission pendant lequel la chaîne se croise fortement car cela fait souffrir tout le mécanisme de transmission.

DÉRAILLEUR AVANT

- Le guide de la chaîne doit être aligné avec les plateaux et doit être placé à 1–3mm au-dessus des dents du plus grand plateau.
- Si le levier du dérailleur avant (à gauche) est dans en position arrière, vérifiez que le câble de changement de vitesse n'est pas trop libre. Le jeu peut être éliminé en libérant la vis de blocage du câble, en tirant le câble avec une pince et en resserrant la vis.
- Si la chaîne saute du plus grand plateau vers la manivelle de droite, serrez d'un ou deux tours la vis supérieure de réglage du dérailleur avant. Effectuez le test de changement de vitesse et refaites le réglage si c'est nécessaire.

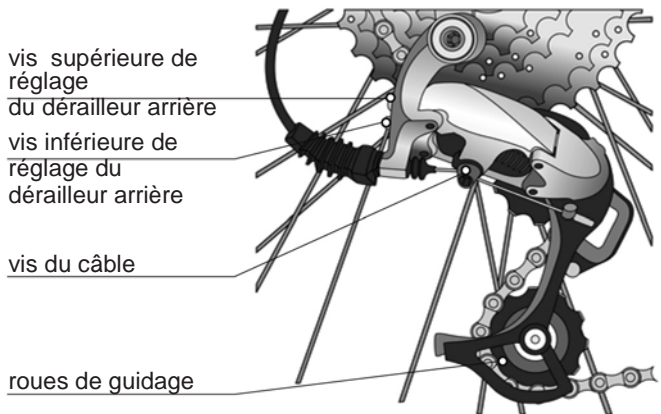


DÉRAILLEUR ARRIERE

- Levez la roue arrière. Tirez en arrière le levier droit pendant que vous tournez les pédales. La chaîne devrait être positionnée sur le plus petit pignon arrière. Si ce n'est pas le cas, continuez à tourner les pédales et dévissez la vis de réglage supérieure du dérailleur arrière tant que la chaîne ne saute pas sur le plus petit pignon.
- Tout en continuant de faire tourner les pédales, poussez le levier complètement vers l'avant tant que la chaîne ne saute pas sur le second plus petit pignon. Tirez le levier droit vers l'arrière, la chaîne devrait se déplacer librement vers le plus petit pignon. Tout en continuant de faire tourner les pédales, poussez le levier complètement vers l'avant. La chaîne devrait être positionnée sur le plus grand plateau. Si ce n'est pas le cas, continuez à tourner les pédales et tournez la vis de réglage inférieure du dérailleur arrière tant que la chaîne n'arrive pas sur le plus grand pignon.
- Tout en faisant tourner les pédales, tirez le levier un peu en arrière tant que la chaîne n'arrive pas sur le second plus grand pignon. Poussez le levier complètement en avant, la chaîne devrait se positionner facilement sur le plus grand pignon.

NOUVEAU RÉGLAGE DU CÂBLE

- Le câble peut s'étirer et être la cause d'un mauvais fonctionnement. L'étirement du câble se révèle quand le câble est lâche lorsque les leviers des dérailleurs sont entièrement de retour. Nous nous débarrassons de cet étirement si nous libérons la vis de fixation du câble, nous tirons solidement le câble et resserrons la vis de fixation.

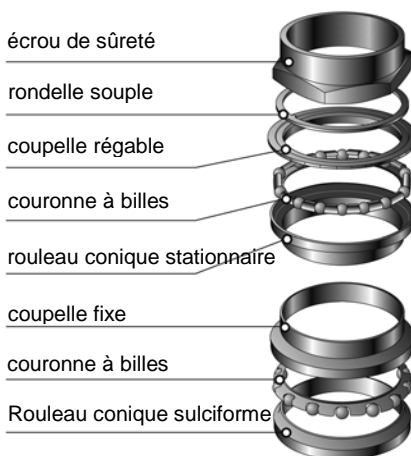


RÉGLAGES DES ROULEMENTS

Votre vélo tout terrain possède quatre jeux de roulements qui exigent un réglage et un graissage:

- 1) jeu de direction
- 2) ensemble central (pédalier-axe)
- 3) roulements des moyeux des roues
- 4) roulements des pédales

Vérifiez souvent les roulements, notamment après une utilisation sur un terrain difficile. L'intervalle de service dépend du nombre de kilomètres effectués et des conditions de la conduite. Bien que les roulements soient étanches, aucune protection utilisée sur un vélo n'est tout à fait résistante à l'eau. Avec un peu d'habileté et les bons outils vous devriez être capable de graisser et régler vous-même les roulements.



JEU DE DIRECTION

- Enlevez la roue avant pour le contrôle de la direction. La fourche devrait tourner librement mais sans avoir de jeu.
- Si les roulements ont besoin d'être réglés, libérez l'écrou de sûreté à l'aide de deux clés plates. Serrez ou libérez la petite couronne réglable. Fixez l'écrou de sûreté et effectuez un contrôle.
- Démontez le guidon pour le graissage des roulements. Enlevez l'écrou de sûreté et la petite couronne réglable. Sortez la fourche du cadre et enlevez les deux cages à billes. Nettoyez la graisse sur toutes les pièces et contrôlez l'usure et les traces de rouille des roulements. Graissez à nouveau toutes les pièces, surtout une couche suffisante sur les joints annulaires. Installez une cage à billes sur la fourche. Introduisez de nouveau la fourche dans le cadre et vérifiez que la bague soit bien tombée au fond de la petite couronne stationnaire. Installez la seconde cage à billes sur le rouleau conique stationnaire. Vissez la petite couronne réglable vers le bas tant qu'il existe un jeu. Vissez l'écrou de sûreté.

RÉGLAGE DU JEU DE DIRECTION "AHEAD"

- Libérez les vis dans la potence et la vis du jeu de direction.
- Le guidon est perpendiculaire à la roue avant.
- Serrez fort la vis du jeu de direction dans la potence et toutes les vis de la potence.
- Vérifiez le serrage en tenant la roue avant entre vos jambes et en essayant de tourner le guidon.



MOYEUX

- Enlevez la fixation à serrage rapide.
- Dévissez l'écrou de sûreté, la rondelle souple et le cône du côté du petit axe. Sortez librement la tige du centre du moyeu et sortez les roulements à billes.
- Vérifiez que les chemins de roulement des billes ne soient pas endommagés ou rouillés (éventuellement les remplacer).
- Graissez à nouveau le boîtier du moyeu et placez-y des roulements.
- Remettez la tige. Vissez le cône tant que vous ne touchez pas les roulements à billes. Remettez la rondelle souple et l'écrou de sûreté. Faites tourner la tige. Il devrait tourner sans jeu ni grippage. Réglez à nouveau si nécessaire, serrez l'écrou de sûreté. Montez le mécanisme de fixation rapide.

FIXATIONS À SERRAGE RAPIDE

Bien que ces fixations soient dotées d'un mécanisme simple, leur utilisation incorrecte est une cause répétée d'accidents. Assurez-vous que les manettes de resserrage des deux fixations à serrage rapide sont orientées vers le côté opposé à celui de la chaîne.

Fixation sécurisée des composants:

- Ouvrez la manette de la fixation à serrage rapide. Sur la manette, vous devriez lire „Open“ (Ouvré). Si vous voulez fermer le moyeu à serrage rapide, tirez de nouveau la manette vers vous. Sur le côté extérieur de la manette, vous devriez lire „Close“ (Fermé). Au début du processus de serrage jusqu'à environ la première moitié, la manette devrait se déplacer facilement, par exemple sans fixation du vélo.
- Pendant la seconde moitié, la force nécessaire pour le mouvement de la manette peut s'accroître considérablement.
- A la fin du trajet, la manette peut se déplacer très difficilement, de ce fait utiliser la pointe du doigt alors que les doigts doivent entourer une des parties fixes telles que la fourche ou la construction arrière et non le disque de frein ou les jantes. Dans la position finale, la manette devrait être parallèle à la roue et ne devrait pas être orientée vers les côtés. La manette devrait être resserrée tout près au cadre afin qu'elle ne s'ouvre pas spontanément.
- Pour vérifier si la manette est bien resserrée, essayez de la faire tourner en position fermée.
- Exercez un effort sur l'extrémité de la manette comme si vous vouliez décrire un cercle. Si vous pouvez tourner légèrement la manette, le vélo n'est pas bien resserré. Ouvrez de nouveau la manette et déplacez légèrement l'écrou de serrage d'un demi-tour pour une augmentation du resserrage préalable.
- Fermez la manette et vérifiez si le vélo est bien resserré. Si vous ne pouvez plus tourner la manette, le vélo est correctement resserré.
- A la fin, soulevez le vélo de telle manière que les roues se trouvent quelques centimètres au-dessus du sol et tapez légèrement l'enveloppe. Si le vélo est correctement resserré, il restera bien fixé dans la fourche.

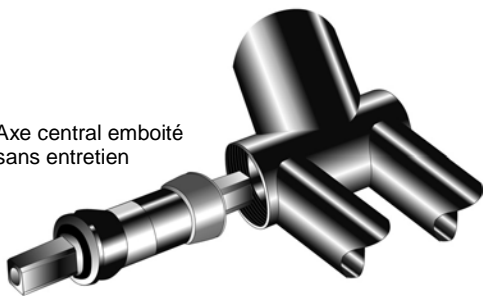
ATTENTION: Les fixations à serrage rapide qui ne sont pas bien fermées peuvent provoquer un desserrage des composants de serrage et un accident.

ENSEMBLE CENTRAL (PÉDALIER-AXE DE PÉDALIER)

Votre vélo est muni d'un ensemble central emboîté et il faut vérifier de temps en temps qu'un jeu ne s'y soit pas formé. Ce type d'ensemble central est sans entretien.

Avvertissement: la coupelle fixe possède un filet.

Axe central emboîté sans entretien



PÉDALIER

- Faites tourner chaque pédale et contrôlez qu'elle ne frotte pas ou ne fasse pas de bruit. Les roulements de la pédale ont rarement besoin d'un entretien mais si c'est nécessaire, veuillez lire la suite.
- Dévissez la pédale de la manivelle, enlevez le couvercle de protection, l'écrou de sûreté et les joints. Dévissez le cône et sortez la vis du moyeu de la pédale. Nettoyez la graisse de toutes les pièces et vérifiez qu'il n'y ait pas d'usure.
- Graissez les petites couronnes de roulements et remettez le même nombre de billes de chaque côté. Revissez le cône sur la vis, tournez à l'aide de la vis pour serrer le petit cône sur les billes. Remplacez les joints et l'écrou de sûreté. Vérifiez le jeu et les frottements. Adaptez le petit cône et serrez l'écrou de sûreté, montez les pédales sur les manivelles.

VÉLOS D'ENFANTS

Les vélos d'enfants sont fabriqués selon la norme européenne EN ISO 8098, qui concerne les vélos d'une hauteur maximale de la selle supérieure à 435mm et inférieure à 635mm.

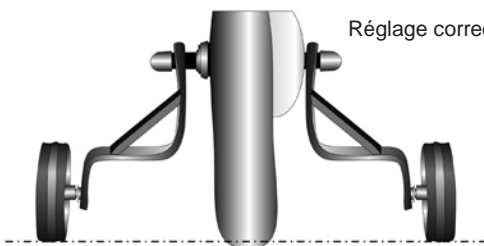
Les vélos d'enfants sont destinés à être utilisés sur les terrains de jeu et sur les aires délimitées et seulement sous la surveillance des parents ou des personnes qui gardent les enfants. Ces vélos ne sont pas destinés à être utilisés sur les voies publiques. Si vous laissez l'enfant à vélo sans surveillance, il risque de se blesser et parfois mortellement.

NE LAISSEZ JAMAIS L'ENFANT SANS SURVEILLANCE!!!

Nous recommandons d'utiliser impérativement à chaque fois un casque certifié. La charge recommandée pour un vélo d'enfant est inférieure à 25 kg, y compris les bagages. SVP, prêtez attention, avant la première utilisation, au bon réglage de votre nouveau vélo.

Réglez la hauteur de la selle de façon à ce que l'enfant atteigne confortablement le guidon, à ce qu'il ne soit pas trop droit ou au contraire trop „allongé“. Mais ne sortez jamais le guidon au-dessus du trait indiqué (indiqué par des rainures et le mot STOP ou MAX). Expliquez de façon compréhensible à l'enfant que le vélo comprend un frein arrière à actionner avec le pied. Le levier du frein avant est situé du côté droit du guidon. Ne jamais freiner qu'avec le frein avant.

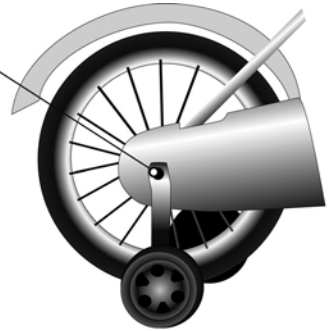
Réglage correct



ÉQUIPEMENTS SPÉCIAUX DES VELOS D'ENFANTS

Les vélos d'enfants sont équipés par le fabricant de stabilisateurs (petites roues stabilisatrices – de balance). Ces petites roues stabilisatrices sont destinées à faciliter l'utilisation du vélo par votre enfant. Elles contrebalancent le déséquilibre du jeune cycliste, elles aident à mieux maîtriser le vélo et à en faire plus facilement. Le jeune cycliste peut mieux se concentrer sur la conduite du vélo et apprend à freiner. Les petites roues stabilisatrices doivent être contrôlées pour que les vis fixant les supports au cadre du vélo ne soient pas desserrées et que les petites roues soient suffisamment fixées aux supports. Les vis non serrées peuvent causer un fonctionnement incorrect des roues stabilisatrices. Cela pourrait provoquer leur libération et par la suite une chute et des blessures possibles voire la mort.

serrer à
l'aide
de la clé
14/15



Les vélos sont équipés d'un frein arrière par rétropédalage pour faciliter et rendre le freinage du jeune cycliste plus confortable. Apprendre à l'enfant à freiner sur son vélo est une nécessité pour la future utilisation du vélo. C'est pourquoi il faut prêter suffisamment de temps à la formation avant d'être sûr que votre enfant soit capable d'arrêter le vélo en toute sécurité. Grâce au mouvement des pieds sur les pédales dans le sens des aiguilles d'une montre, le vélo est mis en mouvement vers l'avant. Pour l'arrêter, il suffit d'appuyer sur les pédales dans le sens contraire, c'est à dire le sens contraire des aiguilles d'une montre. Cela entraîne le ralentissement du vélo jusqu'au blocage complet du vélo.

FOURCHE AMORTIE

Si vous souhaitez maintenir un fonctionnement parfait de la fourche amortie, il est important d'assurer un entretien régulier, notamment des surfaces de frottement entre les tubes intérieur et extérieur. Le pare poussière évite l'accès des impuretés aux surfaces de frottement et ne doit pas être endommagé. Il doit protéger toute la surface de frottement. Pour le lavage de la fourche, il convient d'utiliser une brosse fine et de l'eau savonneuse tiède. Avertissement: pendant le lavage, l'eau ne doit pas entrer entre les tubes intérieur et extérieur de la fourche.

GRAISSAGE DE LA FOURCHE

La nouvelle fourche amortie comprend l'ensemble des amortisseurs lubrifiés par une couche de graisse. Cette couche de graisse doit toujours être présente. La fourche est graissée après chaque utilisation dans un environnement humide (boue, sable mouillé, pluie). Si vous n'avez pas d'expérience dans l'entretien et la réparation des fourches, confiez ces opérations à des spécialistes qualifiés.

CADRE SUSPENDU

Entretien: après utilisation sur des terrains boueux, il faut nettoyer toutes les parties mobiles du cadre, ce qui prolongera leur durée de vie. Contrôlez tous les 150km les différents composants du cadre. Si certaines pièces sont usées, effectuez leur remplacement pour ne pas endommager le cadre lui-même. N'oubliez pas de contrôler le serrage des vis des différentes parties et le graissage des roulements de l'ensemble d'amortissement.

ENTRETIEN DU VÉLO

Ce manuel ne fournit pas d'instructions techniques pour régler le vélo, il donne uniquement des conseils pour assurer le bon fonctionnement du vélo. Le réglage des différents composants devra être fait dans un atelier d'entretien spécialisé.

À QUELLE FRÉQUENCE PROCÉDER AU CONTRÔLE ET ÉVENTUELLEMENT L'ENTRETIEN DES DIVERSES PARTIES

- avant chaque course.

Pression dans les pneus - chaque pneu possède la pression recommandée marquée sur le côté. Contrôle de fonctionnement et d'usure des freins. Vérifiez le niveau d'usure des plaquettes de frein. Appuyez sur le levier de frein pour vérifier visuellement à intervalles réguliers que de l'huile ne fuit pas à la jonction tuyau / étrier / levier. En cas de fuite du liquide de freinage, adressez-vous immédiatement à votre revendeur du vélo, chez qui vous avez acheté le vélo. La fuite pourrait en effet causer la défaillance de vos freins. Contrôle des blocs de frein - élimination des impuretés, comme les cailloux et copeaux. Si un caillou pénètre dans le bloc de freinage pendant le trajet et que chaque freinage s'accompagne d'un bruit de grippage du caillou contre la jante, il faut l'éliminer aussitôt. Vous éviterez un endommagement de la jante et son remplacement prématuré. État de la fourche avec amortisseur - après chaque trajet, essuyez-la avec un chiffon humide et lubrifiez la partie mobile visible avec une huile au silicone adéquate. État de l'ensemble arrière et des roulements sur les vélos tout suspendus - ces vélos nécessitent un soin complexe de l'ensemble arrière, confiez toujours à un centre spécialisé. Pour les vélos tout suspendus, vérifiez le fonctionnement correct de l'amortisseur (et la pressurisation correcte selon le poids du cycliste) et principalement le jeu dans les roulements et les pignons de l'ensemble arrière. Si vous décelez du jeu dans l'ensemble arrière du vélo tout-suspendu, adressez-vous à votre revendeur du vélo. Une course avec roulement grippé peut causer des dommages irréversibles au cadre, non pris en charge par la garantie du cadre.

- chaque semaine

État des roues - vérifiez le non-desserrage des rayons de la roue et l'absence de rupture. Serrer et remplacer en cas de besoin.

Si vous n'avez jamais réalisé cette activité, il convient de la confier à un service professionnel. État de pression dans la fourche amortie /si à air/ - la pression se complète par une pompe spéciale, non fournie avec le vélo.

- chaque mois

État de la chaîne - la chaîne est la partie la plus contrainte et la plus sujette à l'usure du vélo. La chaîne doit être mesurée avec une jauge spéciale, permettant de décider à temps de la nécessité de remplacement.

Si vous suivez les kilomètres parcourus, il convient, en fonction du terrain et de l'usage du vélo, de réaliser la première mesure après environ 500-800 km. Ensuite, tous les 200-300 km. Vous préviendrez une usure prématurée des dents des différentes pièces. État d'usure des câbles de commande des dérailleurs et des freins - si un brin du câble est rompu, ne comptez pas sur le fait que le câble « résistera » et remplacez-le immédiatement. Si vous ne suivez pas le kilométrage, il convient de vérifier la chaîne 2-3 fois par saison, c'est une tâche qui prend environ 20 secondes dans un centre de maintenance. Serrage de l'ensemble des vis du vélo - support de guidon, guidon, leviers de frein, support à bouteille, vis du tube de siège, vis des mâchoires de frein, vis de la douille du dérailleur avant et du dérailleur avant, vis du dérailleur arrière - ne dépassez jamais les couples de serrage recommandés directement indiqués sur les différents composants. Risque d'endommagement irréversible en particulier sur les éléments et

pièces en carbone. Les fissures des composants résultat de leur « serrage excessif » apparent ne sont pas couvertes par la garantie.

Lubrifier le système de support du siège. Pour les matériaux en aluminium (cadre, système de siège), veillez à ce que la partie du support insérée dans le cadre soit toujours bien lubrifiée. Dans le cas de composants carbone, n'appliquez jamais le lubrifiant directement sur le support de siège ou le tube de siège. Les surfaces de contact doivent être complètement sèches. Le lubrifiant pénètre dans la couche de surface des composants en carbone, réduit le coefficient de frottements et réduit donc significativement la solidité du raccord des composants donnés. A la place du lubrifiant, appliquez sur les surfaces de contact du support de siège et du cadre une pâte de montage spéciale destinée aux composants en carbone.

État du pédalier - intégrité et serrage des différentes vis de transmission. En particulier la vis maintenant la manivelle sur l'axe. Si la manivelle se desserre sur l'axe, le défaut doit être IMMEDIATEMENT réparé, car même une course courte avec manivelle « libre » peut causer un dommage irréversible. Il convient de même de vérifier le serrage des pédales dans la manivelle.

État des câbles bowden des freins et du dérailleur - ne pas compter non plus sur une « résistance » du bowden en cas de dommage mécanique. Contrôle du cadre du vélo - concerne en particulier les soudures, l'absence de fissures.

- chaque année

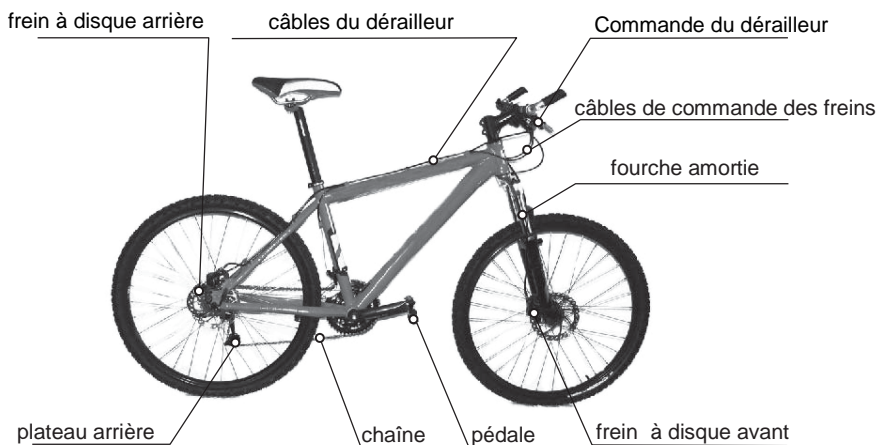
Avant ou après la saison, confiez le vélo à un centre agréé, en vue d'inspection. Tous les défauts ne sont pas facilement décelables, et peuvent être cachés. Faites confiance à votre revendeur du vélo et son système de service après-vente.

Consultez l'organisation précise du planning de maintenance et d'entretien de votre vélo avec votre revendeur du vélo, qui vous le proposera en fonction du modèle et de son utilisation. Les intervalles indiqués plus haut sont les intervalles maximaux recommandés d'entretien régulier du vélo, et ne peuvent en aucun cas être prolongés. En cas d'utilisation plus intensive du vélo ou sur instruction du revendeur du vélo, nous recommandons de les raccourcir et d'augmenter l'étendue des tâches réalisées. Par exemple dans les cas où le vélo est utilisé par conditions climatiques difficiles, terrain exigeant ou si le vélo est équipé de composants spécifiques pour lesquels le constructeur a défini un intervalle et une étendue différente d'entretien régulier (les instructions précises d'entretien des différents composants vous seront fournies par votre revendeur du vélo).

GARANTIE – PRINCIPES GÉNÉRAUX

- 1) La société **BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.**, assure pour ses produits, une garantie de 24 mois sur le cadre et les composants.
- 2) La société **BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.**, corrigera à ses frais tous les défauts causés par un matériau, un traitement, une construction et un montage défectueux qui pourront apparaître pendant la période de garantie. La garantie ne concerne pas les dommages causés par un accident, une surcharge excessive du cadre ou du vélo, par une mauvaise utilisation, manipulation ou entretien autre que celui déterminé dans la notice d'utilisation, par un stockage défectueux ou une réparation réalisée de manière non professionnelle.
- 3) La garantie doit être appliquée sans délai. Une réparation sous garantie sera réalisée par le service dans un délai de 30 jours au maximum. La période de garantie sera prolongée de la durée de la réparation pour cause de garantie.

Le fabricant du vélo n'est pas responsable d'un dommage créé à cause d'un défaut qui n'existait pas au moment où le fabricant a commercialisé son produit ou qui s'est produit plus tard et n'est pas responsable d'un dommage causé par l'utilisateur suite à son comportement ou oubli ou par une personne dont l'utilisateur est responsable. Ce comportement ou oubli sous-entend notamment le non respect des principes mentionnés dans cette notice d'utilisation.



RECONNAISSANCE DE LA GARANTIE – CAS CONCRETS

Cadre et fourche avant fixe

La garantie concerne un défaut du matériau, ses soudures et la rouille. La garantie ne peut pas être appliquée pour les dommages causés par un accident ou une réparation non professionnelle. La déformation des bras et extrémités vers l'avant, l'arrière ou sur les côtés est toujours causée par des surcharges ou des accidents.

Direction

La garantie concerne un défaut du matériau. Pas de reconnaissance au niveau des déformations du pied de la potence lors de sa sortie au-dessus du trait.

Ensemble central

La garantie couvre un défaut du matériau et son traitement thermique. Le réglage courant ne fait pas l'objet de réparation sous garantie. Des filets déformés ou arrachés des pièces ni le carré des manivelles abîmé ne sont reconnus.

Pédales

La garantie concerne un défaut du matériau. La garantie ne peut pas être appliquée pour un cadre cassé, l'axe de la pédale tordu ou la pédale arrachée de sa manivelle.

Pneus

La garantie concerne un défaut de fabrication (enveloppe tordue, etc.). La garantie ne peut pas être appliquée pour une enveloppe usée par des patins de frein, pour une usure suite à son utilisation ou au freinage.

Roues

La garantie courante couvre un défaut du matériau (jante cassée, moyeu, pignon, axe, rayon - avant 30 jours), y compris les défauts du traitement de surface.

Freins, plateaux et dérailleur avant

La garantie concerne un défaut du matériau. La garantie ne concerne pas le réglage de ces éléments. Le réglage est partiellement modifié par le stockage, la manipulation et l'utilisation et sa réalisation fait partie de l'entretien courant.

Selle, tige de selle

La garantie reconnaît un défaut du matériau, cela est évalué au niveau de la réalisation de la fonction. Les rainures causées par le déplacement de la tige de selle ne peuvent faire l'objet d'une réclamation.

Chaînes

Un défaut du matériau ou la rupture de la chaîne font l'objet de la garantie. La garantie ne concerne pas l'usure courante ou la réduction du fonctionnement suite à un entretien négligé.

Catadioptrés

Des catadioptrés arrachés ou cassés ne font pas l'objet de la garantie.

Cadre entièrement amorti

La garantie concerne la matière, les soudures et les différentes parties mobiles. Il n'est strictement pas possible de l'appliquer pour des dommages créés par:

- un accident
- une activité sportive de compétition
- une surcharge dans des conditions extrêmes (descente dans un terrain difficile, utilisation dans l'eau et la neige)
- l'exposition aux intempéries (à la pluie, au soleil, stockage dans un endroit humide)
- une réparation non professionnelle
- l'utilisation à deux
- un endommagement forcé
- des sauts pendant l'utilisation
- un entretien insuffisant

La garantie ne concerne pas les parties mobiles des mécanismes si elles n'ont pas été suffisamment serrées et si malgré cela le vélo a été quand même utilisé. Ces pièces s'usent pendant leur utilisation et c'est pourquoi il faut assurer leur entretien régulier.

Avertissement: si vous n'avez pas d'expérience de la réparation des cadres entièrement amortis, confiez le service à un mécanicien qualifié.

Chaque chute peut mettre en danger votre vie ou votre santé ou celles de tierces personnes et causer des dommages à votre vélo. Cet avertissement ne devrait jamais être oublié pendant l'utilisation du vélo!

IMPORTANTES AVERTISSEMENTS

Les appels en garantie ne concernent pas l'entretien courant du vélo:

1. manivelles libres sur l'axe central (vis centrale desserrée)
2. jeu dans l'ensemble de direction (écrous de sûreté dans le jeu de direction non serrés)
3. mauvais fonctionnement des freins (causé par leur utilisation et l'usure des patins de frein, par l'étirement des câbles de frein)
4. dérailage de la chaîne (causé par un mauvais changement de vitesse, par le croisement de la chaîne et le dérailage ou par le frottement contre d'autres roues dentées)
5. mauvais fonctionnement du dérailleur avant ou dérailleur arrière (sortie des câbles de commande et entretien régulier insuffisant)
6. jeu dans les moyeux avant et arrière (cônes dans les moyeux non serrés)

BON DE GARANTIE

GARANTIE POUR LE CADRE ET LES COMPOSANTS

– 24 mois pour le cadre – 24 mois pour les composants –

PRINCIPES GÉNÉRAUX

La société BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o., confirme que le vélo du type mentionné et du numéro de fabrication indiqué correspond aux normes d'Etat et aux règlements techniques. Une garantie est proposée pour ce vélo à l'utilisateur final et cela à partir du jour de la vente. La période de garantie est prolongée de la période pendant laquelle sont effectuées les réparations au titre de la garantie. La société réparera à ses frais tous les défauts nés suite à un défaut de matériau, de traitement, de construction et de montage. Les réparations au titre de la garantie seront réalisées par la société dans les délais fixés par les règlements correspondants.

CONDITIONS DE LA GARANTIE

- le produit doit être exclusivement utilisé dans l'objectif pour lequel il a été fabriqué
- le produit doit être correctement stocké et entretenu selon la notice d'utilisation
- pour faire jouer la garantie, le vélo doit être complet et propre
- la Garantie doit être réclamée sans délai auprès du point de vente où le vélo a été acheté. Il faut présenter le ticket de caisse avec la date de l'achat. Veuillez décrire la réclamation.
- Une photo peut être utile.

Veillez indiquer systématiquement le numéro du cadre WBF..... (v. tube inférieur du cadre).

DISPARITION DU DROIT À LA GARANTIE

- s'il a été constaté que les dommages occasionnés au produit n'ont pas été causés par une faute du fabricant mais par la faute de l'utilisateur (accident, réparation non professionnelle, mauvais stockage, etc.)
- par la non-application du droit à la garantie pendant la période de garantie
- si le produit n'a pas été utilisé correctement et entretenu selon la notice d'utilisation
- l'usure courante des différentes pièces ne fait pas partie de la garantie

Si avez des questions, votre partenaire Volkswagen ou le centre d'appels BFI-Service (en anglais) est à votre disposition.

BIKE FUN International s.r.o.
Areál Tatry 1445/2
742 21 Koprivnice
Czech Republic

Centre d'appels
Téléphone : 00420 591005820
E-mail : service.center@bikefunint.com

Joignable : Lundi au Vendredi 08.00 -17.00 heures

Manual de operación



ibfi

Índice:

Introducción

- Nomenclatura básica de la bicicleta
- Diferentes categorías de bicicletas y su uso
- Los primeros 150 km
- ¿Qué observar durante el rodaje?
- ¿Cómo marchar con la bicicleta durante el rodaje?
- Herramientas imprescindibles

Instrucciones básicas

Instrucciones de montaje:

Pares de apriete de piezas de las bicicletas

Ajuste de la bicicleta

Montaje de la rueda delantera

Montaje del manillar

Montaje del sillín

Ajuste de la posición e inclinación del sillín

Ajuste de la altura correcta del sillín

Montaje de la tija de carbono

Montaje de cables de freno

Ajuste de frenos

Montaje de pedales

Trabajo del cambio de velocidades y del cambio delantero

Cambio delantero

Cambio trasero

Reajuste del cable

Ajuste de cojinetes

Sujetadores rápidos

Pedales

Bicicletas infantiles

Mantenimiento de la bicicleta

Garantía – principios generales

Prestación de la garantía en los diferentes casos concretos

Advertencias importantes

Notas

Principios generales

Condiciones de la garantía

Pérdida de la garantía

Estimado cliente:

La sociedad BIKE FUN INTERNATIONAL le agradece la compra de su producto – la bicicleta equipada de componentes de calidad de fabricantes renombrados.

La bicicleta de montaña está adaptada a la marcha en un terreno irregular y, si no dispone de guardabarros e iluminación, no debe utilizarse para la circulación normal por carretera. Las bicicletas de montaña y las bicicletas de trekking (city bike) que están equipadas de guardabarros e iluminación pueden utilizarse para la circulación por carreteras terrestres. Durante el uso de las bicicletas en carreteras públicas, usted tiene la obligación de respetar los correspondientes reglamentos legales nacionales (que regulan, por ejemplo, el uso de la iluminación y de reflectantes).

La bicicleta sólo se debe usar para los fines para los que está construida.

Para el mantenimiento de la bicicleta le servirá este manual que contiene también las condiciones de garantía.

La sociedad BIKE FUN INTERNATIONAL, fabricante de su nueva bicicleta, le desea muchos kilómetros hermosos y seguros.

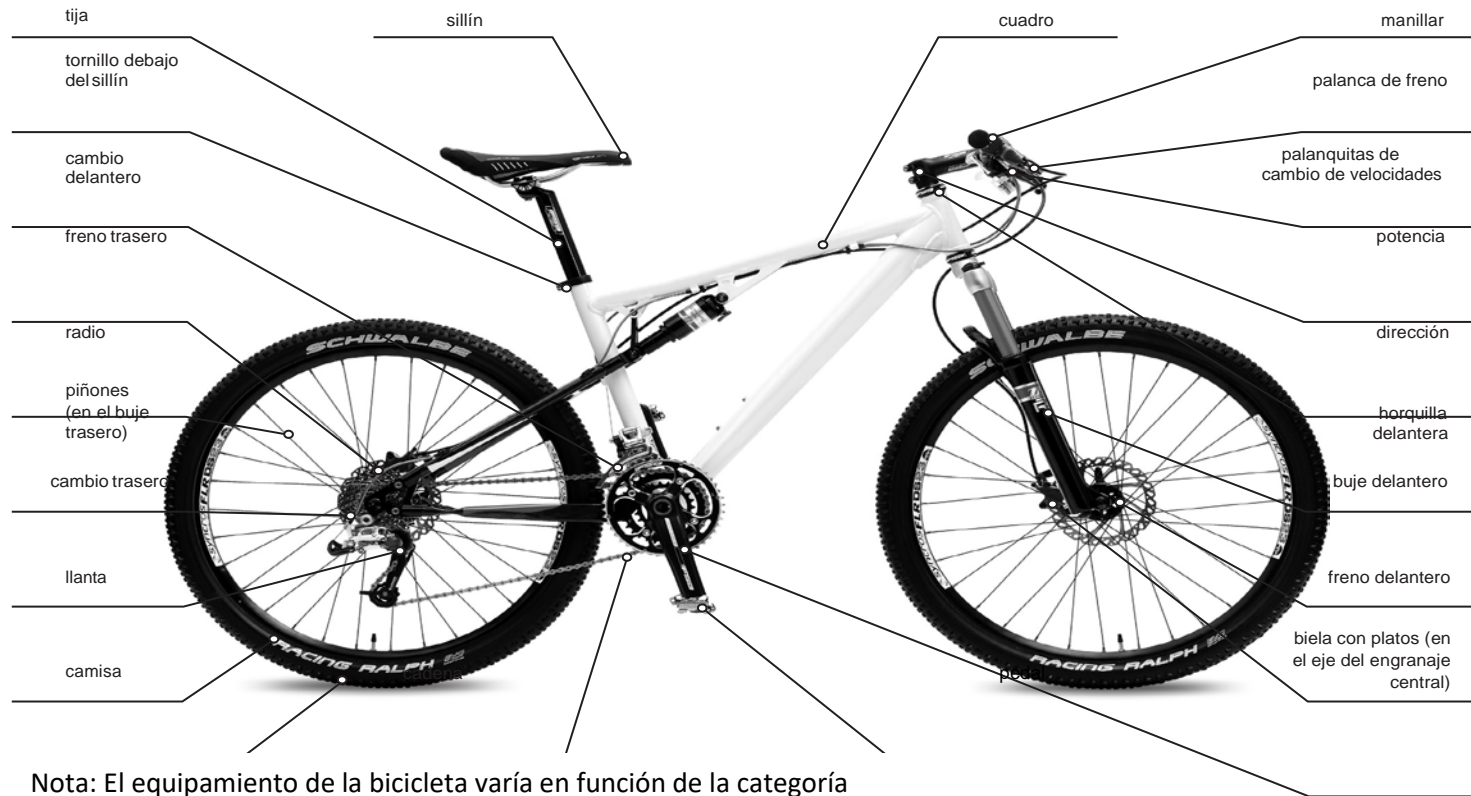
¡Atención! La bicicleta está premontada y no está lista para circular. Por favor, contacte con un taller especializado en bicicletas para realizar un montaje final seguro.

Advertencias generales

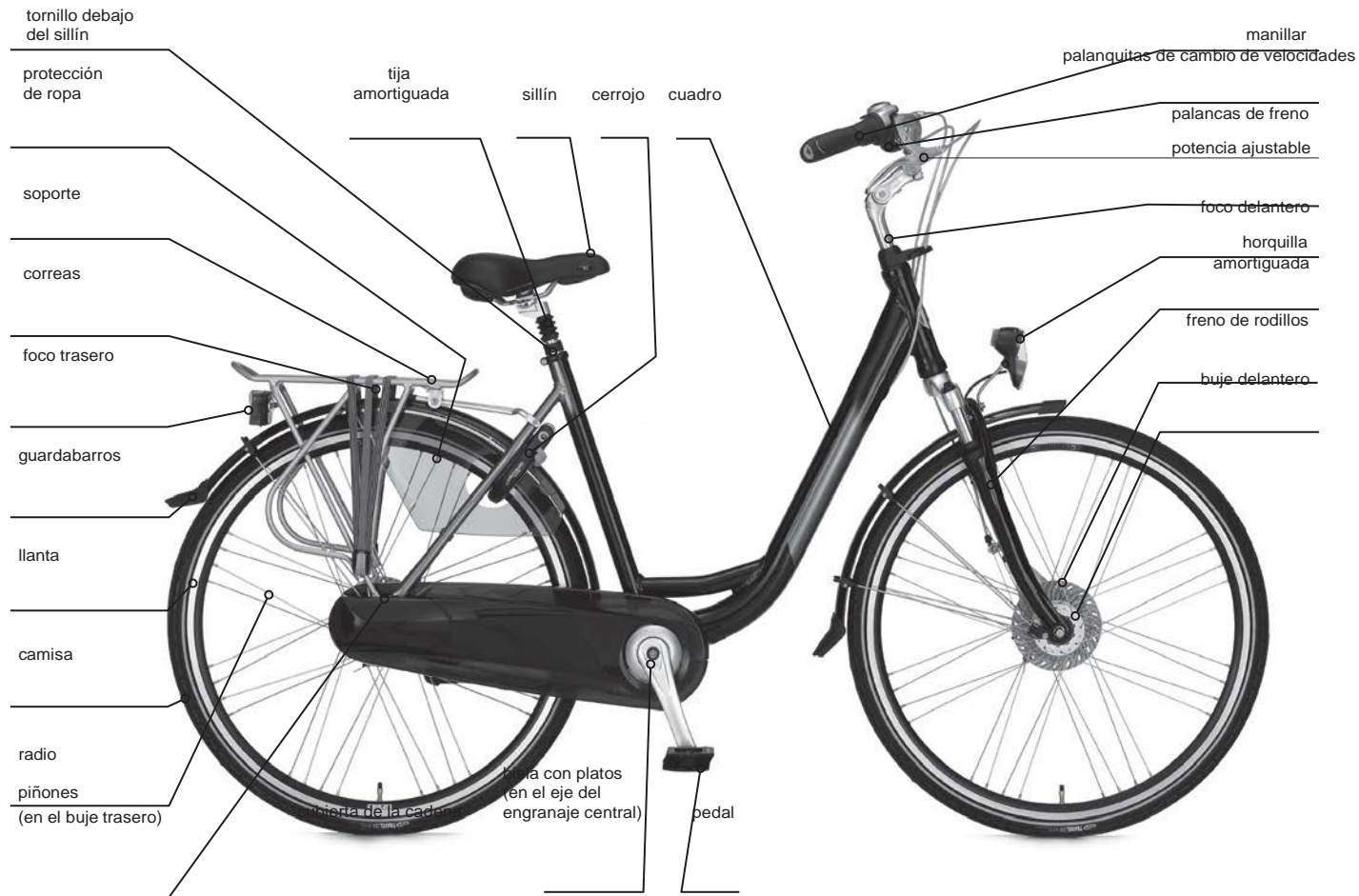
El ciclismo puede ser un deporte peligroso a pesar de la máxima prudencia. Por eso es indispensable el mantenimiento de la bicicleta para disminuir el riesgo del accidente. Este manual contiene muchas advertencias y avisos relativos a las consecuencias de un mantenimiento deficiente o una revisión

técnica irregular de su bicicleta. Muchas de estas advertencias y avisos rezan: “Puedes perder el control y caerte”. Como dicha caída representa un riesgo de lesión grave o incluso de muerte, nunca debería pasar por alto esta advertencia. Recomendamos usar el casco de protección del tipo aprobado durante la marcha en bicicleta.

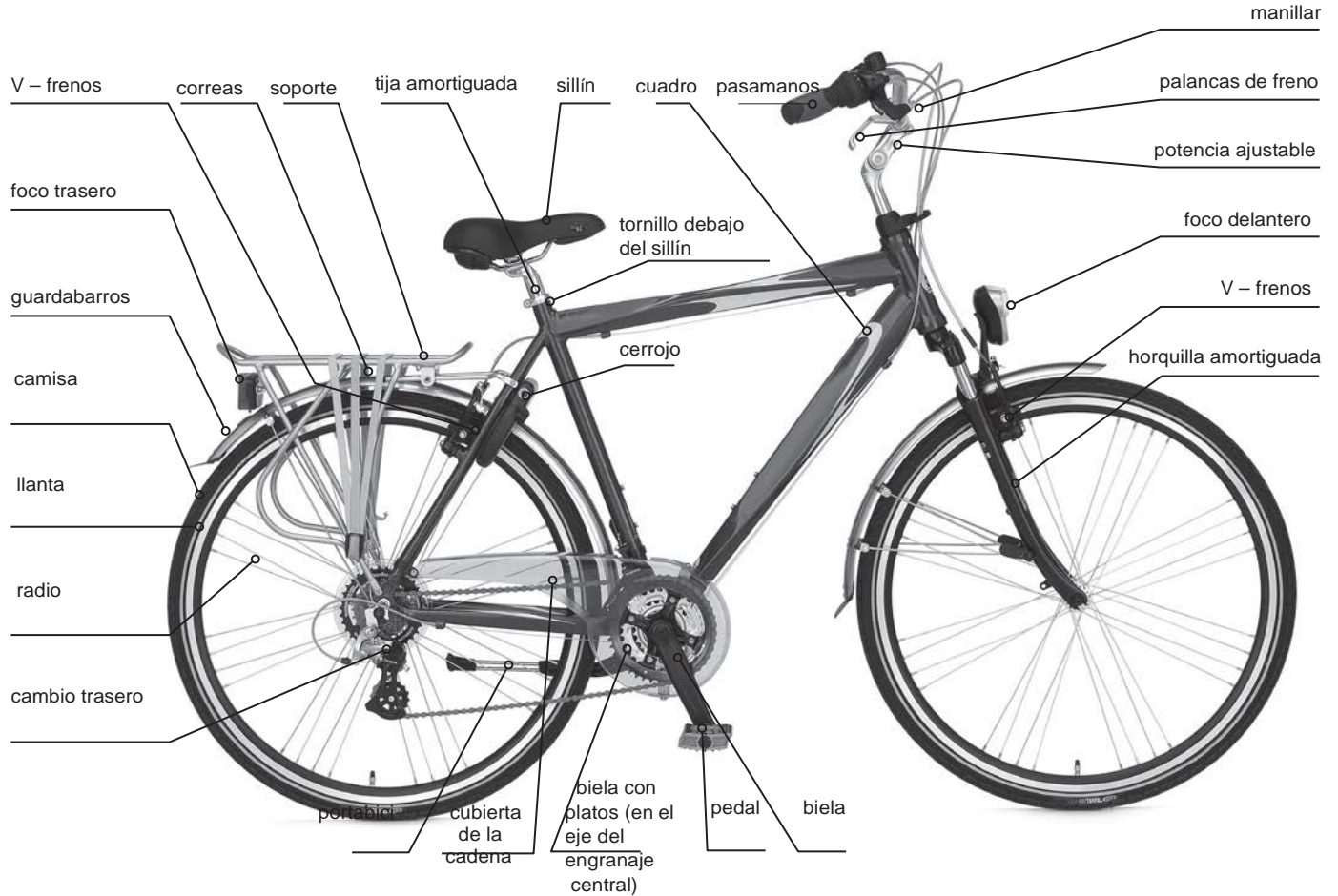
NOMENCLATURA BÁSICA DE LA BICICLETA – BICICLETA DE MONTAÑA



NOMENCLATURA BÁSICA DE LA BICICLETA – BICICLETA URBANA



NOMENCLATURA BÁSICA DE LA BICICLETA – BICICLETA DE TREKKING



DIFERENTES CATEGORÍAS DE BICICLETAS Y SU USO:

Bicicletas infantiles ISO 4210-2: todas las bicicletas infantiles hasta el tamaño 20" se destinan al uso en campos de juego y superficies cerradas solamente bajo la supervisión de los padres o una persona responsable. Carga recomendada de las ruedas de tamaño 20" hasta 30 kg; tamaño 24" hasta 45 kg.

MTB bicicletas ISO 4210-2: concebidas para la marcha deportiva en terreno irregular. La carga recomendada es hasta 100 kg.

Bicicletas de carretera ISO 4210-2: están diseñadas exclusivamente para carreteras y vías con la superficie lisa. La carga recomendada es hasta 100 kg.

Bicicletas de trekking y urbanas ISO 4210-2: se destinan a la circulación en vías terrestres y terreno ligero con la orientación al turismo y ocio. La carga recomendada de las bicicletas de más de 24" es hasta 120 kg.

Bicicletas eléctricas: bicicletas con accionamiento eléctrico auxiliar – E PAC (bicicletas con asistencia eléctrica, también llamadas e-bike), para las cuales valen las mismas condiciones que para las bicicletas comunes. Para su circulación, usted no necesita matrícula, certificado técnico, certificado de la revisión técnica estatal ni el seguro obligatorio de riesgos de la conducción. Para montar bicicleta, usted no necesita la licencia de conducción y si es mayor de 18 años, no tiene que llevar el casco de ciclista. La carga recomendada es hasta 120 kg. Las bicicletas eléctricas se incluyen legalmente entre bicicletas en la mayoría de países. Infórmese de reglamentos específicos y regionales y la clasificación en su país.

Cada una de nuestras bicicletas está diseñada para la capacidad de carga máxima (suma del peso de la bicicleta, ciclista y carga).

Bicicletas infantiles: hasta el tamaño 20" 45 kg, hasta el tamaño 24" 60 kg

Bicicletas MTB y de carretera: 115 kg

Bicicletas de trekking y urbanas: 140 kg

Bicicletas eléctricas: 145 kg

CATEGORÍAS DE BICICLETAS



High-Performance Road

CONDICIONES DEL TIPO 1: bicicleta destinada a la marcha por una superficie sólida, donde los neumáticos no pierden el contacto con el suelo.

APTA solamente para la marcha por una superficie sólida.

NO APTA para la marcha por el terreno irregular, ciclocrós o turismo con soportes o cestos.

COMPARACIÓN: el uso de materiales está optimizado para garantizar el peso bajo y rendimiento específico.



Las bicicletas de la categoría 2 se destinan a la circulación por vías de gravilla o tierra con una pendiente ligera leve, donde las cámaras no tienen que estar en contacto con la superficie. Altura máxima de saltos, caídas de menos de 15 cm (6")



Bicicleta de montaña (con amortiguación de cuadro)

CONDICIONES DEL TIPO 3:

Marcha por senderos, a través de obstáculos pequeños y partes técnicas de exigencia media y también tramos donde las cámaras no se encuentran a corto plazo en el piso, saltos y caídas de menos de 61cm (24")

NO APTA para el estilo de la marcha "Hardcore Freeriding", "Extreme Downhill", "Dirt Jumping", "Slopestyle" o marcha muy agresiva o extrema. No apta para saltos, caídas duras y golpes en obstáculos.



All Mountain

CONDICIONES DEL TIPO 4: bicicletas convenientes para la marcha bajo las condiciones del tipo1, 2 y 3 más para la marcha por superficies no arregladas, técnicamente más exigentes con obstáculos medios y rugosidad pequeña.

APTA para la marcha en senderos subiendo lomas. Las bicicletas del tipo All-Mountain posibilitan la marcha en un terreno más difícil a través de obstáculos más grandes y rugosidad media, (saltos y caídas menores de 122 cm (48"))

NO APTA para formas extremas de saltos, marcha del tipo "Hardcore Freeriding", "Freeriding", "Downhill", "North Shore", "Dirt Jumping", "Hucking"



Gravity, Freeride y Downhill

CONDICIONES DEL TIPO 5: para saltos, hucking, velocidades altas o marcha agresiva por superficies rugosas o caídas en superficies planas. Sin embargo, este tipo de marcha es extremadamente peligroso y representa una carga imprevisible de la bicicleta que puede causar la sobrecarga del cuadro, horquilla o las diferentes piezas. Si desea montar en un terreno con las condiciones del tipo 5, tome las medidas de seguridad imprescindibles, por ej., revisiones más frecuentes de la bicicleta y cambio del equipamiento. También debería usar el equipamiento completo de seguridad, es decir, el casco integral, protectores de las espinillas, codos y columna vertebral.

APTA para la marcha en el terreno más difícil, donde deberían montar solamente los ciclistas más expertos.

NO APTA para servir de pretexto de probar cualquier cosa.



Bicicletas infantiles

Bicicletas destinadas a niños. Es necesaria la supervisión permanente de adultos. Evite zonas con la circulación de coches, obstáculos y otros peligros, incluidas superficies inclinadas, bordes de aceras, escaleras, tapas de la canalización, evite también superficies irregulares y lugares cerca de piscinas.

Si el peso del ciclista incluido el equipaje aumenta, póngase en contacto con su distribuidor de bicicletas, quien realizará arreglos y ajustes si es necesario. Si la bicicleta se usa para fines distintos a los indicados en las diferentes categorías, puede producirse no solamente su desgaste prematuro, sino también un daño de componentes importantes y una lesión grave del usuario, por la cual el fabricante y el distribuidor de bicicletas no asumen responsabilidad. El uso incorrecto puede causar la anulación de la garantía.

EQUIPAJE

Existen varios modos de transportar equipaje en la bicicleta. Su elección dependerá sobre todo del peso y volumen del equipaje y de la bicicleta que piensa usar. Ciclistas en bicicletas de montaña y ciclistas de carrera suelen usar una mochila. Consulte la idoneidad de los soportes de equipaje para su bicicleta con el distribuidor de bicicletas. Si es posible, encargue la eventual instalación del soporte a personal cualificado de la tienda.

MONTAJE Y USO DE COMPLEMENTOS O ACCESORIOS DE LA BICICLETA

Antes de comprar cualesquiera complementos o accesorios de su bicicleta (medidor de la velocidad, timbre, linterna, soporte, bolso, silla infantil, portabici, etc.), diríjase siempre al distribuidor de bicicletas para consultar si el equipamiento es conveniente para su tipo de bicicleta. Durante el montaje proceda según el manual suministrado por el fabricante o suministrador del accesorio. Un accesorio montado incorrectamente, inadecuado o no aprobado puede empeorar la función de la bicicleta y causar la pérdida del control de la misma y la caída.

Durante el cambio de bielas o camisas, eventualmente montando guardabarros, preste una atención especial a la posible disminución de la distancia entre la punta del zapato y la camisa.

TRANSPORTE DE NIÑOS

La silla infantil está fijada en el cuadro de la bicicleta. Los soportes para la fijación de la silla cuentan a menudo con el uso ocasional y por la silla infantil se puede fijar prácticamente en cualquier bicicleta

que disponga del accesorio indispensable. La silla infantil se puede montar solamente en el caso que la bicicleta disponga de la cubierta de muelles del sillín. Para evitar una lesión de los dedos del niño, no monte la silla infantil en una bicicleta que no disponga de la cubierta de muelles del sillín. Infórmese de los reglamentos del transporte de niños que son válidos en su país. Si procede, consulte a su distribuidor de bicicletas. En general, el acoplamiento de carritos infantiles a la bicicleta está prohibido.

ANTES DE CADA USO

Antes de cada marcha verifique el estado general de la bicicleta:

- verifique si todo el material de unión está apretado correctamente y si no se ha producido una deformación, raspado u otro daño mecánico de las piezas,
- compruebe detalladamente los elementos de mando de la bicicleta, sobre todo los frenos, el cambio y los pedales,
- verifique detalladamente el estado de la bicicleta – véase el capítulo Instrucciones básicas.

LOS PRIMEROS 150 KM

Los primeros 150 km se pueden definir como una vuelta de calentamiento, cuando la vida del ciclista está llena de emociones y experiencias variadas del nuevo deporte, sin embargo, también está ensayando la fiabilidad operativa y la durabilidad de la bicicleta. Siempre marche con prudencia por carreteras públicas respetando los reglamentos de tráfico para no ponerse en peligro a sí mismo o a otras personas. Estos reglamentos pueden ser diferentes en diversas regiones y países.

¿QUÉ OBSERVAR DURANTE EL RODAJE?

Aunque la bicicleta se ajuste correctamente antes del funcionamiento, las tecnologías de fabricación de las piezas y su montaje requieren cierto tiempo del funcionamiento para la estabilización de la función correcta. En general, todo lo que se mueve y gira necesita encontrar y alisar su vía y todos los acoplamientos mecánicos fijos tienen que asentarse y crear las necesarias superficies de contacto. Con el alisado de las asperezas de las superficies de contacto surgen holguras en los alojamientos rotativos o deslizantes, los acoplamientos fijos se aflojan.

¿Qué significa? Al principio, los pedales pueden moverse con dificultad, pero después de un tiempo se producirá una holgura considerable. Lo mismo vale para la tija, con la cual costaba ajustar al principio la altura del sillín. En piezas caras con vías rectificadas, este problema suele resolverse de una vez con el ajuste adicional.

Por el contrario, las piezas con superficies prensadas, a menudo no circulares y poco duras para bolitas se ajustan difícilmente y lograr el estado de ajuste óptimo a largo plazo puede ser prácticamente imposible.

1. Unión de las bielas con el eje

Apretando con la llave el tornillo/la tuerca en el eje verifique el acoplamiento de las bielas con el eje, al principio antes de cada marcha, más tarde de vez en cuando, sin embargo, siempre que en el engranaje central suenen sonidos regulares o tenga sospecha de que haya generado la holgura. El derecho de reclamación o de sustitución no abarca la holgura surgida por apretar insuficientemente el tornillo de la biela en el eje (se produce una deformación del cuadrado de la biela).

2. Apriete de los pedales en las bielas

No sólo después de la primera marcha vale la pena verificar con la llave n.º 15 si las frentes de los ejes están asentadas suficientemente en la superficie de las bielas. El derecho de reclamación o de sustitución no incluye pedales no apretados en las bielas y el consecuente deterioro de las roscas en las bielas.

3. Dirección

Antes de cada marcha verifique el apriete de la tuerca de seguridad del sistema de conducción y compruebe dando un golpe en la rueda delantera que no se haya generado una holgura en el alojamiento que pudiera ir deteriorando los discos del sistema de conducción.

El derecho de reclamación o de sustitución no comprende la dirección no apretada y, en consecuencia, deteriorada.

4. Dirección integrada

Antes de cada marcha verifique el apriete del tornillo Allen colocado en la parte superior de la dirección y compruebe dando un golpe en la rueda delantera que no se haya generado una holgura en el alojamiento que pueda ir deteriorando los discos de la dirección.

El derecho de reclamación o de sustitución no comprende la dirección no apretada y, en consecuencia, deteriorada.

5. Tornillos de la potencia

De vez en cuando es conveniente apretar los tornillos de la potencia, sobre todo el tornillo del mango – un manillar que gira es muy peligroso para la marcha.

6. Frenos

Antes de cada marcha apriete las dos palancas de freno y verifique visualmente el ajuste correcto de las zapatas/tacos del freno delantero y trasero respecto a la llanta, en adelante véase Instrucciones básicas

¿CÓMO MARCHAR CON LA BICICLETA DURANTE EL RODAJE?

Con más sensibilidad y atención que con una bicicleta ya rodada. Al principio marche con una menor velocidad, evite bajadas extremas en terreno exigente.

Se las podrá permitir cuando supere su inseguridad y logre la habilidad en el manejo de su nueva bicicleta. Seguramente vale la pena aprovechar los primeros kilómetros para acumular experiencia, observar la bicicleta y, en consecuencia, ajustar y apretar todo que se haya aflojado. Entonces, ¡tenga siempre consigo herramientas, sensatez y, sobre todo, sensibilidad!

Con la regulación del tornillo de ajuste del cambio entre media y una vuelta se puede restablecer la marcha silenciosa. En el cambio delantero, el ajuste se realiza por el tornillo ajuste en el cambio, pero a veces la causa es un cable poco o demasiado tenso y hay que ajustar la tensión. Ocurre también que la guía en una posición inadecuada roza la cadena o dificulta o incluso impide el cambio. El cambio delantero tiene que estar paralelo con los platos y a la altura correcta. El ajuste es una condición indispensable de la función, sin embargo, no la única. Si la cadena no está en orden, el accionamiento no funcionará bien. El elemento tenso significa una disminución de la capacidad de paso de la cadena por la guía, su entrada incorrecta en los dientes de los piñones y, sobre todo, en los más pequeños se manifestará por golpes o saltos. También la cadena seca dificulta la marcha por su resistencia mecánica y desacelera notablemente el proceso del cambio. Para la lubricación es conveniente usar aceites poco densos con teflón y alta capacidad de penetrar en el interior (por ej., GT 85) o lubricantes especiales para cadenas (Castrol). Los clásicos aceites para máquinas son mucho más baratos, sin embargo, la cadena se debe inundar con ellos, el aceite excesivo se tiene que limpiar y aun así es prácticamente imposible la aparición de rezumamiento. Vale la pena prestar atención a la cadena desde el principio hasta el fin de su vida técnica. Si no respeta el intervalo adecuado de sustitución, es casi seguro que tendrá que cambiar también el cassette y tal vez también los platos. (No obstante, sin duda no ocurrirá durante los primeros 150 km).

Y no olvide que si por cualquier motivo desacopla la cadena, es indicado para hacerlo cualquier otra parte menos el perno negro. Los pernos negros de acoplamiento tienen un diámetro más grande que los demás pernos y empujarlos hacia fuera aumenta el orificio en el eslabón hasta que deja de ser fiable una unión estrecha con el perno y la cadena puede desacoplarse de nuevo en la misma parte. Siempre use los pernos negros para el acoplamiento, evitándolos para el desacoplamiento.

HERRAMIENTAS RECOMENDADAS:

- llaves Allen 8, 6, 5, 4, 3, 2
- llaves finas de una boca 17, 14, 13
- llaves de una boca 15, 10 (2x), 9, 8
- llaves para el cabezal del engranaje 40, 36, 34 (2x según la dimensión necesaria)
- destornillador de cruz fino y más grande
- juego para reparar las cámaras
- palancas de montaje
- bomba neumática

Otros elementos que pueden ser también indicados

- remachador de cadena HG
- extractores o llaves especiales para cassetes
- extractor de bielas (con la correspondiente llave de una boca)
- llave cerrada para tuercas 14 (15) mm
- dispositivo para el aflojamiento de los piñones 2x (llave cadena)
- horquilla de centrado
- llave de centrado
- calibres para medir el desgaste de las cadenas y piñones

Muchos trabajos de servicio y reparaciones requieren conocimientos y herramientas profesionales. Nunca empiece una reparación de la bicicleta si alberga dudas de si será capaz de terminarla. Un servicio negligente puede poner en riesgo su integridad física o salud o causar daños a terceros o a su bicicleta.

INSTRUCCIONES BÁSICAS

Advertencia: en la bicicleta hay muchos componentes móviles (radios de ruedas, plato, cadena, etc.) cuyo uso representa un riesgo de aprisionamiento de una extremidad, cabello o ropa. Por este motivo, tenga cuidado no solo durante el uso común, sino también durante el mantenimiento de la bicicleta.

La bicicleta y sus componentes tienen una vida útil y los materiales usados se desgastan con el tiempo. Si la vida útil de cierto componente termina, este puede fallar de forma repentina y causar lesiones graves o la muerte del ciclista. Si se presenta cualquier síntoma del fin de la vida útil de cualquier componente, es necesario cambiarlo inmediatamente.

Una avería puede poner fin de forma anticipada a la vida útil de diferentes componentes de la bicicleta. Estos pueden fallar de pronto y causar la pérdida del control de la bicicleta amenazando su vida o salud o causando daño a su bicicleta o a terceros. Las partes dobladas, sobre todo las de aluminio, pueden romperse súbitamente. Tampoco se pueden reparar, o sea, enderezar, porque el riesgo de rotura se mantiene. Esto hace referencia sobre todo a horquillas, manillar, potencia, bielas y pedales. Si tiene dudas, es más seguro cambiar estas partes. Diríjase a su distribuidor de bicicletas.

La exposición a largo plazo de la bicicleta a la radiación solar directa puede causar decoloración o la modificación de pinturas fluorescentes y reflectantes. No recomendamos exponer la bicicleta a la luz solar directa ni almacenarla expuesta a la luz solar directa.

Si la bicicleta dispone de componentes de carbono, es indispensable que después de un accidente encargue la revisión profesional de la bicicleta al distribuidor de bicicletas. El carbono es un material resistente y duradero que se destaca por un peso reducido. Gracias a estas características es conveniente para la fabricación de piezas de calidad muy alta.

Sin embargo, el carbono también es frágil y en el caso de accidente tiende a romperse en la parte doblada. Si la pieza de carbono se expone a cualquier golpe fuerte o carga excesiva, su daño puede ser imperceptible. Sin embargo, no significa que haya quedado intacta. Un defecto de las fibras interiores de carbono no tiene por qué manifestarse en la superficie del material.

Por eso es muy peligroso seguir usando las piezas de carbono después de su exposición a un impacto fuerte o carga excesiva.

Los componentes de carbono defectuosos pueden romperse de repente causando una lesión grave al ciclista. Si el cuadro, la horquilla u otro componente de carbono comienzan a sonar o si descubre cualquier golpe, deformación, cambio de color, raspado o grietas, no use la bicicleta para nada hasta que no se cambie la pieza dañada. Póngase inmediatamente en contacto con su distribuidor de bicicletas para consultar la situación.

Los componentes de carbono nunca se deben exponer a temperaturas altas que son necesarias, por ejemplo, durante la aplicación de la pintura en polvo por chorro o esmaltado. Dicha temperatura podría dañar el componente. Evite también conservar la bicicleta en el coche si este se va a exponer a una

intensa radiación solar. No guarde la bicicleta cerca de fuentes del calor.

Horquilla delantera:

La horquilla doblada o dañada se debería cambiar, no la repare nunca.

Rueda delantera:

La rueda se tiene que asentar en la horquilla delantera y apretar correctamente mediante las tuercas de seguridad. El buje está sellado contra la humedad y suciedad, pero debería revisarse regularmente, sobre todo después de una marcha por terreno exigente (en todo este manual se entiende como terreno exigente terreno polvoriento, fangoso, con baches, etc.). La rueda tiene que girar libremente al ser accionada con la mano. Los giros deberían manifestar solamente una fricción u holgura mínima. La marcha con los sujetadores rápidos mal ajustados puede causar un tambaleo de la rueda o su aflojamiento y, en consecuencia, un daño a la bicicleta, una lesión grave o la muerte. Esto puede poner en peligro su integridad física o salud o causar daños a terceros o a su bicicleta.

Por eso es indispensable:

- 1) pedir a su distribuidor de bicicletas que le explique detalladamente el procedimiento de la fijación y aflojamiento de las ruedas.
- 2) comprender y aplicar la técnica correcta de la fijación de la rueda por medio de sujetadores rápidos.
- 3) antes de cada marcha verificar que la rueda está fijada con seguridad. Quitar o dañar el mecanismo de sujeción rápida es muy peligroso y puede causar la anulación de la garantía y ocasionar lesiones graves o la muerte. El ajuste incorrecto del mecanismo de sujeción rápida puede ocasionar el tambaleo de la rueda o su aflojamiento, lo cual puede ocasionar lesiones graves o la muerte.
- 4) antes de cada marcha verificar que la llanta no está demasiado desgastada. El desgaste de la llanta por el freno puede poner en peligro su integridad física o salud o causar daño a terceros o a su bicicleta.

Rueda trasera:

La rueda se tiene que asentar en la horquilla trasera y apretar correctamente mediante las tuercas de seguridad. El buje está sellado contra la humedad y la suciedad, no obstante, no se olvide de revisarlo regularmente, sobre todo después de la marcha por terreno exigente. La rueda tiene que girar libremente al ser accionada con la mano. Los giros deberían manifestar solamente una fricción u holgura mínima. La marcha con los sujetadores rápidos mal ajustados (no apretados) puede causar el tambaleo de la rueda o su aflojamiento y, en consecuencia, un daño a la bicicleta, una lesión grave o la muerte de usted o de terceros.

Por eso es indispensable:

- 1) pedir a su distribuidor de bicicletas que le explique detalladamente el procedimiento de la fijación y aflojamiento de las ruedas.
- 2) comprender y aplicar la técnica correcta de la fijación de la rueda por medio de sujetadores rápidos.
- 3) antes de cada marcha verificar que la rueda está fijada seguramente. Quitar o dañar el mecanismo de sujeción rápida puede causar el tambaleo de la rueda o su aflojamiento y, en consecuencia, un daño a la bicicleta, una lesión grave o la muerte de usted o de terceros.
- 4) antes de cada marcha verificar que la llanta no está demasiado desgastada. El desgaste de la llanta por el freno puede poner en peligro su integridad física o salud o causar daño a terceros o a su bicicleta.

Llanta:

Mantenga las llantas intactas y centradas correctamente. Verifique regularmente su estado y su desgaste.

Desgaste

- a) Safety System – el desgaste de la llanta indica la profundidad de la línea longitudinal en la superficie de frenado. En el caso que su profundidad sea mínima, no use la llanta y pida el cambio a su distribuidor de bicicletas.

- b) SRDA System – el desgaste o daño de la llanta se indica por un líquido colorado que sale de las cavidades de la llanta. En tal caso, no use la llanta y pida el cambio a su distribuidor de bicicletas.

Engranaje central:

Revise regularmente el engranaje central y siempre después de la marcha por terreno difícil. El eje tiene que girar libremente sin indicar holgura lateral. El anillo de seguridad debe estar apretado y los cojinetes bien lubricados.

Manillar:

Adáptelo como máximo de modo que su marcha en la bicicleta sea cómoda y apriete suficientemente todos los tornillos de la potencia en el lugar del paso del manillar por la potencia. La raya que indica la introducción mínima no debe ser visible sobre la dirección. Un daño del mango del manillar puede causar la pérdida del control y la caída. Un mango salido del manillar puede amenazar su vida o salud o causar daños a terceros o a su bicicleta.

Recomendamos apretar los tornillos que fijan el manillar con un par de 7 Nm. Si su manillar dispone de piezas añadidas (cuernos), recomendamos apretarlo con un par de 7 Nm.

El uso de la potencia aerodinámica u otro dispositivo en el manillar puede influir negativamente en la capacidad del ciclista de reaccionar durante el frenado y en las curvas.

Cambio delantero y cambio trasero:

Manténgalos ajustados correctamente. Cambie solamente pedaleando y subiendo la pendiente, trate de aliviar los pies durante el cambio (disminuir la tensión de la cadena), evite el choque con el cambio trasero.

Si tiene mal ajustado el cambio trasero o delantero, nunca cambie a la rueda dentada más pequeña o más grande. Se puede bloquear la cadena con la consecuente pérdida del control y la caída.

Cadena:

- Mida regularmente su tensión y modifíquela si hace falta (aproximadamente después de 1000 km).
- Lubrique a menudo y limpie con aceite poco denso, quite con un paño el lubricante sobrante.
- La vida útil de la cadena puede variar según su marca y según las condiciones de funcionamiento.

Recomendamos encargar el cambio de la cadena a centros de servicio especializados. En las bicicletas de una velocidad es necesario asegurar la tensión suficiente de la cadena. Si se afloja, hay que volver a tensarla. Tense la cadena aflojando la tuerca de la rueda trasera y tirando de la rueda hacia fuera. Por último, apriete las tuercas de la rueda trasera.

En general, las bicicletas urbanas están equipadas de una cubierta que cubre toda la cadena. Esta cubierta protege la cadena del lodo y el agua de lluvia y al ciclista de la grasa de la cadena.

Controle regularmente la tensión de la cadena: Abra la cubierta de la cadena y compruebe la tensión. Si empuja la cadena (entre el plato delantero y trasero) y esta se mueve (hacia arriba o abajo) unos 10 mm, su tensión es óptima. Si la cadena se mueve más de 10 mm, su tensión es demasiado baja y hay que tensarla más. Afloje los tornillos traseros y desplace la rueda hacia atrás. Tras este ajuste vuelva a apretar los tornillos.

Las bicicletas de trekking suelen tener una cubierta de cadena abierta que protege al ciclista de la grasa de la cadena.

Neumáticos:

Mantenga los neumáticos con el valor correcto de presión, es decir, la presión de aire inferior de las presiones máximas que se recomiendan en la llanta o en la camisa. Use una bomba manual o de pedal. Verifique si los neumáticos están colocados correctamente en la llanta.

Nunca sobrepase la presión del neumático. Una presión excesiva puede dañar el neumático o la llanta y causar daños a la bicicleta y lesiones al ciclista o a los transeúntes. Nunca use mangueras de aire en gasolineras para inflar las ruedas.

Bielas y pedales:

Lubrique de vez en cuando los pedales, sobre todo, después de la marcha en terrenos exigentes. No trate de enderezar las bielas o el plato si se doblan. Después de la primera marcha apriete los tornillos de las bielas, verifique los tornillos del plato y los ejes de los pedales. Nunca siga montando si se afloja la biela (cuadrado de la biela) en el eje central o el pedal en la biela. El derecho de reclamación no incluye la holgura en las bielas y los pedales a causa de un mantenimiento insuficiente.

El uso de rastrales requiere una habilidad considerable. Si no lo domina automáticamente, hace falta bastante concentración, lo cual puede disminuir su atención al conducir y causar la pérdida del control de la bicicleta y la caída. Practique el uso de los rastrales fuera de vías peligrosas y con mucho tráfico. No apriete los rastrales hasta que esté seguro de su uso. Los pedales de calas se pueden usar solamente en combinación con zapatillas especiales que se encajan firmemente en el pedal. La marcha requiere el conocimiento perfecto de los pedales de calas; de no ser así, desvían la atención de la conducción, lo cual puede ocasionar la pérdida del control de la bicicleta y la caída. Practique el uso de los pedales de calas fuera de vías peligrosas y con mucho tráfico.

Frenos:

FRENOS DE DISCO:

Los frenos de disco, igual que los frenos de llanta, se activan con palanquitas colocadas en el manillar. Los frenos de disco se caracterizan por un rendimiento excelente y buena resistencia a condiciones climáticas desfavorables. En comparación con los frenos de llanta, reaccionan mucho más rápido en la superficie mojada alcanzando el máximo efecto del frenado casi inmediatamente. Las nuevas pastillas de freno se tienen que someter al rodaje antes de alcanzar su efecto de frenado óptimo. Para este fin acelere 30x a 50x la marcha de la bicicleta a unos 30 km/hora y frene siempre hasta la parada completa.

Durante el uso, los frenos de disco se calientan. Por eso no toque el disco ni las mordazas, sobre todo poco después de una larga bajada.

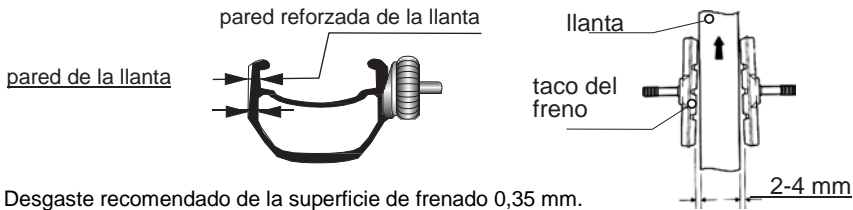
No use agua ni otros líquidos para enfriarlos.

Verifique regularmente el desgaste de las pastillas de freno. Apriete regularmente la palanca del freno para controlar visualmente si no penetra aceite por el acoplamiento de la manguera/estribo/palanca. En el caso de una fuga del líquido de freno, diríjase inmediatamente al distribuidor de bicicletas, ya que la fuga podría causar un fallo de sus frenos.

Limpie las pastillas y discos de freno solamente con alcohol o productos especiales.

Encargue a su distribuidor de bicicletas el control y el ajuste regular de los frenos.

Advertencia: En modelos de bicicletas con frenos de tipo V-brake u otros frenos de llanta, la superficie de frenado de la llanta va desgastándose. Por eso hay que prestar atención al desgaste de la llanta y del taco del freno. En nuestros modelos de bicicletas encuentra dos tipos de la indicación del desgaste de la llanta.



Desgaste recomendado de la superficie de frenado 0,35 mm.

Tenga ajustados los tacos del freno a 2-4 mm de la llanta, deberían desviarse ligeramente hacia fuera de la llanta, según la figura. Verifique su desgaste y cámbielas si es necesario. Limpie el aceite o suciedad si se acumulan en la llanta y en las zapatas de freno. Es muy importante el ajuste preciso de los frenos respecto a la extensión del movimiento (paso) de la palanca de freno para que se aproveche la fuerza plena de la frenada.

Si dentro del marco de la extensión del movimiento de la palanca de freno no se alcanza el efecto máximo de frenado, puede perder el control, lo cual entraña un riesgo para su vida o salud o de daños a

su bicicleta o a terceros.

Advertencia: la marcha por superficies mojadas es mucho más exigente que por superficies secas. En dicho caso, el efecto de los frenos se reduce, por eso el ciclista debería actuar con más prudencia.

El modulador del efecto de la fuerza del frenado se puede usar en el freno de llanta (V-freno), freno mecánico de disco y de rodillo (Shimano Inter-M).

En función del modelo del freno, el freno mecánico está equipado con el modulador de efecto de la fuerza de frenado. El modulador de efecto de la fuerza de frenado dosifica la fuerza de la palanca del freno impidiendo el bloqueo de la rueda delantera. El modulador de efecto de la fuerza de frenado está incorporado entre la palanca del freno y el freno de llanta.

En el freno Shimano Inter-M, durante la marcha del modulador puede producirse cierto ruido al frenar que, sin embargo, no es un síntoma de fallo.

Cables de mando:

Tienda correctamente los cables. Reviselos regularmente, no nos deje sueltos y cámbielos, si se desgastan. Nunca haga lazos en el cable. Use terminales de aluminio que impidan el destrenzado del extremo del cable.

Adaptación del sillín:

Adapte la altura y el ángulo del sillín para que la marcha sea cómoda para usted. No saque la tija más que hasta la marca de la introducción mínima en el cuadro de la bicicleta. Si la tija con el sillín gira en el cuadro, apriete la tija con el tornillo del asiento.

Si la tija se saca más allá de la marca de introducción mínima, puede romperse y, en consecuencia, se puede perder el control de la bicicleta y producirse una caída. Después de cualquier manipulación en el sillín compruebe que lo haya fijado bien antes de montar, si no, puede destruir el sillín o perder el control de la bicicleta y caerse. Haga una revisión regular para comprobar que el sillín esté bien fijado. Durante la marcha con la tija mal apretada, el sillín puede girar o moverse, lo que puede ocasionar la pérdida del control de la bicicleta y una caída.

Por ello:

- 1) Pida a su distribuidor de bicicletas que le enseñe cómo fijar y apretar correctamente la tija.
- 2) Comprenda las técnicas correctas de la sujeción rápida de la tija y aplíquelas.
- 3) Antes de cada marcha verifique la fijación segura del sillín.

Focos y reflectantes:

Los focos y reflectantes deberían estar instalados en la horquilla delantera, en el lado trasero del pedal y en los radios de las ruedas. Si se dañan, debería cambiarlos inmediatamente.

La marcha con niebla, en la oscuridad y con visibilidad reducida sin luces y reflectantes adecuados es peligrosa y puede ocasionar lesiones graves o la muerte.

Cuadro:

Verifique regularmente eventuales daños de la laca en la zona de las uniones de los tubos. De este modo se puede manifestar un doblado o una rotura del cuadro.

Cambie inmediatamente el cuadro doblado o roto, ya que ello provoca un esfuerzo excesivo de otra parte del cuadro y entraña un gran peligro del accidente.

Dirección:

Tenga cuidado con el apriete fijo de la tuerca de seguridad, la horquilla debe girar libremente. Apriete las tuercas y los tornillos según se requiera. Compruebe que ninguna parte esté dañada y, al volver a montar la dirección, preste atención a la colocación correcta de todas las piezas.

Una reparación inadecuada de la dirección puede influir en la conducción y causar la pérdida del control de la bicicleta y caídas. Lleve su bicicleta al distribuidor y encargue la reparación de la dirección a un profesional.

INSTRUCCIONES DE MONTAJE

Pares de apriete recomendados de piezas de las bicicletas

Todos los pares de apriete se indican en las unidades Newton-metro [Nm]. En el caso de dudas, dirijase a su distribuidor de bicicletas.	
Pieza	par de apriete [Nm]
- radios, buje, cassette -	
Casette	30-45
Apriete de las tuercas en el eje del buje respecto al cuadro (no vale para tipos de fijación rápida)	29-40
Rueda libre	34-45
- dirección, manillar, sillín, tija -	
Tornillo de la potencia para la dirección de rosca	19-30
Tornillo de fijación de la potencia (para la dirección sin rosca "ahead")	6-9
Potencia – apriete del manillar por 4 tornillos	9-12
MTB – cuernos	6-12
Apriete del sillín en la tija	2 tornillos 17-19 1 tornillo 24-30

Pieza	par de apriete [Nm]
Tija – apriete en el cuadro. ATENCIÓN: la tija requiere solamente el apriete mínimo para no entrar en el cuadro y para no girar. Un apriete excesivo puede dañar la tija y el cuadro.	5-7
- bielas, dirección, pedal -	
Pedal a la biela	35-40
Shimano® Octalink XTR apriete de la biela tornillo (M15 thread) (¡NO! Hollowtech II)	40-49
Platos de la dirección Shimano® Hollowtech II (2004 XTR, XT, Dura-Ace)	34-50
Platos de la dirección Shimano® Hollowtech II (2004 XTR, Dura-Ace, XT)	10-15
Lado izquierdo tornillo de ajuste Shimano® Hollowtech II	0,5-0,7
Biela del apriete al eje (incluidos ejes cuadrados, también el tipo ISIS)	34-45
Dirección en buje	40-50
- cambio trasero, cambio delantero, cambio de velocidades -	
STI cambio al manillar	5,5-8
Cambio de velocidades rotativo / cambio en el mango	“Revo“ shifter 5,6-7,9
FD manguito (cambio delantero)	5,0-6,8
FD manguito (cambio delantero) Cuadro de carbono	1,2-2
FD apriete del cable	4,5-6,8
RD apriete al cuadro (cambio trasero)	8-10
RD apriete del cable	3,4
RD apriete de poleas del cambio	3,4-4
- frenos -	
Mordazas del freno (de carretera)	7,9-10
Mordazas del freno MTB	5,6-6,8
Tacos de freno – de rosca	5,6-6,8
Tacos de freno – sin rosca	7,9-9
Mordazas de freno MTB fijación del cable	5,6-7,9
Mordazas de freno de carretera fijación del cable	5,6-7,9
Palancas de freno – tipo MTB	5,6-7,9
Palancas de freno – STI, ERGO	5,6-7,9
- frenos de disco -	
Disco al buje	Hayes® 5,6
Estribos hidráulicos de freno / cuadro	5,6-7,9
Manguera hidráulica / palanca / estribo	4,5-6,8

Conversiones a otras medidas:

in-lb. = ft-lb. x 12

in-lb. = Nm x 8,851

in-lb. = kgf-cm/1,15

AJUSTE DE LA BICICLETA SEGÚN LAS NECESIDADES DEL CICLISTA

El parámetro decisivo para determinar el tamaño correcto del cuadro que usted necesita es la altura de usted. Tenga cuidado sobre todo con bastante espacio debajo de la bragadura para evitar una lesión si salta rápida de la bicicleta.

La elección del modelo concreto determina hasta cierto punto el modo de sentarse que usará montando la bicicleta. Cambiando algunos componentes, usted puede adaptar la bicicleta a las proporciones de su cuerpo. Se refiere sobre todo a la tija, la potencia y las palancas de freno.

Todas las acciones descritas en este capítulo requieren experiencia, herramientas adecuadas, habilidad manual y cualificación. Limítese al ajuste de la posición del sillín, encargue otras acciones a personal cualificado. Si no está contento con el ajuste de su bicicleta, asiento o algún componente, diríjase a su distribuidor de bicicletas.

ADVERTENCIA: Preste una atención especial al apriete de las uniones roscadas. Respete los pares de apriete determinados, ya que unos tornillos demasiado flojos o apretados pueden causar un daño de la tija. Use la llave dinamométrica y nunca supere el par de apriete permitido.

MONTAJE DE LA RUEDA DELANTERA

- Afloje el sujetador rápido (tuerca)
- Inserte la rueda en las terminales de la horquilla.
- Desplace la palanca del sujetador rápido en 90 grados del eje de la rueda y apriete lentamente la tuerca de aletas.
- Incline el sujetador rápido a la posición cerrada (debería hacerse con el pulgar).
- **ADVERTENCIA: Compruebe que la rueda está cerrada en el mecanismo de sujeción rápida o apretada firmemente con las tuercas.**

MONTAJE DEL MANILLAR

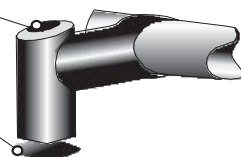
- Afloje el tornillo en la potencia hasta liberar el cono. ¡Introdúzcalo en el tubo de la horquilla delantera por lo menos hasta la marca de la introducción mínima!
- El manillar está perpendicular respecto a la rueda delantera.
- Antes de apretar, estudie los pares de apriete determinados y válidos para el apriete del manillar de carbono en la potencia.
- Verifique el apriete introduciendo la rueda delantera entre las piernas, sujetando la rueda con las piernas y después tratando de girar el manillar.

MONTAJE DE LA POTENCIA ROSCADA EN LA HORQUILLA

- Afloje el tornillo en la potencia hasta liberar el cono.
- ¡Introdúzcalo en el tubo de la horquilla delantera por lo menos hasta la marca de la introducción mínima!
- El manillar está perpendicular respecto a la rueda delantera.
- Apriete fijamente el tornillo en la potencia.
- Verifique el apriete introduciendo la rueda delantera entre las piernas, sujetando la rueda con las piernas y después tratando de girar el manillar.

tornillo de la potencia

potencia



ATENCIÓN: Nunca sacar sobre la marca que indica máx. o alto.

MONTAJE EN LA POTENCIA AHEAD EN LA HORQUILLA

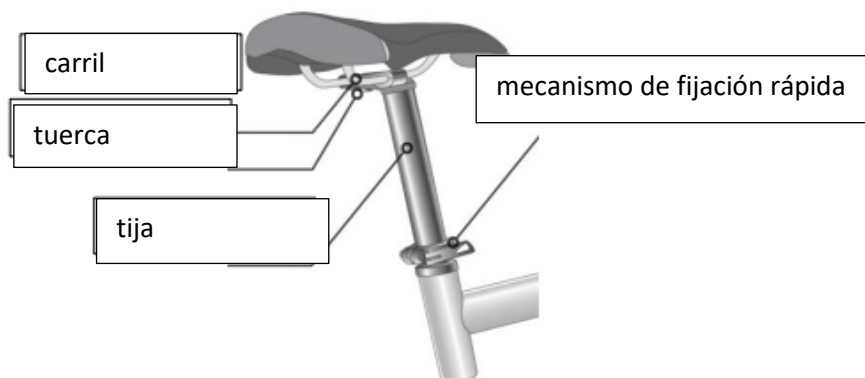
- Afloje sucesivamente los tornillos frontales y laterales en la potencia y el tornillo de la dirección. Introduzca la potencia en el tubo de la horquilla delantera.
- El manillar está perpendicular respecto a la rueda delantera.
- Apriete firmemente el tornillo de la dirección en la potencia y todos los tornillos de la potencia.
- Verifique el apriete introduciendo la rueda delantera entre las piernas, sujetando la rueda con las piernas y después tratando de girar el manillar.
- **ADVERTENCIA: recomendamos apretar los tornillos de la potencia con el par 7 Nm. Preste atención a no apretar excesivamente los tornillos. La potencia podría dañarse.**



MONTAJE DEL SILLÍN

- Lubrique la tija e introdúzcala en el cuadro, aunque como mínimo hasta la marca de la introducción mínima. Fije por medio del mecanismo de sujeción rápida o tornillo. Antes de apretar estudie bien los pares de apriete determinados.
- Ajuste el ángulo del sillín de modo que esté paralelo con el suelo. Apriete el cierre del sillín
- Pruebe a girar el sillín de lado a lado. Así comprobará el apriete.

NOTA: El sillín se puede ajustar para que esté más cerca o más lejos del manillar. Si logra desplazando el sillín por carriles y asegurando el cierre de la tija o apretando bien la tuerca. Atención: Nunca sacar la tija sobre la marca que indica máx. o alto.



AJUSTE DE LA POSICIÓN E INCLINACIÓN DEL SILLÍN

Su modo de sentarse en la bicicleta y la comodidad de marcha asociada y la fuerza que utiliza para pisar los pedales vienen determinados en parte por la distancia entre el sillín y el manillar. Esta distancia se puede cambiar parcialmente desplazando el carril del sillín en la abrazadera de la tija.

- Para que pueda pedalear correctamente, el sillín debe estar ajustado en la posición horizontal. Si lo inclina hacia adelante, su punto de gravedad se acerca al manillar y su peso se apoyará en los brazos. También tiene que contar con la tendencia de deslizarse del sillín.

En nuevos tipos de tijas, los cabezales determinan tanto la inclinación como la posición vertical del sillín y se aseguran con el tornillo Allen central.

Algunas tijas tienen dos tornillos que aseguran un ajuste más preciso de la inclinación. Otros tipos tienen el llamado tornillo de sujeción del sillín que suele disponer de dos tuercas enroscadas en un tornillo pasador.

- Afloje uno o los dos tornillos en la parte superior del sillín. Gire los tornillos dos o tres vueltas como máximo a la izquierda; de no ser así, se pueden salir. Desplace el sillín según se requiera hacia delante o hacia atrás. Puede darle un ligero golpe para que se desplace.
- Antes de apretar los tornillos compruebe que el sillín está en posición horizontal. Compruebe que haya fijado bien la tija – agarre con las manos el sillín en los dos bordes e intente girarlo. Si no lo logra, todo está en orden.

ADVERTENCIA: No se olvide de que las uniones roscadas se tienen que apretar con el par de apriete determinado. No respetar estos valores puede causar una inserción inadecuada de la tija o daños a la misma. ¡Fije los carriles por la abrazadera del sillín solamente en su parte recta para evitar el aflojamiento del sillín!

AJUSTE DE LA ALTURA CORRECTA DEL SILLÍN

La altura correcta del sillín es la altura que le facilita la máxima comodidad y eficacia al pedalear. Al pedalear no debería ser capaz de estirar completamente la pierna en el punto más bajo; de no ser así, su pedaleo será torpe. La altura del sillín se puede ajustar fácilmente del siguiente modo. Lo ideal es hacerlo con zapatos de suela llana.

- Siéntese en el sillín y ponga un talón en el pedal en la posición más baja. En esta posición, la pierna debería estar completamente estirada y las caderas no se deberían inclinar a ningún lado.
- Ajuste la altura del sillín aflojando el tornillo de apriete o la palanca del sujetador rápido de la tija (sin embargo, lea primero el capítulo “Sujetadores rápidos”). Para aflojar el tornillo use la herramienta adecuada, gire primero dos o tres vueltas en el sentido antihorario.

ADVERTENCIA: En algunos modelos de bicicletas de montaña, la posición baja del sillín facilita el control de la bicicleta. También es conveniente bajar la altura del sillín para bajadas bruscas. Sin embargo, paseos largos con el sillín bajo pueden causar dolores de tendones de rodillas.

Ahora puede ajustar el sillín a la altura requerida.

- Tenga cuidado y no saque demasiado la tija. La marca en la tija siempre tiene que quedarse en el interior del tubo de asiento. La longitud mínima con la que la tija que debe estar insertada en el tubo de asiento es 2,5 multiplicado por su diámetro, por ej., una tija con un diámetro de 30 mm tiene que estar insertada en el tubo de asiento por lo menos 75 mm.
- En materiales de aluminio (cuadro, tija), preste atención a que la parte de la tija que está insertada en el cuadro siempre esté bien lubricada.
- En caso de componentes de carbono no aplique nunca grasa directamente en la tija o tubo de asiento. Las superficies de contacto tienen que estar completamente secas. La grasa penetra en la capa superficial de componentes de carbono, reduce el coeficiente de la fricción y así reduce bastante la firmeza del acoplamiento de los componentes. Si fuera necesario, aplique en dichas partes pasta de montaje de carbono especial.
- Si no se puede mover la tija en el tubo de asiento, no use la fuerza. En su lugar, consulte con su distribuidor de bicicletas. Enderece el sillín para que esté paralelo con el tubo superior.
- Vuelva a fijar firmemente el sillín apretando la abrazadera del sillín. No necesitará una gran fuerza para el apriete suficiente. Si así fuera, significa que la dimensión de la tija no satisface las exigencias del

cuadro.

ADVERTENCIA: Nunca monte la bicicleta con la tina sacada por encima del tope, más del máximo o por encima de la marca. La tija se puede partir o causar un daño grave del cuadro.

¿Ajustó la altura del sillín según el procedimiento descrito? Caso que sí, la posición del sillín debería ser totalmente cómoda.

- Pruebe si es capaz de balancearse con seguridad en la bicicleta – siéntese en el sillín y estire las piernas hacia el piso. Si no lo logra, baje el sillín para tocar el piso por lo menos con la punta del pie. El ajuste del sillín es una cuestión muy personal. Si no logra encontrar el ajuste conveniente, póngase en contacto con su distribuidor de bicicletas.

ADVERTENCIA: Si tiene problemas para estar sentado, por ejemplo, la entropierna insensible, puede deberse al tipo de sillín. Su distribuidor de bicicletas dispone de un amplio surtido de sillines y le ayudará encantado en la elección.

MONTAJE DE UNA TIJA DE CARBONO

- Nunca lubrifique la tija con grasa lubricante.
- Para el montaje correcto use la pasta de montaje especial FSA (dynamic assembly paste).

MONTAJE DE CABLES DE FRENOS PARA BICICLETAS DE MONTAÑA Y DE CROSS

Cable de freno delantero:

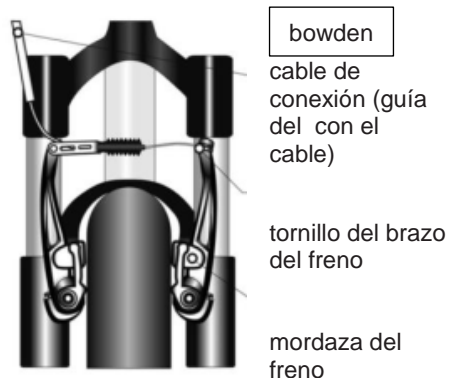
- Inserte la terminal del cable en la zapata en la palanca de freno izquierda.
- Pase el cable por el bowden y la guía del cable, después apriete el tornillo del brazo del freno.
- Apriete las dos mordazas de modo que entre los tacos del freno y la llanta la holgura sea de 2- 4 mm.
- Después apriete el tornillo del brazo del freno que sujeta el cable.
- Corte el resto del cable para que queden unos 40 mm.
- Inserte la terminal de protección en los extremos del cable y apriete con la tenaza.
- Apriete la terminal de protección de los cables con un par de 20 Nm.

Cable de freno trasero:

- El procedimiento es semejante al del montaje del cable del freno delantero. Para el freno trasero sirve la palanca de freno derecha.

AJUSTE DE LOS FRENOS (FRENOS V-BRAKE)

- Los frenos de llanta requieren un ajuste periódico, ya que los cables se estiran y las gomas de freno se desgastan. Las gomas de los frenos deberían estar a unos 2-4 mm de la llanta. En general, la palanca del freno trasero suele montarse en el lado derecho y la delantera en el lado izquierdo del manillar.
- El ajuste de los frenos se realiza mejor aflojando el rodillo ajustable con la tuerca de seguridad. Para acercar las gomas de los frenos más a la llanta, gire el rodillo ajustable hacia fuera. Si las gomas de los frenos rozan la llanta, gire el rodillo ajustable hacia dentro. Compruebe el ajuste de los frenos.
- Las gomas de frenos nunca deben tocar la camisa. Así se impide su desgaste.

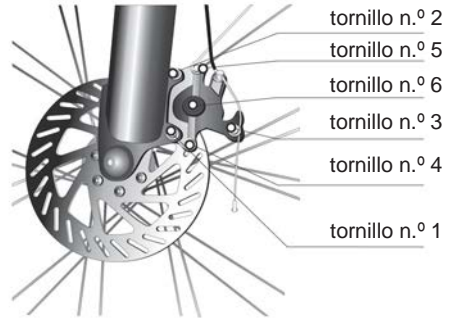


Advertencia: la palanca de freno izquierda es el freno delantero y la palanca de freno derecha es el freno trasero. Si el freno trasero es de contrapedal, la palanca del freno delantero se encuentra en el lado izquierdo.

Tenga cuidado con las palancas de freno, no deben apretar hasta el mango, en tal caso los frenos pierden eficacia. Entonces es necesario su ajuste por medio del ajuste de los cables de freno.

FRENOS DE DISCO

- Los tornillos n.º 1 y 2 sujetan el segmento en el cierre (horquilla)
- El tornillo n.º 3 sirve para sujetar el cable del freno
- Los tornillos n.º 4 y 5 son tornillos de ajuste para colocar el segmento de freno contra el disco
- El tornillo n.º 6 sirve para ajustar la distancia de la pastilla del freno de disco



Advertencia: ¡La eficacia de los frenos se puede ajustar también con el tornillo de ajuste en la palanca del freno!

freno de disco trasero



ajuste de la inclinación del estribo del freno hacia el disco de freno



tornillo de ajuste para determinar la holgura entre el disco de freno y la pastilla de freno

freno de disco delantero

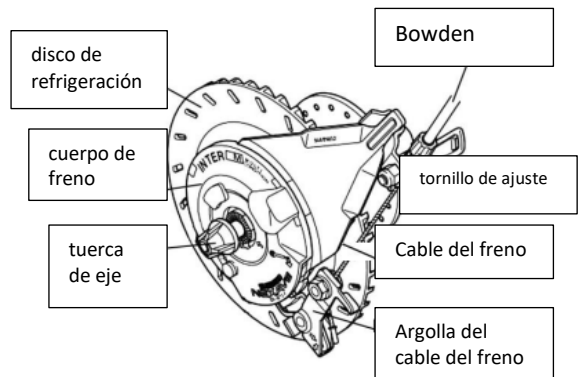
tornillo de ajuste para determinar la holgura entre el disco de freno y la pastilla de freno



ajuste de la inclinación del estribo del freno hacia el disco de freno

FRENO DE RODILLO

Los frenos de rodillo se montan en bicicletas urbanas. Estos frenos casi no requieren ajuste. Si es necesario ajustar los frenos, use el tornillo de ajuste y ajuste levemente la longitud del cable de freno. Los frenos se aflojan girando el tornillo de ajuste en sentido antihorario. El cable de freno se tiende girando este tornillo en sentido horario. Compruebe que la rueda puede girar libremente (si la palanca del freno no se aprieta). Si la rotación de la rueda se ralentiza, prolongue moderadamente la longitud del cable de freno girando el tornillo de ajuste en sentido horario.



PALANCAS DE FRENO

Las palancas de freno le permiten controlar los frenos. Las bicicletas urbanas o de trekking suelen tener dos palancas de freno que están montadas en el manillar. Su posición debería permitirle controlar los frenos sin esfuerzo. Las palancas de freno deberían estar montadas al alcance de sus manos. La posición de las palancas de freno se puede ajustar horizontal y verticalmente.

IMPORTANTE: La función de sus frenos es importante. Por consiguiente, conozca detalladamente el sistema de frenado de su bicicleta antes de la primera marcha. Antes de cada marcha revise cuidadosamente los frenos.

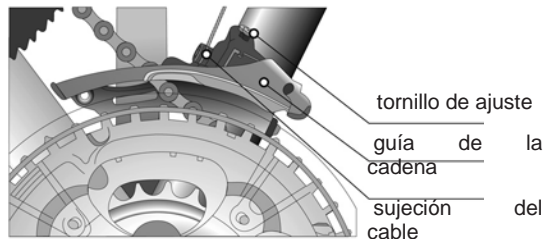
Tenga en cuenta que en las bicicletas urbanas y de trekking, el freno DELANTERO a menudo se controla con la palanca de freno DERECHA y el freno TRASERO se controla con la palanca de freno IZQUIERDA (en las bicicletas de montaña y cross suele ser al revés).

MONTAJE DE PEDALES

- Los pedales están marcados en el lado frontal del tornillo con las letras “R” y “L”.
- Lubrique los tornillos de pedales. – Enrosque el pedal marcado “R” girando a la derecha (lado con los platos). – Enrosque el pedal marcado “L” en la biela izquierda girando a la derecha.
- Apriete fijamente cada pedal por medio de la llave n.º 15.
- Después de marchar unos 50 km vuelva a apretar los dos pedales.

FUNCIONAMIENTO DEL CAMBIO DE VELOCIDADES TRASERO Y DELANTERO

El sistema de cambio de velocidades de su bicicleta cambia la relación del engranaje con el movimiento de la cadena de un piñón a otro. Cambie las velocidades solamente pedaleando hacia adelante. Los movimientos más fáciles se hacen pedaleando libremente (sin usar mucha fuerza). El sistema del cambio está equipado con dos palancas de cambio instaladas en el manillar. La palanca derecha guía el movimiento de la cadena por



6, 7, 8 o 9 piñones. Con el movimiento de la palanca hacia adelante se mueve la cadena desde el piñón más pequeño (engranaje más pesado) a cada piñón más grande (engranaje más ligero). La palanca izquierda controla el movimiento de la cadena por los cambios delanteros. Con el movimiento de la palanca izquierda hacia adelante, la cadena se traslada del plato más pequeño a uno más grande. Aprenderá pronto qué posiciones usar para las diferentes condiciones de la marcha. Tiene que practicar para aprenderlo bien. No trate de cambiar velocidades desarrollando una presión grande en los pedales. No pedalee hacia atrás cambiando velocidades. La cadena se podría caer.

Recomendación: No use cambios que provocan un cruce extremo de la cadena. Ello hace que sufra todo el mecanismo de engranaje.

CAMBIO DELANTERO

- La guía de la cadena debe estar paralela con los platos y debe estar a 1-3 mm sobre los dientes del plato más grande.
- Si la palanca del cambio delantero (izquierda) está en la posición hacia atrasada, verifique que el cable del cambio no esté demasiado suelto.

La holgura se puede eliminar aflojando el tornillo con el ancla del cable, tirando del cable con la tenaza y volviendo a apretar el tornillo.

- Si la cadena se cae del plato más grande hacia la biela derecha, apriete el tornillo superior para ajustar el cambio delantero en una o dos revoluciones.



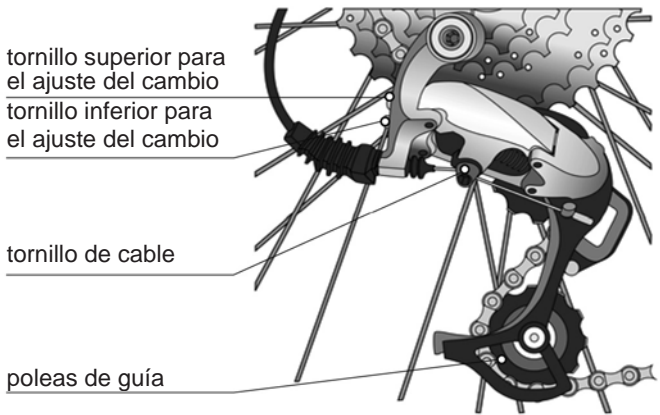
Practique el cambio y si fuera necesario, vuelva a ajustar.

CAMBIO TRASERO

- Levante la rueda trasera. Gire la biela tirando a la vez de la palanca derecha hacia atrás. La cadena debería estar ajustada en el piñón más pequeño. Si no es así, siga girando la biela y afloje el tornillo superior de ajuste del cambio hasta que la cadena alcance el piñón más pequeño.
- Mientras gira con la biela, tire de la palanca hacia delante hasta que la cadena avance al segundo piñón más pequeño. Tire de la palanca derecha hacia atrás, la cadena debería pasar fácilmente al piñón más pequeño. – Gire la biela tirando a la vez de la palanca completamente hacia delante. La cadena debería estar ajustada en el piñón trasero más grande. Si no es así, siga girando la biela y gire el tornillo inferior de ajuste del cambio hasta que la cadena alcance el piñón más grande.
- Gire la biela tirando a la vez de la palanca un poco hacia atrás hasta que la cadena alcance el segundo piñón más grande. Tire de la palanca completamente hacia delante, la cadena debería pasar fácilmente al piñón más grande.

REAJUSTE DEL CABLE

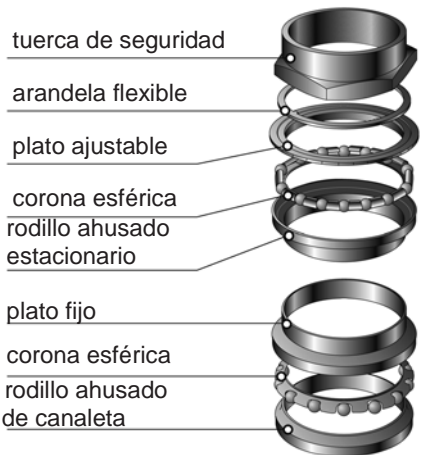
- El cable se puede estirar y ocasionar un funcionamiento incorrecto del cambio. El estiramiento del cable se manifiesta cuando el cable se afloja (cuando las palancas están giradas hacia atrás). El aflojamiento se elimina aflojando el tornillo de seguridad del cable, tirando firmemente del cable y volviendo a apretar el tornillo.



AJUSTE DE COJINETES

Su bicicleta de montaña cuenta con cuatro series de cojinetes que requieren ajuste y lubricación (dirección, engranaje central, cojinetes de bujes de las ruedas, cojinetes de pedales)

Revise a menudo los cojinetes, sobre todo después de la marcha por el terreno exigente. El intervalo de mantenimiento depende de la cantidad de kilómetros recorridos y de las condiciones de la marcha. Aunque los cojinetes disponen de juntas eficaces, ninguna junta usada en la bicicleta es completamente hermética al agua. Con un poco de habilidad y herramientas adecuadas usted mismo debería ser capaz de lubricar y ajustar los cojinetes.



DIRECCIÓN

- Para controlar el ajuste quite la rueda delantera. La horquilla debería girar libremente pero sin holgura.
- Si los cojinetes requieren un ajuste, afloje la tuerca de seguridad mediante dos llaves de una boca. Apriete o afloje el anillo ajustable. Fije la tuerca de seguridad y compruebe.
- Para volver a lubricar los cojinetes desmonte el manillar. Quite la tuerca de seguridad y la corona ajustable. Saque la horquilla del cuadro y saque dos jaulas de bolitas. Limpie la grasa de todas

las partes y controle que las vías del cojinete no estén desgastadas y oxidadas. Vuelva a lubricar todas las partes, sobre todo cubra suficientemente el aro de junta. Instale una jaula de bolas en la horquilla. Vuelva a insertar la horquilla en el cuadro y compruebe que el aro haya encajado en el fondo de la corona estacionaria. Instale la otra jaula de bolas en el rodillo ahusado estacionario. Enrosque sucesivamente la corona ajustable hacia abajo mientras haya holgura. Enrosque la tuerca de seguridad.

APRIETE DE LA DIRECCIÓN AHEAD

- Afloje sucesivamente los tornillos en la potencia y el tornillo de la dirección.
- El manillar está perpendicular respecto a la rueda delantera.
- Apriete firmemente el tornillo de la dirección en la potencia y todos los tornillos de la potencia.
- Verifique el apriete introduciendo la rueda delantera entre las piernas, sujetando la rueda con las piernas y después tratando de girar el manillar.

BUJES

- Quite el mecanismo de sujeción rápida.
- Desenrosque de un lado del eje la tuerca de seguridad del eje, la arandela flexible y el rodillo ahusado. Saque libremente el eje del núcleo del buje y saque los cojinetes esféricos.
- Verifique si las vías del cojinete no están dañadas u oxidadas (cambie, si procede).
- Lubrique la caja del buje e inserte los cojinetes.
- Vuelva a colocar el eje. Enrosque el rodillo ahusado hasta que toque los cojinetes esféricos. Vuelva a colocar la arandela flexible y la tuerca de seguridad. Haga girar el eje. Debería moverse sin holgura o rozamiento. Vuelva a ajustar, si hace falta, apriete la tuerca de seguridad. Monte el mecanismo de sujeción rápida.

SUJETADORES RÁPIDOS

Aunque los sujetadores rápidos tienen un mecanismo muy simple, su uso incorrecto es una causa frecuente de accidentes. Compruebe que las palancas de apriete de los dos sujetadores rápidos se encuentran en el lado de la bicicleta opuesto a la cadena.

Sujeción segura de componentes:

- Abra la palanca del sujetador rápido. En la palanca debería ver “Open” (abierto). Si quiere cerrar el buje de sujeción rápida, recline la palanca de vuelta. En el lado exterior de la palanca debería ver “Close” (cerrado). Al principio del proceso de cierre hasta la primera mitad, la palanca debería moverse fácilmente, por ej., sin agarrar la bicicleta.
- Durante la segunda mitad del proceso, la fuerza necesaria para mover la palanca debe aumentar de forma significativa.
Al final de la vía, la palanca puede moverse con gran dificultad, por eso empuje con el pulgar contra los demás dedos de la mano agarrados en una de las partes inmóviles, por ejemplo, la horquilla o el tubo trasero, sin embargo, no en el disco del freno ni radios de la rueda. En la posición final, la palanca debería estar paralela con la bicicleta y no debería sobresalir hacia un lado. La palanca debería apretarse hasta el cuadro para que no se abra por casualidad.
- Para comprobar el apriete seguro de la palanca pruebe girar alrededor la palanca cerrada. Empuje el extremo de la palanca como si quisiera hacer un círculo. Si se puede girar la palanca, la rueda no está sujeta con seguridad. Vuelva a abrir la palanca y gire en media vuelta la tuerca de apriete. Así aumentará el tiro preliminar.
- Cierre la palanca y compruebe si la rueda aguanta. Si no puede girar más con la palanca, la rueda está correctamente sujeta.
- Al final, levante la bicicleta para que las ruedas estén a unos centímetros sobre el suelo y dé un golpe ligero desde arriba en la camisa. Si la rueda está sujeta correctamente, se queda fija en la horquilla.

ADVERTENCIA: Los sujetadores rápidos que no están cerrados correctamente pueden causar un aflojamiento de los componentes de sujeción y, por tanto, un accidente.

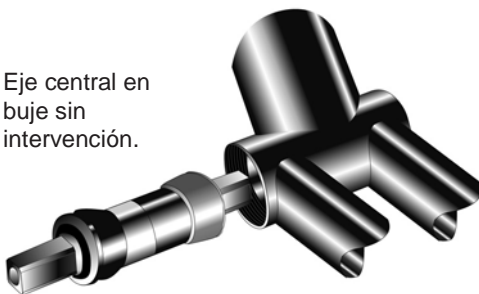
ENGRANAJE CENTRAL

Si su bicicleta dispone del engranaje central en buje, basta con probar de vez en cuando si no se está generando holgura.

Este tipo de engranaje central no requiere mantenimiento.

Aviso: el plato fijo tiene rosca.

Eje central en buje sin intervención.



PEDALES

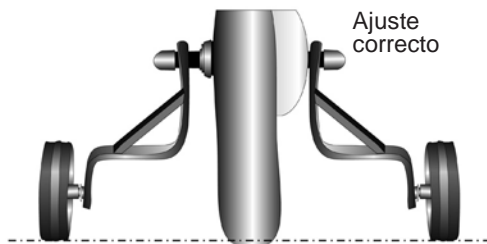
- Gire cada pedal para comprobar que no se trabe o zumbe. Los cojinetes en el pedal requieren un mantenimiento ocasional únicamente, pero si este es necesario, siga leyendo.
- Desenrosque el pedal de la biela, quite la tapa de protección, la tuerca de seguridad y la junta. Desenrosque el rodillo ahusado y saque el tornillo del núcleo del pedal. Limpie la grasa de todas partes y compruebe que no se haya desgastado.
- Lubrique las coronas del cojinete y vuelva a colocar la misma cantidad de bolas a cada lado. Vuelva a enroscar el rodillo ahusado en el tornillo, gire el tornillo hasta que el rodillo ahusado alcance las bolitas. Vuelva a colocar la junta de llave y la tuerca de seguridad. Compruebe que el pedal no tenga holgura y no se trabe. Enderece el rodillo ahusado y apriete la tuerca de seguridad, monte los pedales en las bielas.

BICICLETAS INFANTILES

Las bicicletas infantiles se fabrican según la norma europea EN ISO 8098 que se refiere a bicicletas con una altura máxima de sillín de más de 435 mm y de menos de 635 mm.

Las bicicletas infantiles están concebidas para el uso en campos de juego y superficies cerradas solamente bajo la supervisión de los padres u otro adulto. La bicicleta no está concebida para la marcha en carreteras públicas. Si deja al

niño montar la bicicleta sin supervisión, este puede sufrir una lesión o lesión mortal.



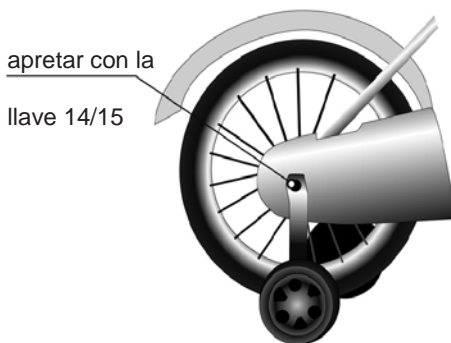
¡NUNCA DEJE AL NIÑO SIN SU SUPERVISIÓN!

Recomendamos encarecidamente usar siempre un casco de tipo aprobado. La carga recomendada de la bicicleta infantil es de hasta 25 kg, incluido el equipaje. Antes de la primera marcha preste atención al ajuste correcto de su nueva bicicleta.

Ajuste la altura del sillín para que el niño pueda alcanzar cómodamente el manillar y no esté demasiado erguido o, al contrario, "recostado" en la bicicleta. Sin embargo, nunca alargue el manillar por encima de la marca (marcado el ranurado y la palabra STOP o MAX). Explique detenidamente al niño que la bicicleta tiene un freno trasero de contrapedal. La palanca del freno delantero está en el lado derecho del manillar. Nunca frene solamente con el freno delantero.

EQUIPAMIENTO ESPECIAL DE LAS BICICLETAS INFANTILES

La bicicleta infantil está equipada de fábrica con ruedas de estabilización (balance). Estas ruedas de estabilización facilitan la marcha al niño. Compensan el desequilibrio del ciclista joven, ayudan a aprender a controlar mejor y más fácilmente la bicicleta. El ciclista joven se puede dedicar más a la conducción y al aprendizaje del frenado en la bicicleta. Es necesario revisar en las ruedas de estabilización que no se hayan aflojado los tornillos que fijan las bielas en la bicicleta y que las ruedas estén correctamente fijadas en las bielas. Unos tornillos flojos pueden provocar un funcionamiento incorrecto de las ruedas de estabilización. Pueden aflojarse causando caídas y lesiones o incluso la muerte.



La bicicleta está equipada con freno trasero de contrapedal para lograr un frenado más fácil y de mayor calidad para el ciclista joven. Enseñar al niño a frenar la bicicleta es indispensable para seguir usando la bicicleta. Por eso, dedique bastante tiempo a esta enseñanza hasta que esté seguro de que el niño sabe detener la bicicleta con seguridad. Con el movimiento de la pierna y la biela del plato en sentido horario, la bicicleta se pone a rodar. Para parar, necesitamos pisar la biela del plato en el sentido contrario, o sea, en sentido antihorario. La marcha irá bloqueándose hasta el frenado completo de la bicicleta.

HORQUILLA AMORTIGUADA

Si desea conservar la función perfecta de la horquilla amortiguada, es importante un mantenimiento regular de la misma, sobre todo de las superficies de fricción entre el tubo interior y exterior. El aislamiento contra el polvo que impide la penetración de suciedad entre las superficies de fricción no se debe dañar y tiene que proteger toda la superficie de fricción. Es conveniente usar un cepillo fino y agua caliente con jabón para lavar la horquilla. Advertencia: Durante el lavado, el agua no debe penetrar entre el tubo interior y exterior de la horquilla. En particular, la suciedad y el agua influyen negativamente en las piezas en el interior de la horquilla.

LUBRICACIÓN DE LA HORQUILLA

En la nueva horquilla amortiguada hay un conjunto de amortiguación con una capa del lubricante. Hay que mantener siempre esta capa de grasa. La horquilla debe lubricarse siempre después de la marcha por entornos húmedos (lodo, arena mojada, lluvia). Si no tiene experiencia con el mantenimiento y la reparación de horquillas, encargue el servicio a profesionales cualificados.

CUADRO COMPLETAMENTE AMORTIGUADO

Mantenimiento: después de la marcha por terrenos fangosos es necesario limpiar todas las partes móviles del cuadro. Así se prolonga su vida útil. Cada 150 km revise las diferentes partes del cuadro. Si algunas piezas se desgastan, cámbielas para evitar daños al propio cuadro. No se olvide de controlar el apriete de los tornillos de las diferentes partes y la lubricación de los cojinetes de deslizamiento en la unidad de amortiguación.

MANTENIMIENTO DE LA BICICLETA

Este manual no pretende ofrecer instrucciones técnicas para el ajuste la bicicleta, sino solo consejos para mantener la bicicleta en un estado apto para el funcionamiento. El ajuste de los diferentes componentes se deberá asegurar en un taller de servicio especializado.

CON QUÉ FRECUENCIA REALIZAR EL CONTROL Y EVENTUALMENTE EL MANTENIMIENTO DE LAS DIFERENTES PARTES

• Antes de cada marcha

Presión en los neumáticos – cada neumático tiene la presión recomendada indicada en el lado lateral. Revisión de la función y del desgaste de los frenos. Verifique el desgaste de las pastillas de freno. Apriete regularmente la palanca del freno para controlar visualmente si no penetra aceite por el acoplamiento de la manguera/estribo/palanca. En el caso de fuga de líquido de freno, acuda inmediatamente a su distribuidor de bicicletas. Una fuga podría ocasionar el fallo de los frenos. Revisión de tacos de frenos – eliminación de suciedad, sobre todo piedrecitas y virutas. Si durante la marcha

penetra entre los tacos una piedra que roza la llanta durante cada frenado, conviene quitarla inmediatamente. Ello previene el desgaste de la llanta y su sustitución prematura. Estado de la horquilla amortiguada – límpiela con un paño húmedo después de cada marcha y lubrique la parte móvil visible con un aceite de silicona adecuado. Estado de la construcción trasera y cojinetes en las bicicletas amortiguadas – las bicicletas completamente amortiguadas requieren el cuidado completo de la construcción trasera, el cual debe encargarse siempre a un centro de servicio profesional. En la bicicleta completamente amortiguada observe el funcionamiento correcto del amortiguador (y el inflado a la presión correcta según el peso del ciclista) y, sobre todo, la holgura en los cojinetes y pernos de la construcción trasera. Si detecta holgura en la construcción trasera de la bicicleta completamente amortiguada, acuda a su distribuidor de bicicletas. La marcha con un cojinete gripado puede causar un deterioro irreversible del cuadro y este deterioro no está cubierto por la garantía del cuadro de la bicicleta.

• Cada semana

Estado de las ruedas – verifique que no esté aflojado o roto un alambre de los radios. En caso afirmativo, hay que apretarlo o cambiarlo.

Si nunca ha hecho tal acción, es conveniente encargarla al servicio profesional. El estado de la presión en la horquilla amortiguada (si es de aire) – la presión se complementa con una bomba especial que no se suministra junto con la bicicleta.

• Cada mes

Estado de la cadena – la cadena de la bicicleta es la parte expuesta al mayor esfuerzo y que presenta también el mayor desgaste. Hay que medir la cadena con un calibre especial que determina a tiempo si es necesario cambiarla. Si realiza un seguimiento del kilometraje, es conveniente medir por primera vez la cadena, según el terreno y el modo del uso, después de unos 500-800 km. Y después siempre cada 200-300 km más. Así previene el desgaste prematuro del dentado de los diferentes componentes. Estado del desgaste de los cables de mando de los cambios de engranajes y de los frenos – si se parte un alambre del cable, no confíe que el cable “aguantará” y realice inmediatamente su sustitución. Si no realiza un seguimiento del kilometraje, conviene controlar la cadena 2-3 veces durante la temporada, se trata de una acción que un servicio profesional resuelve en unos 20 segundos. Apriete de todos los tornillos de la bicicleta – potencia, manillar, palancas de frenos, cesto de botella, tornillo del tubo de asiento, tornillos de mordazas de frenos, tornillo del manguito del cambio delantero y del cambio delantero, tornillos del cambio trasero– nunca supere los pares de apriete recomendados que se indican en los diferentes componentes. Sobre todo en piezas y componentes de carbono, ello puede ocasionar daños irreversibles. Las roturas de componentes causadas por su evidente “fatiga excesiva” no están cubiertas por la garantía. Lubricar la tija. En materiales de aluminio (cuadro, tija), preste atención a que la parte de la tija que está insertada en el cuadro siempre esté bien lubricada. En caso de componentes de carbono no aplique nunca grasa directamente en la tija o tubo de asiento. Las superficies de contacto tienen que estar completamente secas. La grasa penetra en la capa superficial de componentes de carbono, reduce el coeficiente de fricción y, en consecuencia, reduce considerablemente la firmeza del acoplamiento de los componentes. En las superficies de contacto de la tija y el cuadro, en lugar de grasa aplique la pasta de montaje especial concebida para el montaje de componentes de carbono. Estado del centro de pedales – integridad y apriete de los diferentes tornillos del plato. Sobre todo, del tornillo que aguanta la biela en el eje. Si se afloja la biela en el eje, es necesario subsanar INMEDIATAMENTE el defecto, ya que hasta una marcha corta con la biela “floja” puede ocasionar un deterioro irreversible de las bielas. Asimismo, hay que revisar el apriete de los pedales en la biela. Estado de los bowdens de frenos y cambios – no confiar que el bowden “aguante” si fue dañado mecánicamente. Revisión del cuadro de la bicicleta – se refiere sobre todo a soldaduras donde en casos aislados puede presentarse una grieta.

Cada año

Antes o después de la temporada encargue a un centro de servicio autorizado la revisión de la bicicleta. No todos los defectos, sobre todo los ocultos, puedan ser detectados por una persona no profesional. Confíe en su centro de servicio – distribuidor de bicicletas.

Consulte detalladamente el plan del servicio y el plan del mantenimiento de su bicicleta con su distribuidor de bicicletas, quien se lo propondrá en función del modelo de su bicicleta y el modo de su uso. Los intervalos indicados anteriormente son los intervalos máximos recomendados de mantenimiento regular de la bicicleta, es decir, no se pueden ampliar bajo ningún concepto. Si se realiza un uso más intenso de la bicicleta o, según las instrucciones del distribuidor de bicicletas, recomendamos reducir los intervalos y ampliar el alcance de las acciones realizadas. Por ejemplo, si la bicicleta se utiliza en

condiciones climáticas adversas, terreno duro o si la bicicleta dispone de componentes específicos para los que su fabricante ha determinado intervalos distintos y una ampliación del mantenimiento regular (su distribuidor de bicicletas le facilitará las instrucciones precisas del servicio de componentes específicos).

GARANTÍA – PRINCIPIOS GENERALES

- 1) La sociedad BIKE FUN INTERNACIONAL, s.r.o., presta a sus productos una garantía de 24 meses para cuadros y componentes.
- 2) La sociedad BIKE FUN INTERNACIONAL, s.r.o., repara por cuenta propia todos los defectos surgidos por el material, el procesamiento, la construcción y el montaje defectuosos que aparezcan en el plazo de garantía. La garantía no abarca daños causados por un accidente, por sobrecarga del cuadro o de la bicicleta con una carga extrema, por un uso incorrecto, por una operación o un mantenimiento diferentes a los establecidos por el manual del fabricante, por un almacenaje incorrecto o una reparación inexperta.
- 3) La garantía se tiene que reclamar inmediatamente. La reparación en garantía será realizada por los talleres a más tardar en el plazo de 30 (treinta) días. El plazo de garantía se prorroga con el tiempo de la realización de la reparación de garantía.

El fabricante de la bicicleta no responde de daños causados por un defecto inexistente en el momento de la introducción del producto en el mercado o surgido más tarde, tampoco responde de daños que haya ocasionado el damnificado o una persona bajo la responsabilidad del mismo por su actuación u omisión. La actuación u omisión quiere decir, sobre todo, no respetar los principios indicados en este manual de operación.

Freno de disco trasero

Control del cambio

Cables de control del cambio

Cables de control del freno

Horquilla amortiguada

Cambio trasero

Cadena

Pedal

Freno de disco delantero



PRESTACIÓN DE LA GARANTÍA EN LOS DIFERENTES CASOS CONCRETOS

Cuadro y horquilla delantera fija

La garantía cubre defectos del material, su acoplamiento y oxidación. La garantía no se puede aplicar a daños causados por un accidente o una reparación inexperta. Las deformaciones de brazos y terminales hacia adelante, atrás o a los lados siempre se deben a sobrecargas o accidente.

Dirección

La garantía se refiere a defectos del material. No se reconoce la deformación de la columna de la potencia tras el alargamiento por encima de la marca.

Plato

La garantía cubre defectos del material y su procesamiento térmico. El ajuste normal de la holgura no es objeto de reparaciones de garantía, tampoco se reconocen roscas deformadas o arrancadas de las piezas y daño del cuadrado de las bielas.

Pedales

La garantía se refiere a defectos del material. La garantía no se puede aplicar al marco roto, al eje del pedal doblado o al pedal arrancado fuera de la biela.

Neumáticos

La garantía cubre defectos de la fabricación (camisa curvada, etc.). La garantía no cubre la camisa perforada por las gomas del freno, su desgaste por la marcha o frenado.

Ruedas

La garantía normal cubre defectos del material (rotura de llanta, buje, piñón, eje, radio – en 30 días), incluidos defectos del acabado superficial.

Frenos, cambio y cambio delantero

La garantía cubre defectos del material. La garantía no cubre el ajuste. El almacenaje, la manipulación y la marcha modifican parcialmente el ajuste y su ajuste preciso es parte del mantenimiento común.

Sillín, tija

Se reconocen los defectos de material, se valora desde el punto de vista del cumplimiento de la función. No es posible reclamar ranuras causadas por el desplazamiento de la tija en el tubo de asiento.

Cadena

El objeto de la garantía es un defecto o rotura del material. La garantía no cubre el desgaste normal o la merma de la función causada por el mantenimiento negligente.

Reflectantes

Reflectantes rotos o arrancados no son objeto de la garantía.

Cuadro completamente amortiguado

La garantía cubre el material, soldaduras y diferentes partes móviles. No se puede aplicar en absoluto a daños surgidos por:

- **accidente**
- **actividades de competiciones deportivas**
- **sobrecarga en condiciones extremas (bajada por terreno exigente, marcha en agua y nieve)**
- **exposición a condiciones climáticas (lluvia, sol, almacenamiento en un ambiente húmedo)**
- **reparación inexperta**
- **dos personas montadas a la vez**
- **daño por violencia**
- **saltos durante la marcha**
- **mantenimiento insuficiente**

Sin embargo, la garantía no cubre partes móviles del mecanismo si no fueron apretados suficientemente y, pese a ello, se utilizó la bicicleta. Estas partes de desgastan por el uso y por eso es necesario su mantenimiento regular.

Advertencia: Si no tiene experiencia con la reparación de cuadros completamente amortiguados, encargue el servicio a un mecánico cualificado.

Cada caída suya puede poner en riesgo su integridad física o salud o causar daños a terceros o a su bicicleta. ¡Esta advertencia nunca debería omitirse montando en bicicleta!

ADVERTENCIAS IMPORTANTES

Las reclamaciones no abarcan el mantenimiento habitual de la bicicleta:

1. bielas sueltas en el eje central (tornillo central no apretado)
2. holgura en la dirección (tuercas de seguridad no apretadas en la dirección)
3. función incorrecta de los frenos (causada por el uso y desgaste de las zapatas de frenos, estirado de los cables de frenos)
4. caída de la cadena (causada por proporciones incorrectas del cambio del engranaje, cruzado consecuente de la cadena y su caída o roce con otros piñones)
5. marcha incorrecta del cambio delantero o trasero (cables del cambio estirados y el consecuente mantenimiento insuficiente)

6. holgura en el buje delantero y trasero (conos de bujes no apretados)

GARANTÍA DEL CUADRO Y COMPONENTES

-24 meses del cuadro y de los componentes-

PRINCIPIOS GENERALES

La firma BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o., certifica que la bicicleta del tipo y número de fabricación que se indican satisface las normas estatales y los reglamentos técnicos. La garantía de esta bicicleta se presta al consumidor final a partir del día de la venta. El plazo de garantía se prorroga con el tiempo de la realización de la reparación de garantía. La sociedad repara por cuenta propia todos los defectos que hayan surgido en el plazo determinado a causa de un defecto de material, de una fabricación, una construcción y un montaje incorrectos. La sociedad realizará la reparación de garantía en el plazo determinado por los reglamentos.

CONDICIONES DE LA GARANTÍA

- el producto debe utilizarse exclusivamente para los fines de su fabricación
- el producto se debe almacenar y mantener debidamente según el manual
- para reclamar la garantía, la bicicleta debe estar completa y limpia
- la garantía se tiene que reclamar sin demora en el punto de venta en el que se compró el producto. Para ello deberá presentarse el justificante de compra que indique la fecha de compra. Por favor, describa el motivo de su reclamación. Una fotografía también puede resultar útil.

Como norma general, indique el número de cuadro WBF..... (v. tubo inferior del cuadro)

PÉRDIDA DE LA GARANTÍA

- si se descubre que el daño del producto no es atribuible al fabricante, sino al usuario (accidente, reparación inexperta, almacenamiento inadecuado, etc.)
- si el derecho a la garantía no se ejerce en el plazo de garantía
- si el producto no fue usado y mantenido correctamente según el manual
- la garantía no cubre el desgaste habitual de las diferentes piezas

Para cualquier otra pregunta, su distribuidor Volkswagen o la línea directa del servicio técnico de BFI estarán encantados de atenderle (idioma: inglés).

BIKE FUN International s.r.o.
Areál Tatry 1445/2
742 21 Koprivnice
República Checa

Línea directa del servicio técnico
Teléfono: 00420 591005820

Correo electrónico: service.center@bikefunint.com

Horario de atención: lunes a viernes, de 8:00 a 17:00 h

Istruzioni per l'uso



ib-i

Indice:

Introduzione

Terminologia base della bicicletta

Varie categorie di biciclette e loro usi

I primi 150 km

Cosa monitorare durante il rodaggio?

Come usare la bicicletta durante il rodaggio?

Utensili indispensabili

Istruzioni di base

Istruzioni di montaggio

Coppie di serraggio per i componenti delle biciclette

Regolazione della bicicletta

Installazione della ruota anteriore

Installazione del manubrio

Installazione della sella

Regolazione della posizione e dell'inclinazione della sella

Regolazione dell'altezza corretta della sella

Installazione del reggisella in carbonio

Installazione dei cavi dei freni

Regolazione dei freni

Installazione dei pedali

Funzionamento del deragliatore posteriore ad anteriore

Deragliatore anteriore

Deragliatore posteriore

Nuova regolazione del cavo

Regolazione dei cuscinetti

Dispositivi di serraggio rapido

Pedali

Biciclette per bambini

Manutenzione della bicicletta

Garanzia - principi generali

Riconoscimento della garanzia in casi specifici

Avvertenze importanti

Avvertenze

Principi generali

Condizioni di garanzia

Decadimento della garanzia

Gentile cliente,

BIKE FUN INTERNATIONAL ti ringrazia per aver acquistato il suo prodotto - una bicicletta dotata di componenti di qualità prodotti da aziende rinomate.

La mountain bike è adatta per la guida fuoristrada e, se non è dotata di parafanghi e di illuminazione, non è destinata al normale traffico stradale. Le mountain bike e le city bike da cicloturismo dotate di parafanghi e di illuminazione possono essere utilizzate su strada. L'uso della bicicletta su strade pubbliche è disciplinato dalle norme nazionali in vigore (per esempio in materia di illuminazione e di catarifrangenti).

È possibile utilizzare la bicicletta solo per lo scopo per cui è stata fabbricata.

Le presenti istruzioni per l'uso, che contengono anche le condizioni di garanzia, vi aiuteranno a mantenere la vostra bicicletta in buono stato. La BIKE FUN INTERNATIONAL, produttore della tua nuova bicicletta, ti augura molti chilometri emozionanti in tutta sicurezza.

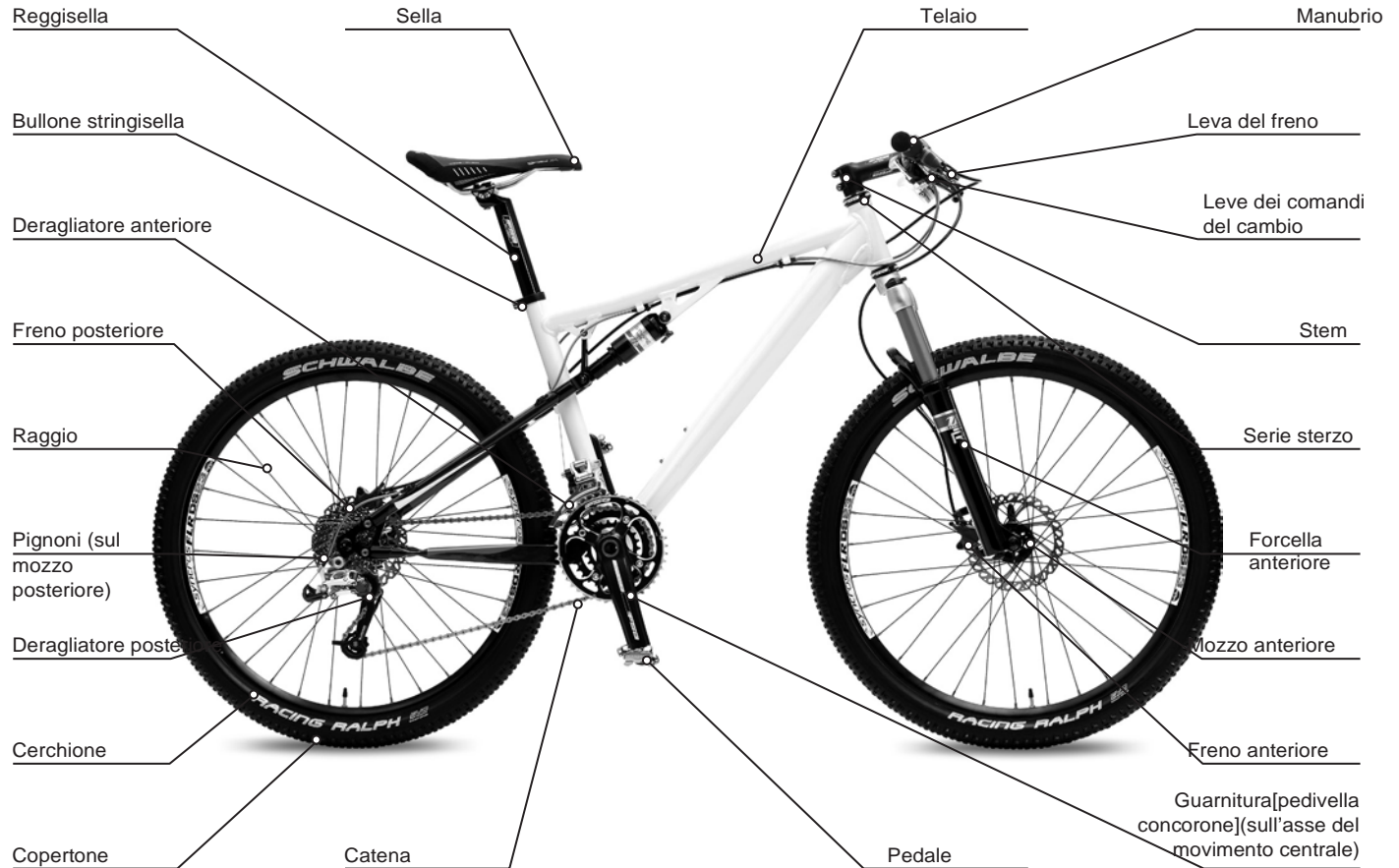
Attenzione! La bicicletta è premontata e non è pronto all'uso.

Mettersi in contatto con un centro di assistenza specializzato per far concludere il montaggio.

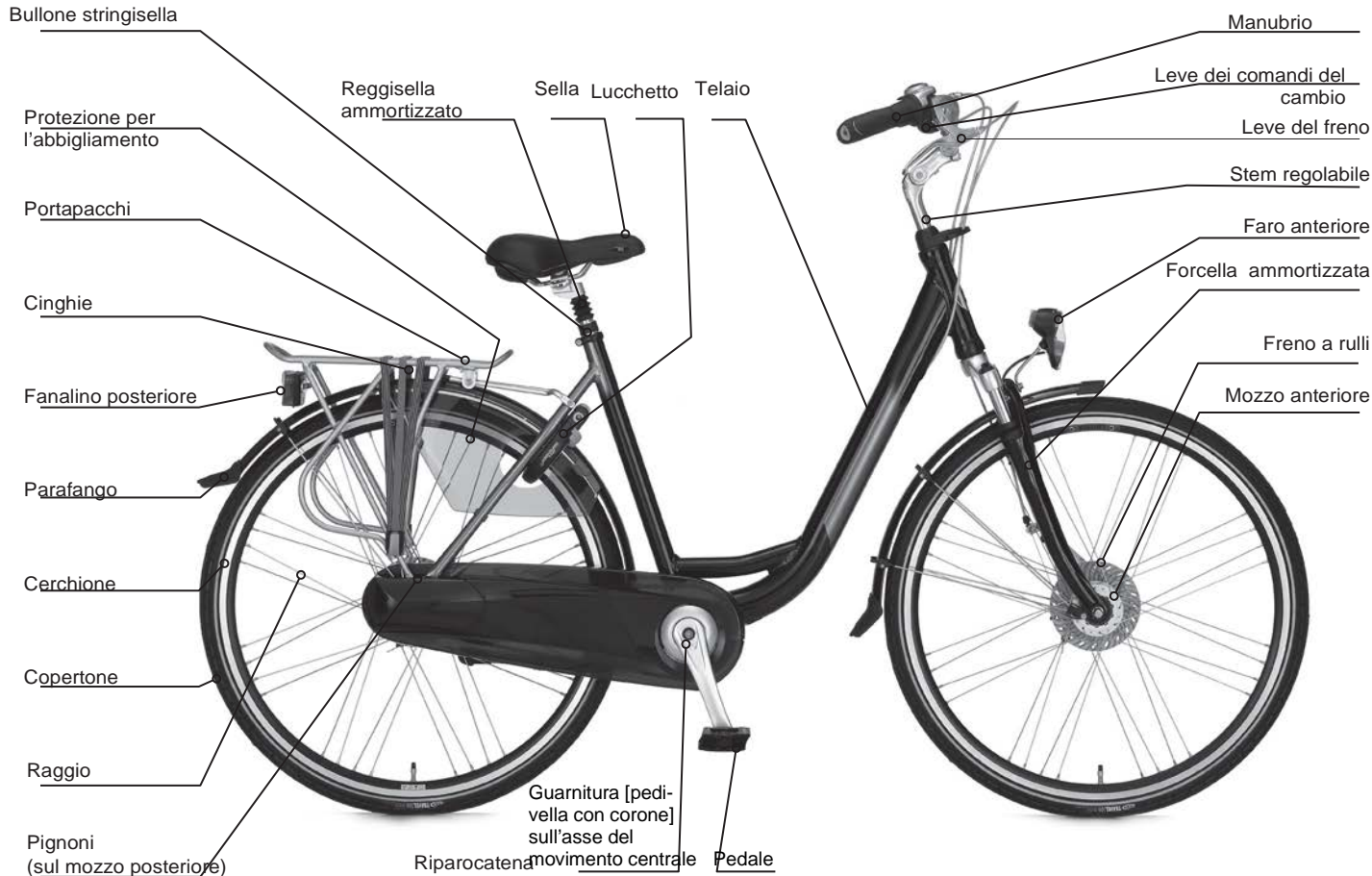
Avvertenza generale

Il ciclismo può essere uno sport pericoloso anche se praticato con la massima cautela. Pertanto è essenziale garantire una manutenzione accurata della bicicletta, in quanto ciò riduce il rischio di incidenti e di lesioni. Il presente manuale contiene diverse avvertenze e precauzioni riguardanti le conseguenze della mancata manutenzione o di un controllo tecnico non regolare della bicicletta. Molti di questi avvertimenti e precauzioni riportano la dicitura: "Potete perdere il controllo e cadere". Poiché ogni caduta di questo tipo può causare gravi lesioni o addirittura la morte, non si dovrebbe mai trascurare tale avvertimento. Quando si usa la bicicletta, consigliamo di indossare un caschetto protettivo di tipo omologato.

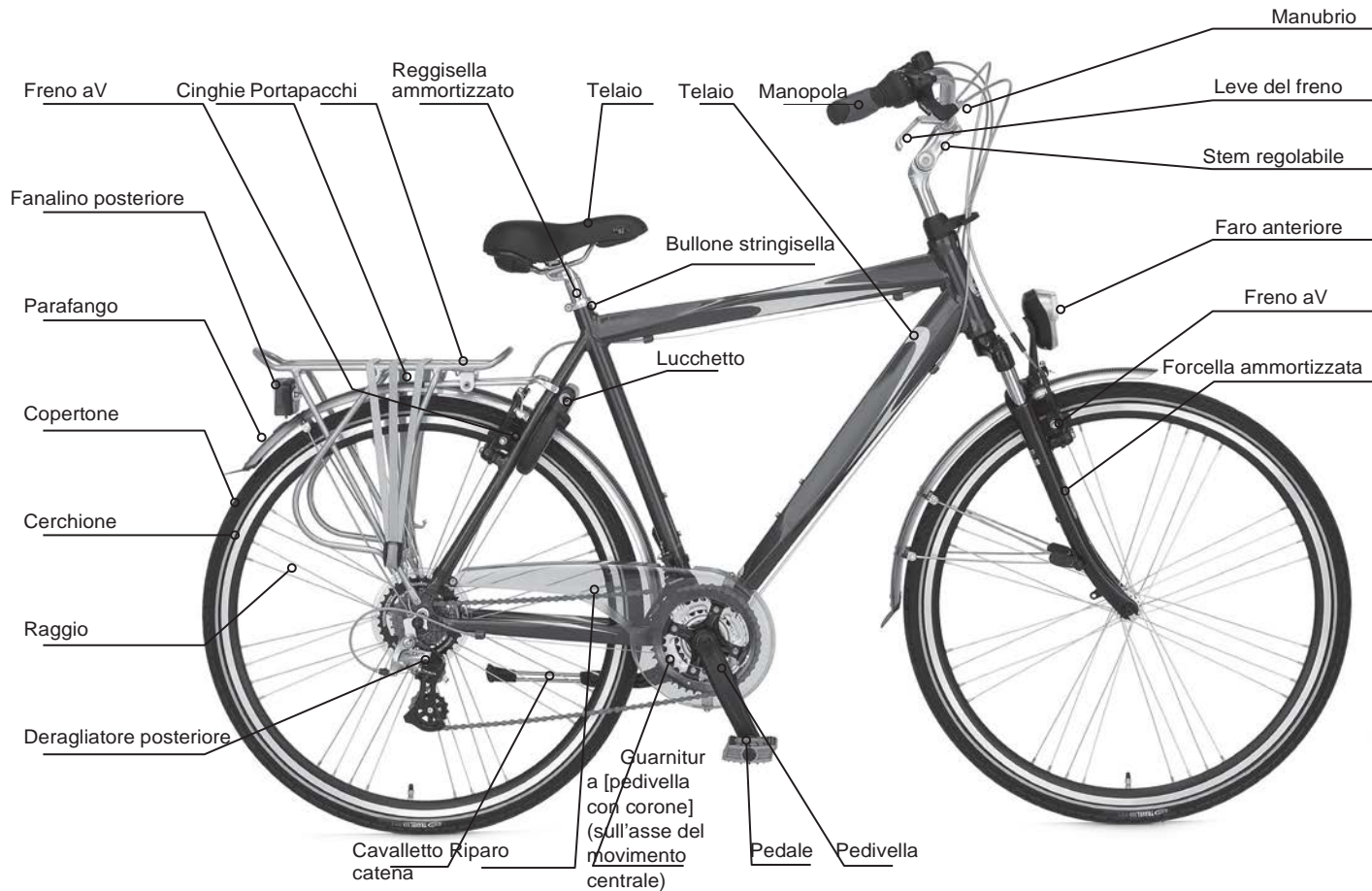
TERMINOLOGIA BASE DELLA BICICLETTA - MOUNTAIN BIKE



TERMINOLOGIA BASE DELLABICICLETTA – CITY BIKE



TERMINOLOGIA BASE DELLA BICICLETTA – BICICLETTA DA CICLOTURISMO



VARIE CATEGORIE DI BICICLETTE E LORO USI:

Biciclette per bambini ISO 4210-2: tutte le biciclette per bambini fino a 20" sono destinate a essere utilizzate in parchi giochi e aree chiuse esclusivamente sotto la supervisione dei genitori o di una persona responsabile. Carico consigliato per ruote da 20" fino a 30 kg; per ruote da 24" fino a 45 kg.

Biciclette MTB ISO 4210-2: sono concepite per una guida sportiva fuoristrada. Il carico consigliato è di 100 kg.

Biciclette stradali ISO 4210-2: sono concepite esclusivamente per strade e percorsi su superfici lisce. Il carico consigliato è di 100kg.

City bike e biciclette da cicloturismo ISO 4210-2: sono destinate al traffico stradale e a fondo non impegnativo, in particolare per l'escursionismo e il tempo libero. Il carico consigliato per ruote oltre 24" è fino a 120 kg.

Biciclette elettriche: biciclette ad azionamento ausiliario elettrico - EPAC (biciclette a pedalata assistita, dette anche e-bike o pedelec), soggette alle stesse condizioni applicabili alle biciclette tradizionali. Per il loro funzionamento non è necessaria alcuna targa, libretto di circolazione, revisione o assicurazione obbligatoria. Per guidare una bicicletta elettrica, non è necessaria la patente di guida, e se si ha più di 18 anni non è obbligatorio l'uso del casco. Il carico consigliato è di 120 kg. Le biciclette elettriche nella maggior parte dei paesi sono classificate come biciclette. Informarsi sulle norme specifiche e regionali e sulla classificazione nel proprio paese.

Ciascuna delle nostre biciclette è progettata per sostenere un determinato carico complessivo massimo (somma del peso della bicicletta, del ciclista e del carico).

Biciclette per bambini: fino a 20" 45 kg, fino a 24" 60 kg

Biciclette stradali e MTB: 115 kg

City bike e biciclette da cicloturismo: 140 kg

Biciclette elettriche: 145 kg

CATEGORIE DI BICICLETTE



High-Performance Road

- CONDIZIONI DI TIPO 1: bicicletta destinata per girare su una superficie compatta, dove gli pneumatici non perdono il contatto con il suolo.
- ADATTA: solo per percorsi su una superficie compatta
- INADATTA: per girare fuori strada, per il ciclocross o per il trasporto di borse o cesti.
- CONFRONTO: l'utilizzo dei materiali è ottimizzato per garantire un peso ridotto e prestazioni specifiche.



Le biciclette della categoria 2 sono destinate all'utilizzo su stradine ghiaiose o sterrate mantenute che presentino una lieve pendenza, dove i copertoni possono anche non essere in contatto permanente con la superficie. Altezza massima dei salti e dei drop inferiore ai 15 cm (6")



Condizioni di funzionamento di tipo 3.

Guida su sentieri pedonali, superamento di piccoli ostacoli e passaggi tecnici di media difficoltà, nonché tratti in cui i copertoni non abbiano contatto con il suolo per un breve periodo di tempo; salti e drop non superiori ai 61 cm (24").

•INADATTA: per lo stile di guida "HardcoreFreeriding", "Extreme Downhill", "DirtJumping", "Slopestyle" o per una guida molto aggressiva o estrema. Non adatta per salti, atterraggi duri e impatti sugli ostacoli.



All Mountain

- CONDIZIONI DI TIPO 4: biciclette adatte per la guida nelle condizioni di tipo 1, 2 e 3 e per l'utilizzo su superfici non trattate, tecnicamente più impegnative, con ostacoli di media grandezza e piccole irregolarità.
- IDONEA: per guida su sentieri in salita. Le biciclette All-Mountain permettono di percorrere un terreno più difficile, con ostacoli più grandi e gobbe di media grandezza (salti e drop inferiori ai 122 cm (48"))
- INADATTA: a forme estreme di salto / tipo di guida "HardcoreFreeriding", "Freeriding", "Downhill", "North Shore", "DirtJumping" e "Hucking"



Gravity, Freeride e Downhill

- CONDIZIONI DI TIPO 5: biciclette adatte per salti, hucking, alta velocità o guida aggressiva su superfici sconnesse o atterraggi su superfici piane. Tuttavia, questo tipo di guida è estremamente pericoloso e sollecita in modo imprevedibile la bicicletta, il che può causare un sovraccarico del telaio, della forcella o delle singole parti. Se si desidera guidare in terreno nelle condizioni del tipo 5, adottare le necessarie misure di sicurezza, ad esempio una maggior frequenza nei controlli della bicicletta e nella sostituzione dei pezzi. È inoltre necessario utilizzare apparecchiature di sicurezza complete, ad es. casco integrale, parastinchi, gomitiere e protezioni della colonna vertebrale.
- ADATTA: per guidare nel terreno più impegnativo, dove dovrebbero avventurarsi solo i ciclisti più esperti.
I termini "Gravity", "Freeride" e "Downhill" descrivono la guida di tipo hardcore mountain, northshore e slopestyle. Questi stili sono considerati una guida estrema e i termini utilizzati per descriverli sono in continua evoluzione.
- INADATTA: queste biciclette non devono essere usate come scusa per tentare qualsiasi cosa.



Biciclette per bambini

Biciclette destinate ai bambini. È necessaria una supervisione costante degli adulti. Evitare aree con traffico automobilistico, ostacoli o qualsiasi altro pericolo, incluse zone con pendenze, cordoli, scale o tombini; evitare inoltre superfici e luoghi irregolari situati in prossimità di piscine.

Se il peso del ciclista, compreso il bagaglio, è maggiore, contattare il rivenditore per eventuali modifiche e regolazioni. L'utilizzo della bicicletta per scopi diversi da quelli elencati per ciascuna categoria, oltre a provocare una precoce usura, può causare anche danni a componenti importanti e gravi lesioni all'utente, per i quali il produttore o il rivenditore non sono responsabili. L'uso non corretto può inoltre comportare la perdita della garanzia.

BAGAGLI

Ci sono vari modi per trasportare i bagagli sulla bicicletta. La scelta dipende principalmente dal peso e dal volume dei bagagli e dalla bicicletta che si intende utilizzare. I piloti di mountain bike e di biciclette da corsa in genere indossano uno zaino. L'idoneità dei portabagagli per la bicicletta deve essere consultata con il rivenditore. Affidare possibilmente l'installazione del portabagagli al personale qualificato del negozio.

MONTAGGIO E UTILIZZO DI ACCESSORI PER BICICLETTE

Prima di acquistare qualsiasi accessorio per la bicicletta (tachimetro, campanello, fanalino, portabagagli, borse, seggiolino per bambini, cavalletto, ecc.), consultare sempre il rivenditore per accertarsi che gli accessori in questione siano adatti per il determinato tipo di bicicletta. Durante l'installazione seguire le istruzioni fornite dal produttore o dal fornitore di accessori. Gli accessori non montati correttamente, inadeguati o non approvati possono compromettere la funzionalità della bicicletta e provocare una perdita del controllo della bici, con conseguenti cadute.

Quando si sostituiscono le pedivelle o i copertoni, o quando si aggiungono i parafanghi, prestare attenzione alle possibili diminuzioni della distanza tra la struttura della biciclette e il copertone.

TRASPORTO DEI BAMBINI

Il seggiolino per bambini è fissato al telaio della bicicletta. Le soluzioni di montaggio sono spesso destinate a un uso occasionale e un seggiolino può essere montato su quasi tutte le biciclette dotate degli accessori necessari. Il seggiolino per bambini può essere montato solo se la bicicletta è dotata di una protezione delle molle della sella. Per evitare che le dita del bambino vengano pizzicate nelle molle, non installare il seggiolino per bambini su una bicicletta con molle non protette. Si prega di fare riferimento alle norme vigenti nel proprio paese. In caso di domande, rivolgersi al rivenditore della bicicletta. In generale, è vietato fissare i carrelli portabambini dietro la bici.

PRIMA DI OGNI UTILIZZO

Prima di ogni utilizzo, controllare le condizioni generali della bicicletta:

- Che tutti i fissaggi siano ben serrati e che non vi siano deformazioni, graffi o altri danni meccanici
- Acquisire una buona familiarità con i comandi della bicicletta, in particolare freni, cambio e pedali
- Controllare accuratamente le condizioni della bicicletta - vedere il capitolo Istruzioni di base.

I PRIMI 150 km

I primi 150 km possono essere definiti come un intervallo di prova, in cui la vita di un ciclista è piena di emozioni e di esperienze date da un nuovo sport, al contempo si sta verificando l'affidabilità operativa e la durata di vita della bici.

Guidare sempre attentamente su strade pubbliche e rispettare le regole del traffico, in modo da non mettere a rischio se stessi o chiunque altro. Questi regolamenti possono variare da regione a regione e da paese a paese.

COSA MONITORARE DURANTE IL RODAGGIO

Anche se la bicicletta ha una adeguata regolazione di fabbrica, la tecnologia di produzione dei pezzi e il loro montaggio richiedono un certo periodo di utilizzo necessario per l'asestamento della corretta funzionalità. In generale, tutto ciò che si muove e gira deve trovare e adeguare la propria corsa, e tutto ciò che è meccanicamente fissato deve assestarsi e creare delle superfici di contatto necessarie. Con la spianatura delle superfici di contatto, negli alloggiamenti rotanti o scorrevoli si creano dei giochi, mentre i giunti fissi possono allentarsi.

Cosa significa? Inizialmente i pedali potrebbero essere rigidi, ma col tempo presenteranno un gioco evidente. Lo stesso vale per il reggisella, con il quale l'altezza della sella era inizialmente difficile da impostare. Per le parti costose con corse levigate, questo problema viene solitamente risolto con una singola regolazione.

Al contrario, i componenti con superfici pressate, spesso non circolari e poco resistenti per le sfere, sono difficili da regolare e a volte ottenere una regolazione ottimale e duratura è praticamente impossibile. Punti accuratamente monitorati, la cui manutenzione trascurata può compromettere sensibilmente il funzionamento sicuro. Raccomandazione: se parti o componenti della bicicletta sono danneggiati, sostituirli immediatamente! Utilizzare solo ricambi originali acquistati da rivenditori autorizzati!!!

Si consiglia di far controllare la bicicletta a intervalli regolari, almeno una volta all'anno, presso centri di assistenza autorizzati!

In caso di incidente, è consigliabile che la bicicletta venga controllata in modo professionale da un centro di assistenza autorizzato.

1. Fissaggio delle pedivelle sull'albero

- Serrare con una chiave la vite/dado di fissaggio delle pedivelle sull'albero. Controllare periodicamente il contatto delle pedivelle sull'albero, inizialmente prima di ogni uscita e successivamente di tanto in tanto, tuttavia ogniqualvolta vengano emessi dei rumori regolari dal movimento centrale, o quando si sospetti la presenza di un gioco. Il gioco dovuto a insufficiente serraggio del bullone della pedivella sull'albero (deformazione del quadro della pedivella) non dà diritto a reclami né a sostituzioni.

2. Serraggio dei pedali nelle guarniture

- Dopo la prima corsa e successivamente a intervalli regolari, è consigliabile controllare con la chiave n. 15 che gli assi dei pedali siano posizionati correttamente sulla superficie delle pedivelle. I pedali non sufficientemente serrati sulle pedivelle e il conseguente danneggiamento della filettatura di serraggio delle stesse non danno diritto a reclami né a sostituzioni.

3. Serie sterzo

- Prima di ogni uscita controllare il serraggio del dado di bloccaggio dello sterzo e, con un leggero colpo nella ruota anteriore, controllare che non sia presente nell'alloggiamento un gioco tale da poter deteriorare progressivamente le coppe della serie sterzo. Un serraggio insufficiente e il conseguente danneggiamento della serie sterzo non danno diritto a reclami né a sostituzioni.
- **Serie sterzo integrata**
- Prima di ogni uscita controllare il serraggio della vite ad esagono interno situata nella parte superiore della serie sterzo e, con un leggero colpo nella ruota anteriore, controllare che non sia presente nell'alloggiamento un gioco tale da poter deteriorare progressivamente le coppe della serie sterzo.
Un serraggio insufficiente e il conseguente danneggiamento delle parti della serie sterzo non danno diritto a reclami né a sostituzioni.

4. Bulloni dello stem

- È necessario stringere di tanto in tanto le viti dello stem e in particolare la vite di bloccaggio del manubrio. Un manubrio che ruota è molto pericoloso per la guida.

5. Freni

- Prima di ogni corsa, premere entrambe le leve dei freni e verificare visivamente se le pastiglie dei freni anteriori e posteriori sono correttamente posizionate rispetto ai cerchioni; consultare le Istruzioni di base di seguito riportate.

COME USARE LA BICICLETTA DURANTE IL RODAGGIO?

In un modo più sensibile e percettivo che con una bicicletta già rodada. Inizialmente guidate più lenti, evitando le discese estreme su terreni impegnativi.

Sarete in grado di farlo una volta superata l'incertezza iniziale e acquisita l'abilità necessaria nel guidare la nuova bicicletta. Nei primi chilometri vale la pena di accumulare esperienza, osservare la bicicletta e poi regolare e serrare tutto ciò che è allentato. Quindi portare sempre gli utensili necessari con sé, correre in modo ragionevole e agire con sensibilità e cautela!

Grazie a una precisa regolazione della vite di regolazione del deragliatore, normalmente da mezzo giro fino a un giro intero, è possibile ripristinare il funzionamento silenzioso. La regolazione del deragliatore anteriore avviene con l'aiuto della vite di regolazione del cambio, ma la causa del problema può a volte essere riconducibile a un cavo troppo o poco teso e quindi dovrà essere effettuata una modifica opportuna. Può verificarsi che nella posizione errata la guida del deragliatore sfregi sulla catena o persino riduca la capacità di cambio. Il deragliatore anteriore deve essere parallelo alle corone e all'altezza giusta. La regolazione corretta è una condizione necessaria, ma non solo sufficiente.

Se la catena non è in buone condizioni, l'azionamento non funzionerà correttamente. Un anello rigido riduce il passaggio libero della catena nella guida, che ha come conseguenza il suo scarso movimento verso i denti dei pignoni e si manifesta in particolare sui pignoni più piccoli sotto forma di vibrazioni o saltellamenti. Analogamente, una catena a secco, a causa della sua resistenza meccanica, è difficile da usare e compromette sensibilmente il cambio di marcia. Utilizzare preferibilmente per la lubrificazione della catena gli oli liquidi a Teflon, con capacità elevata di penetrazione negli interstizi (ad es. GT85) o grassi speciali per catene (Castrol). Gli oli meccanici

convenzionali sono certamente molto meno costosi, ma la catena deve esserne completamente ricoperta, l'olio in eccesso deve essere rimosso dalla superficie, ma tuttavia è praticamente impossibile impedire la formazione di sporco da grasso. È bene prestare molta attenzione alla catena, dall'inizio dell'uso fino alla fine della sua vita utile. Perché se si fa passare il momento giusto per la sua sostituzione, è praticamente certo che sarà necessario cambiare anche la cassetta e forse anche le corone. (Ma questo sicuramente non si verificherà nei primi 150km).

Tenere presente che se, per qualsiasi ragione, occorre smontare la catena, tutti gli anelli sono rimovibili tranne quelli con un perno nero. I perni di catena neri sono di un diametro superiore agli altri e la loro estrazione allargherebbe l'apertura dell'anello in modo tale che il suo successivo serraggio non potrebbe più garantire un funzionamento affidabile. È molto probabile che la catena si sganci nuovamente in quel punto. Utilizzare i perni neri solo per il riassetto, evitandoli sempre nello sgancio.

UTENSILI INDISPENSABILI

- Chiavi a brugola 8, 6, 5, 4, 3, 2
- Chiavi fisse a forchetta sottili 17, 14, 13 secondo la dimensione necessaria)
- Cacciavite a croce più sottile e più grande
- Leve di montaggio
- Chiavi fisse a forchetta 15, 10 (2x), 9, 8
- Chiavi per la serie sterzo 40, 36, 34 (2
- Kit di riparazione per le camere d'aria
- Pompa di gonfiaggio

Altri utensili utili

- Smagliacatena per catene HG
- Estrattore pedivella (con chiave fissa a forchetta corrispondente)
- Attrezzo per allentamento dei pignoni 2x (fruste)
- Chiave di centraggio
- Estrattori o chiavi speciali per cassette
- Chiave a pipa chiusa 14 (15) mm
- Forchetta di centraggio
- Apparecchi per misurare l'usura delle catene e dei pignoni.

Molti lavori di manutenzione e riparazione richiedono conoscenze professionali e utensili speciali. Non iniziate mai a modificare la vostra bicicletta se avete il minimo dubbio sulla vostra capacità di portare a termine il lavoro. Un intervento inadeguato può mettere a rischio la vostra vita o la vostra salute, o causare danni alla bicicletta o a terzi.

ISTRUZIONI DI BASE

Attenzione: una bicicletta ha diversi componenti in movimento (ruote a raggi, guarnitura con corone, catena, ecc.) che durante l'uso possono presentare un rischio di impigliamento di arti, capelli o parti di abbigliamento. Per questo motivo, prestare estrema attenzione non solo durante l'uso quotidiano, ma anche durante la manutenzione della bicicletta.

La bicicletta e i suoi componenti hanno una certa durata di vita e i materiali usati si logorano nel tempo. Se la durata di vita di un determinato componente è esaurita, esso può improvvisamente diventare difettoso e causare gravi lesioni (persino mortali) al ciclista. In caso di segnali che indicano la fine della vita utile di un determinato componente, è necessario sostituirlo tempestivamente. Un incidente può terminare anticipatamente la durata di vita di diversi componenti della bicicletta. Questi possono improvvisamente diventare difettosi e provocare la perdita di controllo della bicicletta e mettere in pericolo la vostra vita o la vostra salute, o causare danni alla bicicletta o a terzi. In caso di esposizione prolungata della bicicletta alla luce diretta del sole, i colori fluo e neon possono sbiadire o cambiare la loro tonalità. Sconsigliamo pertanto di esporre e conservare la bicicletta al sole.

Le parti piegate, specialmente quelle in alluminio, possono rompersi senza preavviso. Tali parti non possono essere riparate o raddrizzate, perché c'è sempre un rischio di rottura. Ciò riguarda principalmente forcelle, manubri, stem, pedivelle e pedali. Nel dubbio, è meglio sostituire questi elementi. Contattare il proprio rivenditore.

Dopo un incidente, se la vostra bicicletta è dotata di componenti in carbonio, è indispensabile farla controllare professionalmente dal vostro rivenditore. Il carbonio è un materiale estremamente resistente e durevole, che si distingue per il suo peso ridotto. Grazie a queste caratteristiche, è adatto per la produzione di parti di alta qualità.

Tuttavia, il carbonio è anche molto fragile e, in caso di incidente, tende a rompersi sul punto di piega. Se un pezzo in carbonio è esposto a un forte impatto o a una sollecitazione eccessiva, il suo deterioramento potrebbe non manifestarsi esternamente, ma ciò non significa che non sia danneggiato. Il deterioramento delle fibre di carbonio interne potrebbe non manifestarsi con cambiamenti della superficie del materiale.

Di conseguenza, è molto pericoloso utilizzare parti in carbonio che siano state esposte a un forte impatto o a una sollecitazione eccessiva. I componenti in carbonio danneggiati possono improvvisamente rompersi e causare gravi lesioni al ciclista.

Se il telaio in carbonio, la forcella o un altro componente della vostra bicicletta inizia a emettere rumori anomali o mostra ammaccature, deformazioni, cambi di colore, graffi o incisioni, non utilizzare in nessuna circostanza la bicicletta fino alla sostituzione della parte danneggiata! Contattare immediatamente il rivenditore e chiedere un consiglio in merito.

I componenti in carbonio non dovrebbero mai essere esposti alle elevate temperature necessarie ad esempio per la verniciatura a polvere e per la cottura della vernice. Una tale temperatura potrebbe danneggiare il componente. Evitare anche di lasciare la bicicletta in un'auto esposta a forte radiazione solare. Non conservare la bicicletta in prossimità di fonti di calore.

Forcella anteriore:

Le forcelle storte o usurate devono essere sempre sostituite e mai riparate.

Ruota anteriore:

La ruota deve essere posizionata nella forcella anteriore e fissata saldamente con i dadi di bloccaggio. Il mozzo è protetto dall'umidità e dalle impurità, ma dovrebbe essere controllato regolarmente, in particolare in seguito a un utilizzo della bicicletta su terreni difficili (il termine "terreno difficile" implica in questo manuale un terreno polveroso, fangoso, solcato, ecc.). La ruota deve girare liberamente se viene ruotata manualmente, con poco attrito o gioco. L'utilizzo errato dei dispositivi di serraggio rapido delle ruote della bicicletta può provocare la creazione di gioco o il distacco della ruota, con il rischio di danneggiare la bicicletta o di causare lesioni gravi o persino mortali. Ciò può mettere in pericolo la vostra vita, la vostra salute o causare danni alla bicicletta o a terzi.

Per questo è essenziale:

- 1) Chiedere al rivenditore di fornire la procedura esatta per il montaggio e lo smontaggio in sicurezza della ruota.
- 2) Comprendere e applicare le corrette tecniche di fissaggio della ruota utilizzando dispositivi di serraggio rapido.
- 3) Controllare prima di ogni uso se la ruota è fissata in modo sicuro.
La rimozione o il danneggiamento dei dispositivi di serraggio rapido è molto pericoloso e può comportare l'annullamento della garanzia, nonché lesioni gravi o persino mortali.
La regolazione non corretta del meccanismo di serraggio rapido può causare vibrazioni o il distacco della ruota, con conseguenti lesioni gravi o persino mortali.
- 4) Controllare prima di ogni utilizzo che il cerchione non sia troppo usurato, in quanto potrebbe mettere in pericolo la vita o la salute e causare danni alla bicicletta o a terzi.

Ruota posteriore:

La ruota deve essere posizionata nella forcella e fissata saldamente con i dadi di bloccaggio. Il mozzo è protetto dall'umidità e dalle impurità, ma deve essere controllato regolarmente, soprattutto in seguito a un utilizzo della bicicletta su terreni difficili. La ruota deve girare liberamente se viene ruotata manualmente, con poco attrito o gioco. L'uso della bicicletta con dispositivi di serraggio rapido mal regolati (allentati) può provocare la creazione di gioco o il distacco della ruota, mettendo in pericolo la vostra vita, la vostra salute o causando danni alla bicicletta o a terzi.

Per questo è essenziale:

- 1) Chiedere al rivenditore di fornire la procedura esatta per il montaggio e lo smontaggio in sicurezza della ruota.
- 2) Comprendere e applicare le corrette tecniche di fissaggio della ruota utilizzando dispositivi di serraggio rapido.
- 3) Controllare prima di ogni uso se la ruota è fissata in modo sicuro.
La rimozione o il danneggiamento del meccanismo di serraggio rapido può causare la creazione di un gioco o il distacco della ruota e mettere in pericolo la vostra vita o la vostra salute, o causare danni alla bicicletta o a terzi.
- 4) Controllare prima di ogni utilizzo che il cerchione non sia troppo usurato, in quanto potrebbe mettere in pericolo la vita o la salute e causare danni alla bicicletta o a terzi.

Cerchione:

Tenere i cerchioni in buono stato e correttamente centrati. Controllare regolarmente la loro condizione e il loro stato di usura.

Stato di usura.

a) Sistema di sicurezza - l'usura del cerchione è indicata dalla profondità della linea longitudinale della superficie di frenatura. Se la profondità è bassa, non utilizzare più il cerchione e chiedere al rivenditore di sostituirlo.

b) Sistema RDA - l'usura del bordo o il danno sono indicati con un liquido colorato che fuoriesce dalle cavità del cerchione. In questo caso, non utilizzare più il cerchione e chiedere al rivenditore di sostituirlo.

MOVIMENTO CENTRALE:

Controllare il gruppo movimento centrale ogni volta che si utilizza la bicicletta su un terreno difficile. L'albero deve girare liberamente senza gioco laterale. L'anello di bloccaggio deve essere serrato e i cuscinetti devono essere lubrificati correttamente.

Manubrio:

Regolarlo per il massimo comfort e stringere tutti i bulloni dello stem nel punto in cui il manubrio vi si inserisce.

La tacca di indicazione del livello di inserimento minimo non deve essere visibile sopra la serie sterzo. Il danneggiamento del manubrio può provocare la perdita di controllo della bicicletta e la conseguente caduta. La manopola del manubrio allentata può mettere in pericolo la vostra vita o la vostra salute e causare danni alla bicicletta o a terzi. Consigliamo di serrare le viti di fissaggio del manubrio con una coppia di serraggio di 7 Nm. Se il manubrio è dotato di prolunghe (corni), consigliamo di serrarle con una coppia di 7 Nm.

L'uso di un adattatore aerodinamico o di un altro elemento sul manubrio può avere un effetto negativo sulla capacità del ciclista di reagire durante la frenata e le curve.

Deragliatore posteriore e deragliatore anteriore:

Tenerli correttamente impostati. Effettuare i cambi solo quando si pedala e in salita provate ad alleggerire le gambe cambiando velocità (per ridurre la tensione della catena), evitare gli scatti sul deragliatore posteriore.

Se il deragliatore posteriore o il deragliatore anteriore sono impostati in modo errato, non effettuare mai cambiperarrivareallaruoatadenta- ta più piccola o a quella più grande. Ciò potrebbe causare il blocco della catena, con conseguente perdita di controllo e eventuale caduta. Trasmissione incapsulata nel mozzo della ruota posteriore. Le city bike presentano solitamente la trasmissione incapsulata nel mozzo della ruota posteriore.

Catena:

- Misurare regolarmente il gioco e cambiare la catena se necessario (percorsi ca. 1.000 km).
- Lubrificarla spesso e pulirla con un olio liquido, rimuovendo il lubrificante in eccesso con un panno.
- La durata utile della catena può variare a seconda della marca della catena e delle condizioni operative. Si consiglia di cambiare la catena in officine di manutenzione specializzate.

Per le biciclette ad una sola velocità, è necessario mantenere un tensionamento sufficiente della catena. Se la catena viene allentata, è necessario tensionarla di nuovo. Tensionare la catena allentando il dado della ruota posteriore e tirando la ruota all'indietro. Alla fine stringere i dadi della ruota posteriore.

Le city bike sono di solito dotate di un riparo completo della catena. Questo riparo protegge la catena contro il fango e l'acqua piovana e il ciclista contro il grasso dalla catena.

Controllare regolarmente la tensione della catena. Aprire il riparo della catena e controllare la tensione. Se si preme sulla catena (tra la ruota anteriore e posteriore della catena) e questa si sposta (verso l'alto o verso il basso) di circa 10 mm, la sua tensione è ottimale. Se la catena si muove di più di 10 mm, la sua tensione è troppo bassa e occorre pertanto tensionarla di più.

Allentare le viti posteriori e spostare la ruota indietro. Dopo questa regolazione, serrare le viti.

Le biciclette da cicloturismo hanno per lo più un riparo aperto della catena che protegge i ciclisti dal grasso della catena.

Pneumatici:

Tenere gli pneumatici gonfiati alla pressione corretta, inferiore alle pressioni d'aria massime raccomandate sul cerchione e sul coperto- ne. Usare una pompa a mano o una pompa a

pedale. Controllare che gli pneumatici siano installati correttamente nel cerchione.

Non sovra-gonfiare il pneumatico. La pressione eccessiva può danneggiare il pneumatico o il cerchione e danneggiare la bicicletta, nonché causare lesioni al ciclista o alle persone circostanti. Per gonfiare gli pneumatici, non utilizzare mai i tubi flessibili ad aria compressa della stazione di servizio.

Pedivelle e pedali:

Lubrificare di tanto in tanto i pedali, soprattutto dopo aver usato la bicicletta su un terreno difficile. Non cercare di raddrizzare una possibile curvatura delle pedivelle o della corona. Dopo il primo utilizzo, serrare a fondo le viti delle pedivelle; controllare le viti delle corone e dell'albero dei pedali. Non continuare a usare la bicicletta se si allenta la pedivella (quadro della pedivella) sull'albero centrale o se viene allentato il pedale nella pedivella. Il diritto di garanzia non copre il gioco delle pedivelle e dei pedali creato a causa di una manutenzione insufficiente.

Fermapiedi:

L'utilizzo di fermapiedi richiede una certa abilità. Se non si è in grado di utilizzarli con un buon automatismo, è necessario un certo livello di concentrazione, che può successivamente abbassare il livello di attenzione durante l'uso della bicicletta e provocare perdite di controllo e cadute. Esercitatevi nell'uso dei fermapiedi solo al di fuori dei sentieri pericolosi e affollati. Non stringere i fermapiedi finché non si è sicuri di saperli usare senza problemi. Questo tipo di pedale può essere utilizzato solo con scarpe apposite che si inseriscono solidamente nei pedali. L'uso della bicicletta richiede una perfetta conoscenza dell'utilizzo dei pedali. In caso contrario, la vostra attenzione viene deviata dalla guida, causando perdita di controllo ed eventuale caduta. Esercitatevi nell'uso dei pedali a sgancio rapido solo al di fuori dei sentieri pericolosi e affollati.

Freni:

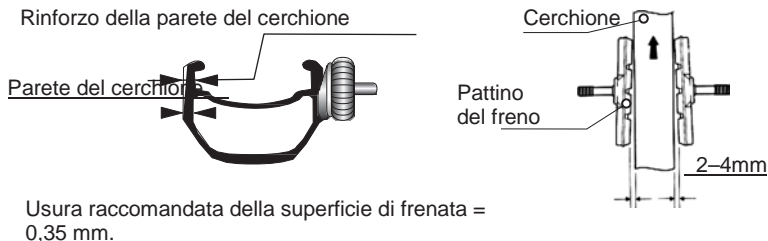
FRENI A DISCO:

I freni a disco, come i freni al cerchio, sono attivati dalle leve situate sul manubrio. I freni a disco si distinguono per la loro eccellente capacità di frenata e per una buona resistenza agli agenti atmosferici. Rispetto ai freni al cerchio, rispondono molto più rapidamente in presenza di umidità e la massima prestazione di frenatura è quasi istantanea. Le pastiglie dei freni nuove devono essere rodiate prima di raggiungere la loro potenza di frenata ottimale. A tal fine, accelerare la velocità della bicicletta da 30 fino a 50 volte, a circa 30 km/h e frenare ogni volta fino all'arresto totale.

I freni a disco si surriscaldano durante l'uso. Pertanto, non toccare i dischi e le ganasce, soprattutto dopo una corsa prolungata in discesa. Non utilizzare acqua o altri liquidi per il raffreddamento.

Controllare regolarmente il livello di usura delle pastiglie dei freni. Premere la leva del freno per controllare visivamente a intervalli regolari che non ci siano perdite dell'olio dal giunto tubo flessibile / staffa / leva. Se viene riscontrata la perdita del liquido per freni, contattare immediatamente il rivenditore da cui avete acquistato la bicicletta, poiché tale perdita potrebbe causare il mal- funzionamento dei freni.

Le pastiglie dei freni e i dischi devono essere puliti solo con alcool o prodotti speciali. Far controllare e regolare i freni dal vostro rivenditore a intervalli regolari.



Usura raccomandata della superficie di frenata =
0,35 mm.

Avvertimento: nei modelli di ruote con freno a V o altri freni al cerchio, è presente usura della superficie di frenatura del cerchio. Pertanto è necessario prestare attenzione all'usura del cerchio e del pattino del freno. Sui nostri modelli di biciclette troverete due tipi di indicazione dell'usura del cerchio.

Tenere i pattini dei freni regolati ad una distanza di 2-4 mm dal cerchio, con una leggera inclinazione secondo la figura. Controllare la loro usura e, se necessario, sostituirli. Rimuovere l'olio o la sporcizia accumulata sul cerchio e sul freno.

È molto importante regolare i freni in modo preciso rispetto alla distanza di movimento (passo) della leva del freno, affinché tutta la forza frenante venga sfruttata in questa distanza. Se non si ottiene il massimo effetto di frenata nel movimento della leva del freno, si può perdere il controllo della bicicletta, mettendo in pericolo la propria vita o la propria salute o quella di terzi, oppure danneggiando la bicicletta.

Attenzione: la guida su terreno bagnato è molto più difficile che su terreno asciutto. In questo caso, l'efficacia dei freni è ridotta e per questo motivo il ciclista dovrebbe prestare maggiore attenzione.

Il modulatore di potenza frenante può essere utilizzato per un freno al cerchio (freno a V), meccanico a disco e a rulli (Shimano Inter-M). A seconda della versione del freno, un freno meccanico è dotato di un modulatore di potenza frenante. Il modulatore dosa la forza della leva del freno e impedisce il bloccaggio della ruota anteriore. Il modulatore è integrato tra la leva del freno e il freno al cerchio.

Sul freno Shimano Inter-M, durante il funzionamento del modulatore della forza frenante può essere percepito un certo rumore, che non è segno di malfunzionamento.

Cavi di comando:

Tensionare correttamente i cavi. Controllarli regolarmente, non lasciarli allentati e sostituirli se vengono usurati. Non fare in nessun caso incroci e anelli sui cavi. Usare terminali in alluminio come protezione contro le estremità sfilacciate.

Adattamento della sella:

Regolare l'altezza e l'inclinazione della sella per il proprio comfort. Non alzare il canotto reggisella oltre l'indicazione dell'inserimento minimo nel telaio della bicicletta. Se la sella gira nel telaio, serrare il reggisella con il rispettivo bullone stringisella.

Se il reggisella è sollevato oltre l'indicazione dell'introduzione minima, può rompersi e causare una perdita di controllo e la conseguente caduta. Assicurarsi che dopo qualsiasi manipolazione della sella essa sia stata correttamente fissata prima di utilizzare la bicicletta, altrimenti si rischia la distruzione della sella o una perdita di controllo della bicicletta e la conseguente caduta. Effettuare controlli periodici, assicurandosi che la sella sia regolarmente fissata.

Se il reggisella non è correttamente serrato, la sella potrebbe girare o spostarsi, portando a una perdita di controllo della bicicletta e alla conseguente caduta.

Pertanto:

- 1) Chiedere al rivenditore di illustrarvi le procedure precise e le tecniche di buon fissaggio e serraggio del reggisella.
- 2) Comprendere e applicare le corrette tecniche per il serraggio rapido del reggisella.
- 3) Controllare il serraggio sicuro del reggisella prima di ogni corsa.

Riflettori e catarifrangenti:

Riflettori e catarifrangenti devono essere montati sulla forcella anteriore, sul retro dei pedali e sui raggi delle ruote. Se sono danneggiati, devono essere tempestivamente sostituiti.

Guidare al buio e nelle condizioni di ridotta visibilità, senza illuminazione adeguata o catarifrangenti, è pericoloso e può provocare lesioni gravi o persino mortali.

Telaio:

Controllare regolarmente eventuali danni alla vernice in corrispondenza dei giunti dei tubi. Possono essere riconducibili alle fessure e rotture del telaio.

Sostituire immediatamente il telaio storto o rotto, in quanto verrebbero eccessivamente sollecitati altri elementi, portando a un elevato rischio di lesioni.

Serie sterzo:

Assicurarsi che il dado di bloccaggio sia saldamente stretto, la forcella deve ruotare liberamente. Se necessario, stringere regolarmente i dadi e le viti. Controllare tutte le parti, che non siano danneggiate e al rimontaggio della serie sterzo assicurarsi che tutte le parti siano assemblate correttamente.

La modifica impropria della serie sterzo potrebbe influire sulle possibilità di guida e potrebbe causare una perdita di controllo con conseguente caduta. Portare la bicicletta al rivenditore per far modificare la serie sterzo da un professionista.

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

Coppie di serraggio per i componenti delle biciclette

Tutte le coppie di serraggio sono espresse in Newton per metro [Nm]. Per qualsiasi dubbio in merito, rivolgersi al rivenditore dal quale avete acquistato la bicicletta.	
Pezzo	Coppia di serraggio [Nm]
- Raggi, mozzo, cassetta -	
Cassetta	30-45
Serraggio dei dadi posizionati sull'asse del mozzo al telaio (non valido per i tipi di serraggio rapido)	29-40
Ruota libera	34-45
- Serie sterzo, manubrio, sella, reggisella -	
Bullone dello stem per serie sterzo filettata	19-30
Vite per il fissaggio dello stem (per serie sterzo senza filettatura "ahead")	6-9
Stem - serraggio del manubrio con 4 viti	9-12
MTB - corna	6-12
Serraggio della sella nel reggisella	2 viti 17-19 1 Vite 24-30

Pezzo	Coppia serr. [Nm]
Reggisella - serraggio nel telaio. AVVERTENZA: il reggisella richiede solo un serraggio minimo in modo che non scenda nel telaio o che non giri. Un serraggio eccessivo potrebbe danneggiare il reggisella e il telaio.	5-7
- Pedivelle, movimentocentrale, pedale -	
Pedale nella pedivella	35-40
Shimano® Octalink XTR, serraggio pedivella, vite (M15thread) (NO!! Hollowtech II)	40-49
Tazze movim. centrale Shimano® Hollowtech II (2004XTR, XT, Dura-Ace)	34-50
Tazze movim. centrale Shimano® Hollowtech II (2004XTR, Dura-Ace, XT)	10-15
Shimano® Hollowtech II, lato sinistro e vite di regolazione	0,5-0,7
Serraggio pedivella sull'albero (compr. alberi quadrati, anche il tipo ISIS)	34-45
Movimento central incapsulato	40-50
- Deragliatore posteriore, deragliatore anteriore, cambio -	
Cambio STI sulmanubrio	5,5-8
Cambio rotante / cambio nella manopola	"Revo" shifter 5,6-7,9
Boccola FD (deragliatore anteriore)	5,0-6,8
Boccola FD (deragliatore anteriore), telai in carbonio	1,2-2
Bloccaggio del cavo FD	4,5-6,8
Bloccaggio RD al telaio (deragliatore posteriore)	8-10
Bloccaggio del cavo RD	3,4
Bloccaggio RD delle pulegge del deragliatore	3,4-4
- Freni -	
Ganasce del freno (da strada)	7,9-10
Ganasce del freno MTB	5,6-6,8
Pattinifreno - con filettature	5,6-6,8
Pattinifreno - senza filettature	7,9-9
Ganasce freno MTB, fissaggio cavo	5,6-7,9
Ganasce del freno stradale, fissaggio cavo	5,6-7,9
Leva freno - tipo MTB	5,6-7,9
Leva freno - STI, ERGO	5,6-7,9
- Freni a disco -	
Disco sul mozzo	Hayes®5,6
Ganasce freno idrauliche / telaio	5,6-7,9
Tubi idraulici / leva / ganasce	4,5-6,8

Conversione ad altre unità:

In-lb. = ft-lb. x 12

in-lb. = Nm x 8,851

in-lb. = kgf-cm / 1,15

REGOLAZIONE DELLA BICICLETTA IN BASE ALLE ESIGENZE DEL CICLISTA

L'altezza è un fattore decisivo per determinare la dimensione corretta del telaio di cui si ha bisogno. Prevedere in particolare uno spazio sufficiente sotto il cavallo, onde evitare lesioni quando si scende velocemente dalla bici.

La scelta di un modello concreto è data in larga misura dalla posizione di seduta in cui si guida in bicicletta. Sostituendo alcuni componenti, è possibile adattare la bicicletta alle proporzioni del corpo. Ciò riguarda principalmente il reggisella, lo stem e le leve del freno.

Tutte le manipolazioni descritte in questo capitolo richiedono esperienza, utensili appropriati, abilità manuale e determinata qualifica. Limitarsi a regolare la posizione della sella, affidare preferibilmente altri interventi a personale qualificato. Se non siete soddisfatti dell'impostazione della vostra bicicletta o di uno dei componenti, contattate il vostro rivenditore.

AVVERTENZA: prestare particolare attenzione al serraggio dei raccordi a vite. Osservare le coppie prescritte per il serraggio, in quanto le viti troppo allentate o troppo strette possono causare danni al reggisella. Usare una chiave dinamometrica e non superare mai la coppia di serraggio consentita.

INSTALLAZIONE DELLA RUOTA ANTERIORE

- Sbloccare il dispositivo di serraggio rapido (dadi).
- Inserire la ruota nelle estremità della forcella.
- Spostare la leva di sgancio rapido a 90 gradi dall'asse ruota e stringere leggermente il dado ad alette.
- Spingere la leva di sgancio rapido in posizione di chiusura (questo deve essere fatto premendo con il pollice).

AVVERTENZA: assicurarsi che la ruota sia bloccata dal meccanismo di serraggio rapido o serrata saldamente con i dadi.

INSTALLAZIONE DEL MANUBRIO

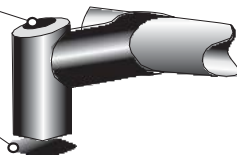
- Allentare il bullone dello stem, fino a sbloccare il cono. Inserirlo nel tubo della forcella anteriore, almeno fino alla linea di introduzione minima!
- Il manubrio è perpendicolare alla ruota anteriore.
- Prima di serrare, consultare attentamente le coppie di serraggio prescritte per il fissaggio di un manubrio in carbonio nello stem. Controllare il serraggio tenendo la ruota anteriore tra le gambe e cercando di ruotarla con il manubrio.

MONTAGGIO DELLO STEM FILETTATO NELLA FORCELLA

- Allentare la vite nello stem finché non viene sbloccato il cono.
- Inserirlo nel tubo della forcella anteriore, almeno fino alla linea di introduzione minima!
- Il manubrio è perpendicolare alla ruota anteriore.
- Serrare saldamente la vite dello stem.
- Controllare il serraggio tenendo la ruota anteriore tra le gambe e cercando di ruotarla con il manubrio.

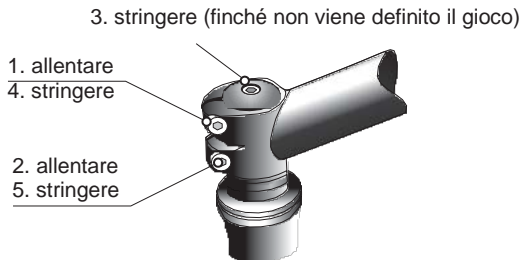
Vite dello stem

Serie sterzo



MONTAGGIO NELLO STEM “AHEAD” SULLA FORCELLA

- Allentare le viti anteriori e laterali dello stem e la vite della serie sterzo. Inserirlo sul tubo della forcella anteriore.
- Il manubrio è perpendicolare alla ruota anteriore.
- Serrare bene la vite della serie sterzo nello stem e tutte le viti dello stem.
- Controllare il serraggio tenendo la ruota anteriore tra le gambe e cercando di ruotarla con il manubrio.
- **AVVERTENZA: si raccomanda di stringere i bulloni dello stem a una coppia di serraggio di 7 Nm. Fare attenzione a non stringere eccessivamente le viti. Ciò potrebbe causare danni allo stem.**



INSTALLAZIONE DELLA SELLA

- Lubrificare il reggisella e inserirlo nel telaio, almeno fino alla linea di inserimento minima. Fissarlo con il meccanismo di serraggio rapido o con una vite. Consultare attentamente le coppie di serraggio prescritte prima di serrare.
- Regolare l'angolo della sella, affinché sia orizzontale con il supporto. Serrare i dadi della sella.
- Provare a ruotare la sella per controllare il serraggio.

NOTA: La sella può essere regolata in posizione vicina o lontana dal manubrio. Per il posizionamento desiderato, spostare la sella sui rispettivi pattini e bloccare il reggisella o serrare saldamente i dadi.

Attenzione: non spostare mai il reggisella oltre la linea che indica la posizione massima o di arresto.

REGOLAZIONE DELLA POSIZIONE E DELL'INCLINAZIONE DELLA SELLA

La posizione di seduta sulla bicicletta, con il relativo comfort di guida e la forza che esercitate durante la pedalata sono in parte determinati dalla distanza tra la sella e il manubrio. Questa distanza può essere parzialmente modificata spostando i pattini della sella nel morsetto del reggisella.

- Per una corretta pedalata è necessario avere la sella impostata in posizione orizzontale. Inclinandola in avanti, trasferite il centro di gravità più vicino al manubrio e il vostro peso graverà di più sulle mani. Considerate anche che in questo modo tenderete a scivolare dalla sella. Nei nuovi tipi di reggisella, le teste determinano sia l'inclinazione che la posizione verticale della sella e vengono bloccate da una vite centrale ad esagono interno.

Alcuni reggisella sono dotati di due viti per una regolazione più precisa dell'inclinazione. Altri tipi sono dotati di una cosiddetta vite di fissaggio della sella, che di solito dispone di due dadi su un'asta filettata.

- Allentare una o entrambe le viti nella parte superiore del reggisella. Girare le viti per un massimo di due o tre giri a sinistra, altrimenti possono uscire. Spostare la sella come necessario in avanti o all'indietro. È possibile farla spostare con un leggero colpetto.
- Prima di serrare le viti, verificare che la sella sia in posizione orizzontale. Controllare se è stato correttamente serrato il reggisella; afferrare la sella per entrambe le estremità e cercare di ruotarla. Se non si riesce a farla girare, significa che tutto funziona correttamente.

AVVERTENZA: ricordate che i raccordi a vite devono essere serrati con una determinata coppia di serraggio. L'inosservanza di tali valori può provocare uno sprofondamento indesiderato del reggisella o il suo deterioramento. Fissare i pattini nel morsetto della sella solo nella parte dritta per evitare che la sella si sblocchi!

REGOLAZIONE DELL'ALTEZZA CORRETTA DELLA SELLA

L'altezza corretta della sella è quella che consente la massima efficacia e il massimo comfort durante la pedalata. Pedalando, non dovrete essere in grado di estendere completamente la gamba al punto inferiore della corsa del pedale, altrimenti la pedalata sarà scomoda. Potete regolare l'altezza della sella semplicemente nel seguente modo. Per ottenere il meglio, utilizzare scarpe con una suola piatta.

- Sedetevi sulla sella e posizionate un tallone su un pedale nella posizione più bassa della corsa. In questa posizione, la gamba deve essere completamente estesa e l'anca non deve essere inclinata lateralmente.
- Per regolare l'altezza della sella, allentare la vite di serraggio o la leva di serraggio rapido del reggisella (prima di farlo, fare riferimento al capitolo "Dispositivi di serraggio rapido"). Per allentare la vite, utilizzare un utensile idoneo, all'inizio girarla di due o tre giri in senso antiorario.

AVVERTENZA: in alcuni modelli di bicicletta da fuoristrada, una posizione inferiore della sella consente di migliorare la manovrabilità della bici. Inoltre su una mountain bike è opportuno ridurre l'altezza della sella per le discese rapide. Tuttavia, percorsi più lunghi con una sella in posizione troppo bassa possono causare dolore all'articolazione del ginocchio.

A questo punto potete regolare la sella all'altezza desiderata.

- Prestare attenzione e non sollevare troppo il reggisella. Il segno sul reggisella deve rimanere sempre all'interno del canotto reggisella. La lunghezza minima con cui il reggisella deve essere inserito nel canotto reggisella è pari a 2,5 volte il suo diametro; ad esempio, un reggisella con un diametro di 30 mm deve essere inserito nel canotto reggisella per almeno 75 mm.
- In caso di elementi in alluminio (telaio, reggisella), assicurarsi che la parte del reggisella inserita nel telaio sia sempre ben lubrificata.
- Nel caso di componenti in fibra di carbonio, non applicare mai grasso direttamente sul reggisella o sul canotto reggisella. Le superfici di contatto devono essere completamente asciutte. Il grasso penetra nello strato superficiale dei componenti in fibra di carbonio, riducendo il coefficiente di attrito e pregiudicando quindi sensibilmente la solidità del giunto dei rispettivi componenti. Se necessario, applicare in tali punti una pasta di montaggio speciale per le fibre di carbonio.
- Se è impossibile muovere il reggisella nel canotto reggisella, non esercitare una forza eccessiva, ma rivolgersi al proprio rivenditore. Regolare il sedile in modo che sia parallelo al tubo superiore del telaio.
- Serrando il manicotto della sella, si avrà un bloccaggio sicuro del reggisella. Per un serraggio sufficiente non c'è bisogno di una forza elevata. In caso contrario, ciò significa che le dimensioni del reggisella non corrispondono ai requisiti del telaio.

AVVERTENZA: mai guidare la bicicletta con il reggisella spostato oltre il fermo, oltre il livello massimo o oltre la tacca indicata. Il reggisella potrebbe rompersi o causare un grave danneggiamento del telaio.

Avete regolato l'altezza della sella secondo il metodo descritto? Se è così, la posizione della sella dovrebbe essere perfettamente adattata.

- Provate se siete in grado di mantenere un equilibrio sicuro sulla bicicletta, sedersi sulla sella e allungare le gambe a terra. Se non ci riuscite, abbassate la sella in modo che le punte dei piedi possano toccare il suolo. La regolazione della sella è una questione molto individuale. Se non è possibile trovare l'impostazione corretta, contattare il rivenditore.

AVVERTENZA: se la posizione di seduta vi sta causando dei problemi, come perdita di sensibilità, ciò potrebbe essere dovuto al tipo sella. Il vostro rivenditore dispone di una vasta gamma di selle e vi aiuterà nella scelta.

INSTALLAZIONE DEL REGGISELLA IN CARBONIO

- Non lubrificare mai il reggisella con grasso lubrificante.
- Per un corretto montaggio utilizzare esclusivamente la pasta di montaggio speciale FSA (dynamicassembly paste).

INSTALLAZIONE DEI CAVI DEL FRENO (per mountain bike e biciclette da ciclocross)

Cavo del freno anteriore:

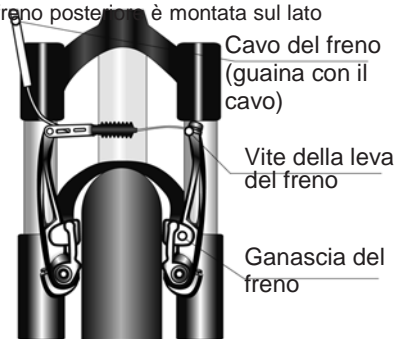
- Inserire l'estremità del cavo nel gancio della leva freno sinistra.
- Far passare il cavo attraverso la guaina e la rispettiva guida e serrare la vite della leva del freno.
- Accostare entrambe le ganasce in modo che la distanza tra i pattini del freno e il cerchione sia di 2-4 mm.
- Quindi stringere la vite della leva del freno che blocca il cavo.
- Tagliare il cavo in eccesso in modo che rimangano solo 40 mm circa.
- Inserire il cappuccio di protezione sull'estremità del cavo e stringere con un paio di pinze.
- Serrare il cappuccio di protezione con una coppia di 20 Nm.

Cavo del freno posteriore:

- Il procedimento è analogo a quello per il montaggio del cavo del freno anteriore. La leva freno destra è destinata al freno posteriore.

REGOLAZIONE DEI FRENI (FRENI A V)

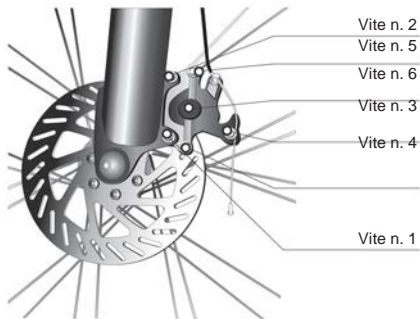
- I freni al cerchio richiedono delle regolazioni periodiche, in quanto i cavi tendono ad allentarsi e i pattini dei freni sono soggetti ad usura. I pattini dei freni devono essere a una distanza di 2 - 4 mm dal cerchione. Di norma, la leva del freno posteriore è montata sul lato destro del manubrio e la leva del freno anteriore sul lato sinistro.
- Per una migliore regolazione dei freni, è necessario allentare il dado di bloccaggio della rotella regolabile. Per accostare i pattini dei freni più vicino al cerchione, ruotare la rotella di regolazione verso l'esterno. Se i pattini dei freni sfregano il cerchione, ruotare la rotella di regolazione verso l'interno. Controllare la regolazione dei freni.
- I pattini dei freni non devono mai toccare il copertone. Ciò provocherebbe una sua usura rapida.



Avvertenza: la leva sinistra del freno è per il freno anteriore, mentre la leva destra del freno è per il freno posteriore. Se il freno posteriore nel mozzo posteriore è un freno a contropedale, la leva del freno anteriore sarà posizionata sul lato sinistro.

FRENO A DISCO

- Le viti n. 1 e 2 tengono le pastiglie nella ganascia (forcella)
- La vite n. 3 consente di fissare il cavo del freno
- Le viti n. 4 e 5 sono viti di regolazione per il posizionamento delle pastiglie rispetto al



Avvertenza: l'efficacia dei freni può essere regolata anche tramite la vite di regolazione della leva del freno!!

Freno a disco posteriore



Regolazione dell'inclinazione e della pinza freno rispetto al disco del freno



Vite di regolazione del gioco tra il disco del freno e la pastiglia del freno

Freno a disco anteriore

Vite di regolazione del gioco tra il disco del freno e la pastiglia del freno

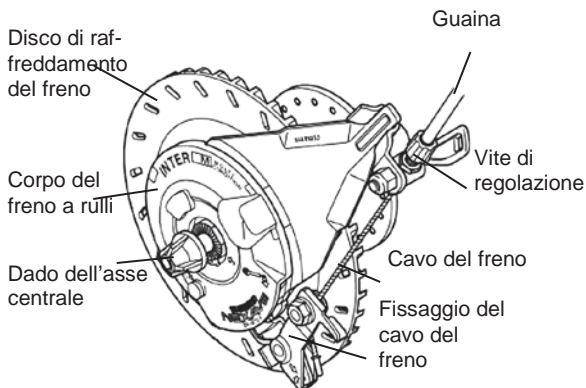


Regolazione dell'inclinazione della pinza del freno rispetto al disco del freno

FRENO A RULLI

I freni a rulli vengono montati sulle city bike. Questi freni non necessitano quasi di nessuna regolazione. Se è necessario

regolare i freni, agire sulla vite di regolazione e regolare leggermente la lunghezza del cavo del freno. Per allentare il freno, ruotare la vite di regolazione in senso antiorario. Per tensionare il cavo del freno, girare questa vite in senso orario. Assicurarsi che la ruota possa girare liberamente (quando la leva del freno non è premuta). Se la ruota non gira liberamente, allungare leggermente la lunghezza del cavo del freno, ruotandola vite di regolazione in senso orario.



LEVE DEL FRENO

Le leve del freno consentono di controllare i freni. Le city bike o le biciclette da cicloturismo hanno solitamente due leve del freno montate sul manubrio. La loro posizione dovrebbe permettere di gestirle comodamente. Le leve del freno dovrebbero inoltre essere montate in modo da essere a portata di mano.

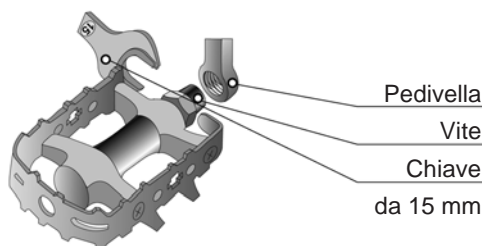
La posizione delle leve del freno può essere regolata sia orizzontalmente che verticalmente.

IMPORTANTE: la funzionalità dei freni è importante. Quindi assicuratevi di acquisire una buona familiarità con il sistema di frenata della bicicletta prima della vostra prima corsa. Prima di ogni corsa, controllare attentamente i freni.

Tenere presente che nelle city bike e nelle biciclette da cicloturismo il freno ANTERIORE è spesso controllato dalla leva del freno destra, mentre il freno POSTERIORE è gestito dalla leva del freno SINISTRA (nelle mountain bike e nelle biciclette da ciclocross nella maggior parte dei casi è il contrario).

INSTALLAZIONE DEI PEDALI

- I pedali sono contrassegnati da una "R" (destra) e "L" (sinistra) sulla parte frontale della vite.
- Lubrificare le viti del pedale. - Girando a destra, avvitare il pedale contrassegnato dalla "R" (lato con corone).
- Girando a sinistra, avvitare il pedale contrassegnato dalla "L" nella pedivella sinistra.
- Stringere bene ogni pedale con la chiave n. 15.
- Stringere nuovamente entrambi i pedali dopo aver percorso circa 50 km.

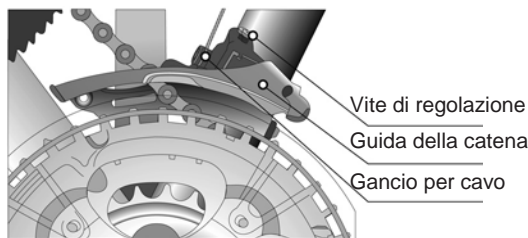


FUNZIONAMENTO DEL DERAGLIATORE

POSTERIORE E ANTERIORE

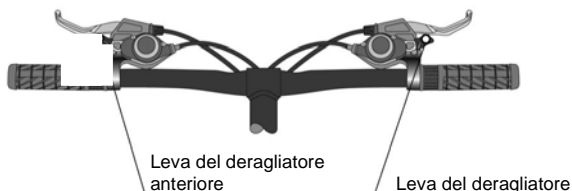
Il sistema di cambio sulla bicicletta cambia il rapporto di trasmissione spostando la catena da un pignone a un altro. Cambiare pedalando in avanti. I movimenti più fluidi sono quelli effettuati in pedalata leggera (senza esercitare troppa forza). Il sistema di cambio è dotato di due levette di cambio collocate sul manubrio.

La leva di destra gestisce lo spostamento della catena sui 6-7-8 o 9 pignoni. Spingendo la leva in avanti, la catena viene spostata dal pignone più piccolo (lo sforzo è maggiore) a quello più grande (il rapporto di trasmissione è inferiore). La leva di sinistra gestisce lo spostamento della catena sulle corone anteriori. Spingendo la leva sinistra in avanti, la catena viene spostata dalla corona più piccola a quella più grande. Presto imparerete le posizioni da utilizzare per le diverse condizioni di guida. Una buona familiarità può essere acquisita solo con la pratica. Non cercare di cambiare marcia quando si sta esercitando una pressione elevata sui pedali. Non pedalare mai all'indietro durante il cambio. Ciò potrebbe causare l'uscita della catena. Raccomandazione: non utilizzare un rapporto di trasmissione con il quale si abbia un incrocio estremo della catena. Ciò comporterebbe uno sforzo eccessivo dell'intero meccanismo di trasmissione.



DERAGLIATORE ANTERIORE

- La guida della catena deve essere allineata con le corone e collocata a circa 1-3 mm sopra i denti delle corone più grande.
- Se la leva del deragliatore anteriore (sinistra) è nella posizione posteriore, controllare che il cavo di cambio non sia troppo allentato. Il gioco può essere eliminato allentando la vite di bloccaggio del cavo, tirando il cavo con una pinza e stringendo nuovamente la vite.
- Se la catena salta dalla corona più grande verso la pedivella destra, stringere di uno o due giri la vite superiore di regolazione del deragliatore anteriore. Eseguire il test di cambio e ripetere la regolazione, se necessario.



DERAGLIATORE POSTERIORE

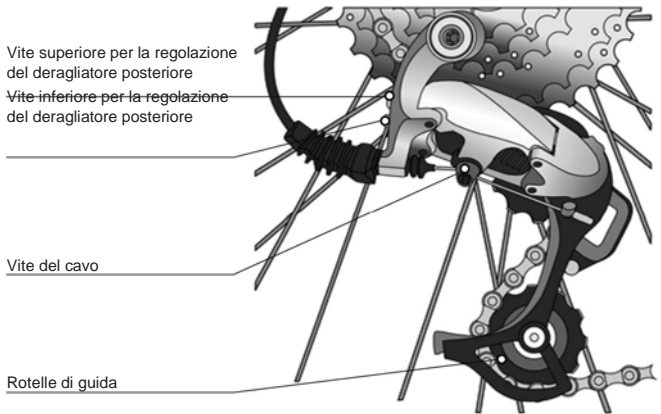
- Sollevare la ruota posteriore. Tirare indietro la leva destra facendo girare la pedivella. La catena deve essere posizionata sul pignone posteriore più piccolo. In caso contrario, continuare a girare la pedivella e svitare la vite di regolazione superiore del deragliatore posteriore finché la catena non passi al pignone più piccolo.
- Continuando a girare la pedivella, spingere la leva del tutto in avanti finché la catena non passi sul secondo pignone più piccolo. Tirare indietro la leva destra, la catena dovrebbe spostarsi liberamente sul pignone più piccolo. Continuando a girare la pedivella, spingere la leva del tutto in avanti. La catena dovrebbe essere posizionata sul pignone posteriore più grande. Se non è così, continuare a girare la pedivella e girare la vite di regolazione inferiore del deragliatore posteriore, finché la catena non passa sul pignone più grande.
- Ruotare la pedivella, tirando la leva un po' all'indietro, finché la catena non passi sul secondo pignone più grande. Spingendo la leva del tutto in avanti, la catena dovrebbe posizionarsi facilmente sul pignone più grande.

DERAGLIATORE POSTERIORE

- Sollevare la ruota posteriore. Tirare indietro la leva destra facendo girare la pedivella. La catena deve essere posizionata sul pignone posteriore più piccolo. In caso contrario, continuare a girare la pedivella e svitare la vite di regolazione superiore del deragliatore posteriore finché la catena non passi al pignone più piccolo.
- Continuando a girare la pedivella, spingere la leva del tutto in avanti finché la catena non passi sul secondo pignone più piccolo. Tirare indietro la leva destra, la catena dovrebbe spostarsi liberamente sul pignone più piccolo. Continuando a girare la pedivella, spingere la leva del tutto in avanti. La catena dovrebbe essere posizionata sul pignone posteriore più grande. Se non è così, continuare a girare la pedivella e girare la vite di regolazione inferiore del deragliatore posteriore, finché la catena non passa sul pignone più grande.
- Ruotare la pedivella, tirando la leva un po' all'indietro, finché la catena non passi sul secondo pignone più grande. Spingendo la leva del tutto in avanti, la catena dovrebbe posizionarsi facilmente sul pignone più grande.

NUOVA REGOLAZIONE DEL CAVO

- Il cavo può allungarsi e causare un malfunzionamento del cambio. L'allungamento del cavo viene riscontrato se il cavo è allentato (con le leve del cambio del tutto indietro). Per eliminare tale allungamento, allentare la vite di fissaggio del cavo, tirare bene il cavo e stringere nuovamente la vite di fissaggio.

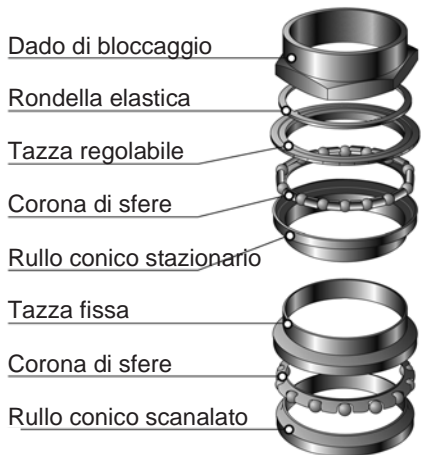


REGOLAZIONE DEI CUSCINETTI

La vostra mountain bike dispone di quattro set di cuscinetti che richiedono regolazioni e lubrificazioni:

- 1) Serie sterzo
- 2) Movimento centrale
- 3) Cuscinetti per mozzi ruota
- 4) Cuscinetti dei pedali

Controllare frequentemente i cuscinetti, soprattutto dopo l'uso su terreni difficili. L'intervallo di servizio dipende dal numero di chilometri percorsi e dalle condizioni di guida. Sebbene i cuscinetti siano a tenuta, nessuna guarnizione utilizzata sulla bicicletta è completamente resistente all'acqua. Con un po' di abilità e gli utensili giusti dovrete essere in grado di lubrificare e regolare i cuscinetti da soli.



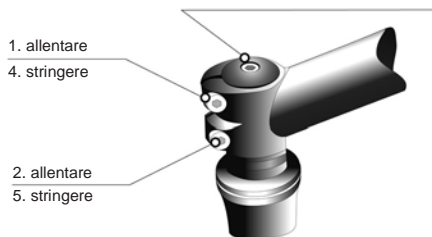
SERIE STERZO

- Rimuovere la ruota anteriore per controllare la regolazione. La forcella dovrebbe girare liberamente, ma senza presentare gioco.

- Se i cuscinetti richiedono una regolazione, allentare il dado di bloccaggio con due chiavi fisse a forchetta. Serrare o allentare la corona regolabile. Fissare il dado di bloccaggio ed effettuare un controllo.
- Smontare il manubrio per lubrificare i cuscinetti. Rimuovere il dado di bloccaggio e la corona regolabile. Rimuovere la forcella dal telaio e togliere le due gabbie a sfere. Pulire tutte le parti dal grasso e verificare il grado di usura e le tracce di ruggine sui cuscinetti. Lubrificare nuovamente tutte le parti, in particolare applicare uno strato sufficiente sulla guarnizione anulare. Montare sulla forcella una gabbia a sfere. Reinserire la forcella nel telaio e verificare che l'anello sia inserito sul fondo della corona stazionaria. Installare sul rullo conico stazionario la seconda gabbia a sfere. Avvitare la corona regolabile portandola verso il basso, in modo da mantenere un certo gioco. Avvitare il dado di bloccaggio.

SERRAGGIO DELLA SERIE STERZO AHEAD

- Allentare le viti nello stem e la vite della serie sterzo.
- Il manubrio è perpendicolare alla ruota anteriore.
- Serrare bene la vite della serie sterzo nello stem e tutte le viti dello stem.
- Controllare il serraggio tenendo la ruota anteriore tra le gambe e cercando di ruotarla con il manubrio.



MOZZI

- Rimuovere il meccanismo di serraggio rapido.
- Svitare il dado di bloccaggio, la rondella elastica e il cono da un lato dell'asta. Sfilare leggermente l'asta dal centro del mozzo e togliere i cuscinetti a sfere.
- Accertarsi che le corse delle sfere non siano danneggiate o arrugginite (eventualmente sostituirle).
- Lubrificare l'alloggiamento del mozzo e inserire i cuscinetti.
- Riposizionare l'asta. Avvitare il cono finché non tocchi i cuscinetti a sfere. Rimontare la rondella e il dado di bloccaggio. Far ruotare l'asta. Dovrebbe girare senza gioco o attrito. Regolare nuovamente se necessario, serrare il dado di bloccaggio. Montare il meccanismo di serraggio rapido.

DISPOSITIVI DI SERRAGGIO RAPIDO

Nonostante questi dispositivi siano costituiti da un meccanismo semplice, il loro utilizzo errato è una frequente causa di incidenti. Assicuratevi che le leve di serraggio dei due dispositivi di serraggio rapido siano collocate sul lato opposto rispetto alla catena.

Fissaggiosicurodeicomponenti:

- Aprire la leva del dispositivo di serraggio rapido. Sulla leva dovrebbe essere visibile la scritta "Open" (Aperto). Se si vuole chiudere il mozzo a serraggio rapido, tirare la leva verso di voi. All'esterno della leva dovrebbe essere visibile la scritta "Close" (Chiuso). All'inizio del processo di serraggio fino a circa la prima metà, la leva dovrebbe spostarsi facilmente, ad esempio senza bloccaggio.
 - Nella seconda metà, la forza necessaria per il movimento della leva può aumentare sensibilmente. Alla fine della corsa, la leva può essere molto dura, quindi premere con la punta del pollice contro le altre dita mentre impugnano una parte fissa, quale ad esempio la forcella o la struttura posteriore, ma non il disco del freno o i raggi. Nella posizione finale, la leva deve essere parallela alla ruota e non deve sporgere lateralmente. La leva andrebbe serrata vicino al telaio, in modo che non si possa aprire accidentalmente.
 - Per verificare se la leva è correttamente serrata, provare a farla girare nella posizione chiusa. Spingere sull'estremità della leva, come se si volesse descrivere un cerchio. Se la leva può girare leggermente, significa che la ruota non è correttamente serrata. Aprire nuovamente la leva e ruotare il dado di bloccaggio di mezzo giro per aumentare il pre-serraggio.
 - Chiudere la leva e controllare se la ruota è correttamente serrata. Se non è possibile ruotare la leva, la ruota è correttamente serrata.
 - Infine, sollevare la bicicletta in modo che le ruote siano a pochi centimetri dal suolo e colpire leggermente dall'alto il copertone. Se la ruota è correttamente serrata, rimarrà saldamente fissata nella forcella.
- AVVERTENZA: se i dispositivi di serraggio rapido non sono correttamente chiusi, possono provocare l'allentamento dei componenti di serraggio e quindi un incidente.**

MOVIMENTO CENTRALE

Se la bicicletta è dotata di movimento centrale incapsulato, occorre controllare di tanto in tanto che non si crei gioco.

Questo tipo di movimento centrale non richiede alcuna manutenzione.

Avvertenza: la tazza fissa presenta una filettatura.

Asse centrale
incapsulato
senza
manutenzione



PEDALI

- Far girare ciascun pedale e verificare che non faccia attrito o rumore. I cuscinetti del pedale raramente necessitano di manutenzione, ma se dovesse essere necessaria, fare riferimento alla procedura seguente.
- Svitare il pedale dalla pedivella, rimuovere il coperchio di protezione, il dado di bloccaggio e la guarnizione. Svitare il cono e sfilare la vite dall'interno del pedale. Pulire tutte le parti dal grasso e accertarsi dell'assenza di segni d'usura.
- Lubrificare le corone dei cuscinetti e riposizionare su ogni lato lo stesso numero di sfere. Riavvitare il cono sulla vite, ruotare la vite per serrare il cono sulle sfere. Rimontare la guarnizione e il dado di bloccaggio. Controllare che il pedale non presenti gioco o attrito. Adattare il cono e serrare il dado di bloccaggio, montare i pedali sulle pedivelle.

BICICLETTE PER BAMBINI

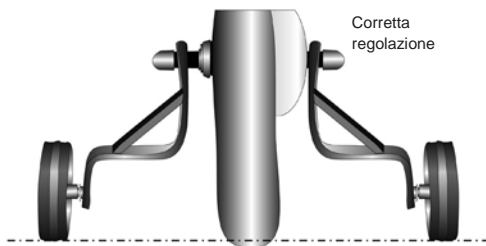
Le biciclette per bambini sono costruite secondo lo standard europeo EN ISO 8098, che riguarda le biciclette con altezza massima della sella superiore a 435 mm e inferiore a 635 mm.

Le biciclette per bambini sono destinate all'uso nei parchi giochi e nelle aree delimitate, esclusivamente sotto la sorveglianza dei genitori o di persone responsabili della loro sicurezza. Queste biciclette non sono destinate a essere utilizzate su strade pubbliche. Se lasciate il bambino girare in bicicletta senza sorveglianza, può ferirsi, anche fatalmente.

NON LASCIARE MAI IL BAMBINO SENZA SORVEGLIANZA!!!

Si consiglia vivamente di utilizzare sempre un casco omologato. Il carico consigliato per una bicicletta per bambini è inferiore a 25 kg, compresi i bagagli. Prima del primo utilizzo prestare attenzione alla regolazione corretta della nuova bicicletta.

Regolare l'altezza della sella in modo che il bambino raggiunga comodamente il manubrio, cosicché non assuma una posizione troppo retta o al contrario troppo piegata. Non sollevare mai il manubrio oltre la linea contrassegnata (indicata dalla scanalatura e dalla scritta STOP o MAX). Spiegare in modo comprensibile al bambino che la bicicletta dispone di un freno posteriore a contropedale. La leva del freno anteriore è situata sul lato destro del manubrio. Non frenare mai solo con il freno



ATTREZZATURE SPECIALI PER BICICLETTE PER BAMBINI

Le biciclette per bambini sono dotate di fabbrica di stabilizzatori (rotelle stabilizzatrici) per il bilanciamento. Queste rotelle stabilizzatrici hanno lo scopo di facilitare l'uso della bicicletta da parte del bambino. Esse controbilanciano lo squilibrio di un giovane ciclista e aiutano i bambini a padroneggiare meglio e più facilmente la bicicletta. Il giovane ciclista può concentrarsi meglio sulla guida della bicicletta e imparare a frenare. Le rotelle stabilizzatrici devono essere controllate per accertarsi che non siano allentate le viti che fissano i supporti al telaio della bicicletta e che le rotelle siano adeguatamente fissate ai supporti. Le viti allentate possono causare un funzionamento errato delle rotelle stabilizzatrici. Ciò potrebbe causare il loro distacco, con conseguente caduta e possibili lesioni, persino mortali.

Serrare con
la chiave
14/15



Le biciclette sono dotate di un freno posteriore a contropedale per facilitare e rendere più confortevole la frenata per il giovane ciclista. Insegnare al bambino a frenare è fondamentale per l'uso futuro della bicicletta. Dedicare pertanto il tempo adeguato alla formazione, prima di poter essere sicuri che il vostro bambino sia in grado di fermare in sicurezza la bicicletta. Grazie al movimento dei piedi sui pedali in senso orario, la bicicletta si sposta in avanti. Per arrestarla, basta spingere i pedali in senso opposto, quindi in senso antiorario. Ciò provoca un rallentamento della bicicletta, fino al suo completo arresto.

FORCELLA AMMORTIZZATA

Per mantenere il perfetto funzionamento della forcella ammortizzata, è importante assicurare una manutenzione regolare, in particolare delle superfici di attrito tra il tubo interno ed esterno. Il riparo antipolvere che impedisce la penetrazione delle impurità sulle superfici di attrito non deve essere danneggiato e deve proteggere l'intera superficie di attrito. Per lavare la forcella, utilizzare una spazzola fine e acqua calda saponata. Avvertenza: durante il lavaggio, l'acqua non deve entrare tra il tubo interno ed esterno della forcella. Lo sporco e l'acqua possono compromettere i componenti all'interno della forcella.

LUBRIFICAZIONE DELLA FORCELLA

La nuova forcella ammortizzata comprende un set di ammortizzatori lubrificato con uno strato di lubrificante. Tale strato di lubrificante deve essere sempre presente. La forcella va lubrificata dopo ogni uso in un ambiente umido (fango, sabbia bagnata, pioggia). Se non si ha esperienza nella manutenzione e riparazione delle forcelle, affidare queste operazioni a specialisti qualificati.

TELAIO AMMORTIZZATO

Manutenzione: dopo l'uso su terreni fangosi, è necessario pulire tutte le parti mobili del telaio. Ciò ne prolungherà la durata. Controllare i vari componenti del telaio ogni 150 km. Se alcune parti sono usurate, sostituirle per evitare danni al telaio stesso. Non dimenticate di controllare il serraggio delle viti delle singole parti e la lubrificazione dei cuscinetti a scorrimento dell'unità ammortizzante.

MANUTENZIONE DELLA BICICLETTA

Le presenti istruzioni per l'uso non sono istruzioni tecniche per la regolazione della bicicletta, ma semplicemente dei consigli per mantenerla funzionante. La regolazione dei singoli componenti deve essere garantita da un centro di assistenza specializzato.

INTERVALLI PER IL CONTROLLO E L'EVENTUALE MANUTENZIONE DELLE SINGOLE PARTI

• Prima di ognicorsa.

Pressione degli pneumatici - Ogni pneumatico ha la pressione raccomandata indicata sul lato. Controllo del funzionamento e dell'usura dei freni. Controllare il livello di usura delle pastiglie dei freni. Premere la leva del freno per controllare visivamente a intervalli regolari che non ci siano perdite dell'olio dal giunto tubo flessibile / staffa / leva. In caso di perdita del liquido per freni, rivolgersi immediatamente al proprio rivenditore dal quale avete acquistato la bicicletta. Tale perdita potrebbe infatti causare il malfunzionamento dei freni.

Controllo dei pattini dei freni: rimozione di impurità, come sassi e trucioli. Se durante il viaggio un sasso entra nel pattino e ogni frenata è accompagnata da un rumore dovuto all'attrito del sasso contro il cerchione, occorre eliminarlo immediatamente. Eviterete di danneggiare il cerchione e la sua sostituzione anticipata.

Stato della forcella ammortizzata: dopo ogni viaggio pulirla con un panno umido e lubrificare la parte mobile visibile con un idoneo olio silconico.

Stato del gruppo posteriore e dei cuscinetti su biciclette completamente ammortizzate: tali biciclette richiedono una cura complessa del gruppo posteriore, che va sempre affidata a un centro di assistenza specializzato. Per le biciclette completamente ammortizzate, controllare il corretto funzionamento dell'ammortizzatore (e la corretta pressione, in funzione del peso del ciclista), in particolare il gioco nei cuscinetti e nei perni del gruppo posteriore. Se viene riscontrato un gioco nel gruppo posteriore della bicicletta completamente ammortizzata, contattare il rivenditore da cui avete acquistato la bicicletta. La corsa con un cuscinetto inceppato può causare danni irreversibili al telaio, che non sono coperti dalla garanzia del telaio della bicicletta.

• Ogni settimana

Condizioni delle ruote: accertarsi che i raggi della ruota non siano allentati e che non siano presenti rotture. Serrarli e sostituirli, se necessario. Se non avete mai fatto prima tale intervento, è consigliabile affidarlo a un centro di assistenza professionale.

Stato della pressione nella forcella ammortizzata (se ad aria): la pressione viene ripristinata con una pompa speciale, non in dotazione alla bicicletta.

• Ogni mese

Condizione della catena: la catena è la parte più sollecitata e più soggetta all'usura della bicicletta. La catena deve essere misurata con un calibro speciale, che consente di stabilire in tempo la sua eventuale sostituzione.

Se si monitorano i chilometri percorsi, è consigliabile, a seconda del terreno e dell'utilizzo della bici, effettuare la prima misurazione dopo circa 500-800 km. Successivamente ogni 200-300 km. In questo modo si previene l'usura anticipata delle parti dentate dei singoli componenti. Stato di usura dei cavi di comando dei deragliatori e dei freni: se un filo del cavo è rotto, non contare sul fatto che il cavo possa "resistere", ma sostituirlo immediatamente. Se non si segue il chilometraggio, è opportuno controllare la catena

2-3 volte per stagione, è un intervento che presso un centro di assistenza richiede circa 20 secondi. Serraggio di tutte le viti della bici (stem, manubrio, leve del freno, portaborracchia, vite del canotto reggisella, viti delle ganasce del freno, vite della boccola del deragliatore anteriore, bulloni del deragliatore posteriore): non superare mai le coppie di serraggio consigliate indicate direttamente sui singoli componenti. Rischio di danni irreversibili, in particolare a componenti e parti in carbonio. Le crepe sui componenti dovute a un evidente "serraggio eccessivo" non sono coperte dalla garanzia.

Lubrificare il sistema reggisella. In caso di elementi in alluminio (telaio, reggisella), assicurarsi che la parte del reggisella inserita nel telaio sia sempre ben lubrificata.

Nel caso di componenti in fibra di carbonio, non applicare mai grasso direttamente sul reggisella o sul canotto reggisella. Le superfici di contatto devono essere completamente asciutte. Il grasso penetra nello strato superficiale dei componenti in fibra di carbonio, riducendo il coefficiente di attrito e pregiudicando quindi sensibilmente la solidità del giunto dei rispettivi componenti. Invece del lubrificante, applicare sulle superfici di contatto del reggisella e del telaio una pasta di montaggio speciale per componenti in carbonio.

Stato del pedale: integrità e serraggio delle varie viti di trasmissione. In particolare della vite che blocca la pedivella sull'asse. Se la pedivella è allentata sull'asse, tale difetto deve essere eliminato IMMEDIATAMENTE, poiché anche una breve corsa con una pedivella "libera" può causare danni irreversibili. Inoltre occorre verificare il serraggio dei pedali nella pedivella.

Stato delle guaine dei cavi dei freni e del deragliatore: non contare sulla "resistenza" della guaina in caso di danni meccanici. Controllo del telaio della bicicletta - riguarda in particolare le saldature e l'assenza di fessure.

- Ogni anno

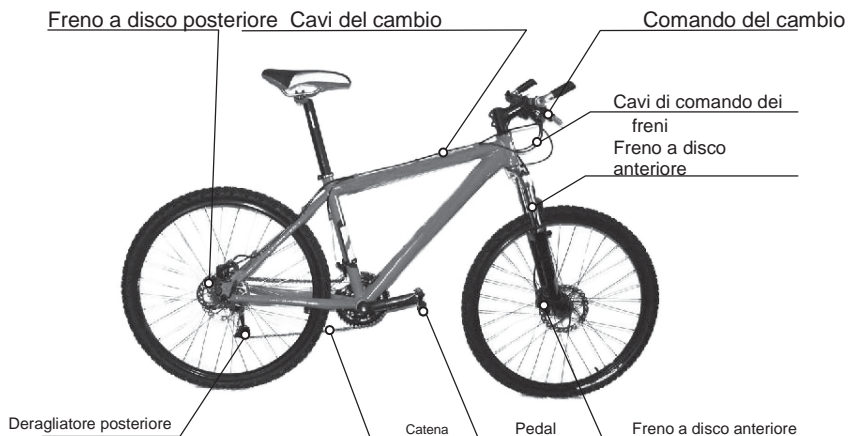
Prima o alla fine della stagione, far ispezionare la bicicletta presso un centro di assistenza autorizzato. Non tutti i guasti sono facilmente individuabili e soprattutto quelli nascosti sono impossibili da rilevare per un occhio non esperto. Fidatevi del vostro rivenditore o centro di assistenza.

Consultare lo schema preciso del programma di servizio e di manutenzione della bicicletta con il proprio rivenditore, in modo da adeguarlo in funzione del modello e del suo utilizzo. Gli intervalli sopra indicati sono gli intervalli massimi raccomandati per la manutenzione della bicicletta e non possono essere in nessun caso prolungati. In caso di utilizzo più intenso della bicicletta o secondo le istruzioni del rivenditore, è consigliabile accorciarli e aumentare l'entità degli interventi realizzati. Ad esempio nei casi in cui la bicicletta venga utilizzata in condizioni climatiche sfavorevoli, su terreno impegnativo o se è dotata di componenti specifici per i quali il costruttore ha stabilito un intervallo e un'entità differente della manutenzione periodica (per le istruzioni specifiche per la manutenzione dei singoli componenti, rivolgersi al proprio rivenditore).

GARANZIA - PRINCIPI GENERALI

- 1) **La BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.** fornisce per i suoi prodotti una garanzia di 24 mesi su telaio e componenti.
- 2) **La BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.** provvederà a riparare a proprio carico tutti i difetti causati da materiali, trattamenti, costruzione o assemblaggio difettosi che possono verificarsi durante il periodo di garanzia. La garanzia non copre i danni causati da incidenti, sovraccarico del telaio o sollecitazione eccessiva della bicicletta, uso improprio, manipolazione o manutenzione diversa da quella stabilita dal produttore nelle istruzioni per l'uso, da errato stoccaggio o riparazione eseguita in modo improprio.
- 3) Qualsiasi pretesa di garanzia deve essere rivendicata tempestivamente. La riparazione in garanzia verrà eseguita dall'officina al massimo entro 30 giorni. Il periodo di garanzia verrà prolungato della durata della riparazione in garanzia.

Il produttore della bicicletta non è responsabile dei danni causati da un difetto inesistente al momento in cui il prodotto è stato commercializzato o che sia stato riscontrato successivamente, né di eventuali danni causati da un comportamento o da un'omissione da parte dell'utilizzatore o di una persona per la quale lo stesso è responsabile. Con tale comportamento o omissione si intende in particolare l'inosservanza dei principi indicati nelle presenti istruzioni per l'uso.



RICONOSCIMENTO DELLA GARANZIA IN CASI SPECIFICI

Telaio e forcella anteriore fissa: la garanzia copre i difetti del materiale, le sue saldature e la ruggine. La garanzia non può essere rivendicata per danni causati da incidenti o da una riparazione non professionale. Le deformazioni dei bracci e delle estremità in avanti, all'indietro o ai lati sono sempre dovute alle sollecitazioni eccessive o a incidenti.

Sterzo: la garanzia copre i difetti del materiale. Sono escluse dalla garanzia eventuali deformazioni del canotto dello stem, se sollevato oltre la linea.

Movimento centrale: la garanzia copre i difetti del materiale e del suo trattamento termico. La messa a punto ordinaria non è coperta dalla garanzia. Non vengono riconosciute nemmeno le filettature delle parti deformate o rimosse, né il quadro della pedivella danneggiato.

Pedali: la garanzia copre i difetti del materiale. La garanzia non può essere rivendicata per un telaio rotto, l'asse del pedale storto o il pedale strappato dalla pedivella.

Pneumatici: la garanzia copre i difetti di fabbricazione (copertone deformato, ecc.). Sono esclusi dalla garanzia anche i copertoni logorati dai pattini dei freni, da usura dovuta all'uso o alla frenata.

Ruote: la presente garanzia copre i difetti del materiale (cerchione, mozzo, pignone, asse, raggio rotto - entro i 30 giorni), compresi i difetti nel trattamento delle superfici.

Freni, corone e deragliatore anteriore: la garanzia copre i difetti del materiale. La garanzia non copre la regolazione di tali elementi. Il settaggio può subire modifiche in seguito alla stoccaggio, alla manipolazione e all'uso. Eventuali aggiustamenti necessari fanno parte della manutenzione ordinaria.

Sella, reggisella: la garanzia copre i difetti del materiale, tali reclami vengono valutati in base all'efficacia funzionale. I graffi causati dal movimento della sella non possono essere oggetto di un reclamo.

Catena: un difetto del materiale o la rottura della catena sono coperti dalla garanzia. Sono esclusi dalla garanzia l'usura o il ridotto funzionamento dovuto alla manutenzione trascurata.

Catarifrangenti: i catarifrangenti strappati o rotti non sono coperti dalla garanzia.

Telaio ammortizzato: la garanzia copre i materiali, le saldature e le varie parti in movimento. È escluso dalla garanzia qualsiasi danno dovuto a:

- **Incidente**
- **Attività sportive competitiva**
- **Sovraccarico in condizioni estreme (discesa in terreno difficile, uso in condizioni di acqua e neve)**
- **Esposizione alle intemperie (pioggia, sole, stoccaggio in un luogo umido)**
- **Riparazione non professionale**
- **Utilizzo simultaneo da parte di due persone**
- **Forzature**
- **Salti durante l'uso**
- **Manutenzione insufficiente**

La garanzia non copre le parti mobili dei meccanismi, se la bicicletta è stata usata nonostante queste non siano state sufficientemente serrate. Queste parti si logorano con l'uso normale e richiedono pertanto una manutenzione periodica.

Avvertenza: se non si ha esperienza nella riparazione di telai ammortizzati, rivolgersi a un meccanico qualificato.

Ogni caduta può mettere in pericolo la vita o la salute e causare danni alla bicicletta o a terzi. Non trascurare mai quest'avvertenza durante la guida della bicicletta!

AVVERTENZE IMPORTANTI

Le pretese di intervento in garanzia non si applicano alla manutenzione ordinaria della bicicletta:

1. Pedivelle allentate sull'asse centrale (vite centrale non serrata)
2. Gioco nella serie sterzo (dadi di bloccaggio della serie sterzo non serrati)
3. Malfunzionamento dei freni (causato dall'uso e dalla conseguente usura dei pattini e delle pastiglie dei freni, allungamento dei cavi dei freni)
4. Fuoriuscita della catena (causata da cambi impropri, con il conseguente incrocio della catena e la sua fuoriuscita o attrito contro altri pignoni)
5. Malfunzionamento del deragliatore anteriore o del deragliatore posteriore (sfilamento dei cavi di cambio e manutenzione ordinaria insufficiente)
6. Gioco nel mozzo anteriore e posteriore (coni nei mozzi allentati)

CERTIFICATO DI GARANZIA

GARANZIA PERTELAIO E COMPONENTI

- 24 mesi per telaio e componenti

PRINCIPI GENERALI

La BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o. conferma che la bicicletta del tipo e del numero di serie indicato soddisfa i requisiti delle norme nazionali e delle prescrizioni tecniche. Per questa bicicletta viene fornita all'utente finale una garanzia, con decorrenza dal giorno della vendita. Il periodo di garanzia verrà prolungato della durata della riparazione in garanzia. Il produttore riparerà a proprie spese tutti i difetti derivanti da un difetto di materiale, di lavorazione, costruzione e montaggio improprio. Le riparazioni in garanzia verranno garantite dal produttore entro i termini stabiliti nelle rispettive prescrizioni.

CONDIZIONI DI GARANZIA

- Il prodotto deve essere utilizzato esclusivamente per lo scopo per il quale è stato fabbricato
- Il prodotto deve essere adeguatamente conservato e mantenuto in conformità alle istruzioni per l'uso
- Per potersi avvalere della garanzia, la bicicletta deve essere completa e pulita
- La garanzia deve essere rivendicata tempestivamente presso il punto vendita in cui è stato acquistato il prodotto. Va allegata la nota di vendita con indicazione della data di acquisto. Si prega di descrivere la contestazione. Una foto può essere utile in questo senso.

In linea di massima, indicare il numero di telaio WBF..... (v. tubolare inferiore telaio).

DECADIMENTO DELLA GARANZIA

- La garanzia decade nel caso in cui sia stato accertato che i danni al prodotto non sono riconducibili al produttore, ma all'utilizzatore (incidente, riparazione non professionale, conservazione impropria, ecc.)
- Mancata rivendicazione della garanzia durante il periodo di garanzia
- Se il prodotto non è stato usato correttamente e mantenuto nel rispetto delle istruzioni per l'uso
- L'usura normale delle singole parti non è coperta dalla garanzia

Per ulteriori domande, rivolgersi al partner Volkswagen o alla linea diretta per l'assistenza BFI (lingua: inglese).

BIKE FUN International s.r.o.

AreálTatry 1445/2
742 21 Koprivnice
Repubblica Ceca

Linea diretta per l'assistenza
Telefono: 00420 591005820

E-mail: service.center@bikefunint.com

Reperibilità: lunedì – venerdì 08.00 -17.00

Bedieningshandleiding



— — —
BIFi

Inhoud:

Inleiding

Basisterminologie voor de fiets

Afzonderlijke fietscategorieën en het gebruik daarvan

De eerste 150 km

Wat moeten we tijdens het inrijden controleren?

Hoe te fietsen tijdens het inrijden?

Gereedschappen die u zeker nodig heeft

Basisinstructies

Montageinstructies

Aanhaalmomenten voor fietsonderdelen

De fiets afstellen

Het voorwiel monteren

Het stuur monteren

Het zadel monteren

De stand en de neiging van het zadel afstellen

De juiste zadelhoogte instellen

De carbon zadelpen monteren

De remkabels monteren

De remmen afstellen

De pedalen monteren

Werking van achter- en voorderaillleur

Voorderaillleur

Achterderailleur

De kabel afstellen

De lagers afstellen

Snelspanners

Pedalen

Kinderfietsen

De fiets onderhouden

Garantie - algemene principes

Het verlenen van garantie in afzonderlijke gevallen

Belangrijke waarschuwingen

Algemene principes

Garantievoorwaarden

Verlies van garantie

Geachte klant,

Het bedrijf BIKE FUN INTERNATIONAL dankt u voor de aankoop van dit product – een fiets, die is uitgerust met hoogwaardige componenten van gerenommeerde firma's. De mountainbike is ontworpen om er ritten in het terrein mee te maken en als hij niet is voorzien van spatborden en verlichting, is hij niet bestemd voor gewoon gebruik op de weg. Mountainbikes en trekkingfietsen (citybikes), die zijn voorzien met spatborden en verlichting, zijn bestemd voor gebruik op de weg. Bij gebruik van de fiets op de openbare weg, bent u verplicht zich te houden aan de nationale wetgeving (bijv. met betrekking tot het gebruik van verlichting en reflectoren).

U mag de fiets alleen gebruiken voor het doel, waarvoor hij werd gebouwd. Deze handleiding, die ook de garantievoorzwaarden omvat, dient voor het verrichten van onderhoud aan de fiets.

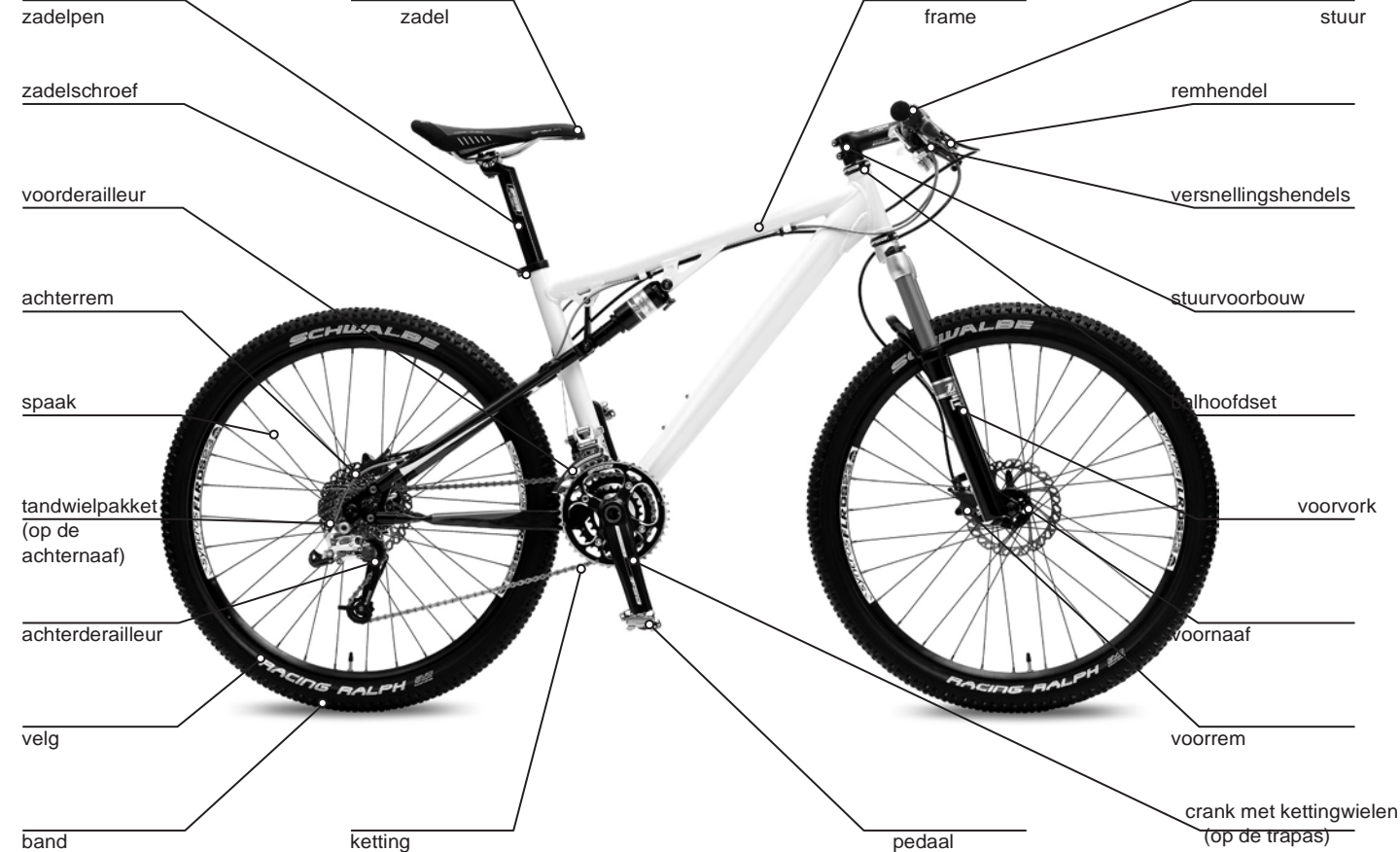
Het bedrijf BIKE FUN INTERNATIONAL, de fabrikant van uw nieuwe fiets, wenst u vele fijne en veilige kilometers.

Let op! De fiets is voorgemonteerd en in een niet-werkende staat. Neem voor de eindmontage contact op met een gekwalificeerde fietsenmaker.

Algemene waarschuwingen

Fietsen kan een gevaarlijke sport zijn, ook als u bijzonder voorzichtig bent. Daarom is grondig onderhoud van de fiets noodzakelijk, omdat daarmee het risico op een ongeval verkleind wordt. Deze handleiding bevat allerlei waarschuwingen met betrekking tot de gevolgen van verwaarloosd onderhoud of onregelmatige technische inspecties van uw fiets. Veel van deze waarschuwingen zeggen: „U kunt de controle over de fiets verliezen en vallen.“ Omdat bij elke valpartij ernstig letsel of zelfs de dood het gevolg kan zijn, mag u dergelijke waarschuwingen nooit negeren. We raden aan om tijdens het fietsen een veiligheidshelm van een goedgekeurd type te gebruiken.

BASISTERMINOLOGIE VAN DE FIETS - MOUNTAINBIKE



Opmerking: De uitrusting van de fiets verschilt per categorie!

BASISTERMINOLOGIE VAN DE FIETS – STADSFiets

zadelschroef

kledingbeschermer

drager

snelbinders

achterlicht

spatbord

velg

band

spaak

tandwielpakket
(op de achternaaf)
kettingkast

verende
zadelpen

zadel

slot

frame

crank met kettingwielen
(op de trapas)
pedaal

stuur

versnellingshendels

remhendel

el verstelbare

stuurvoorbouw

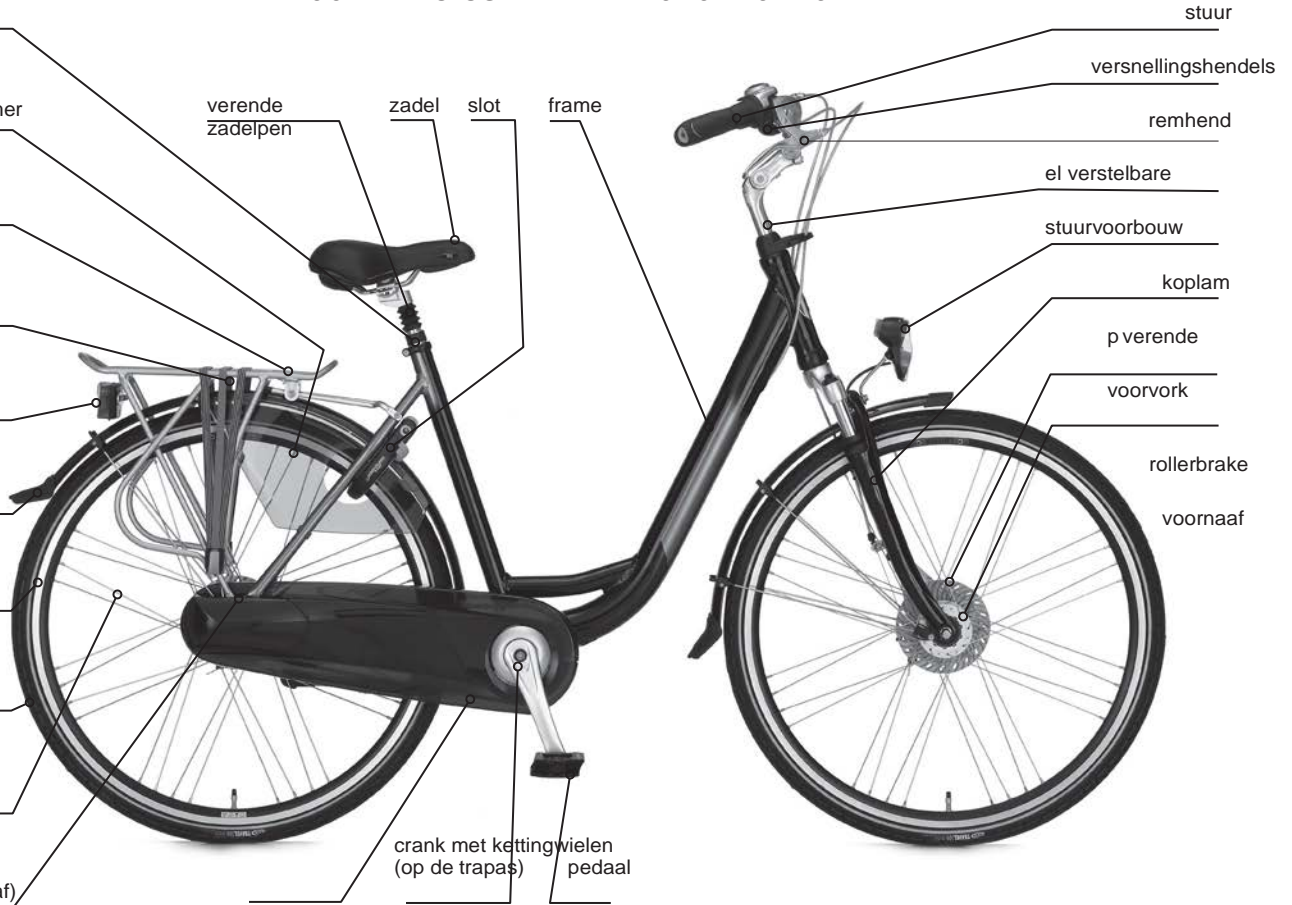
koplamp

p verende

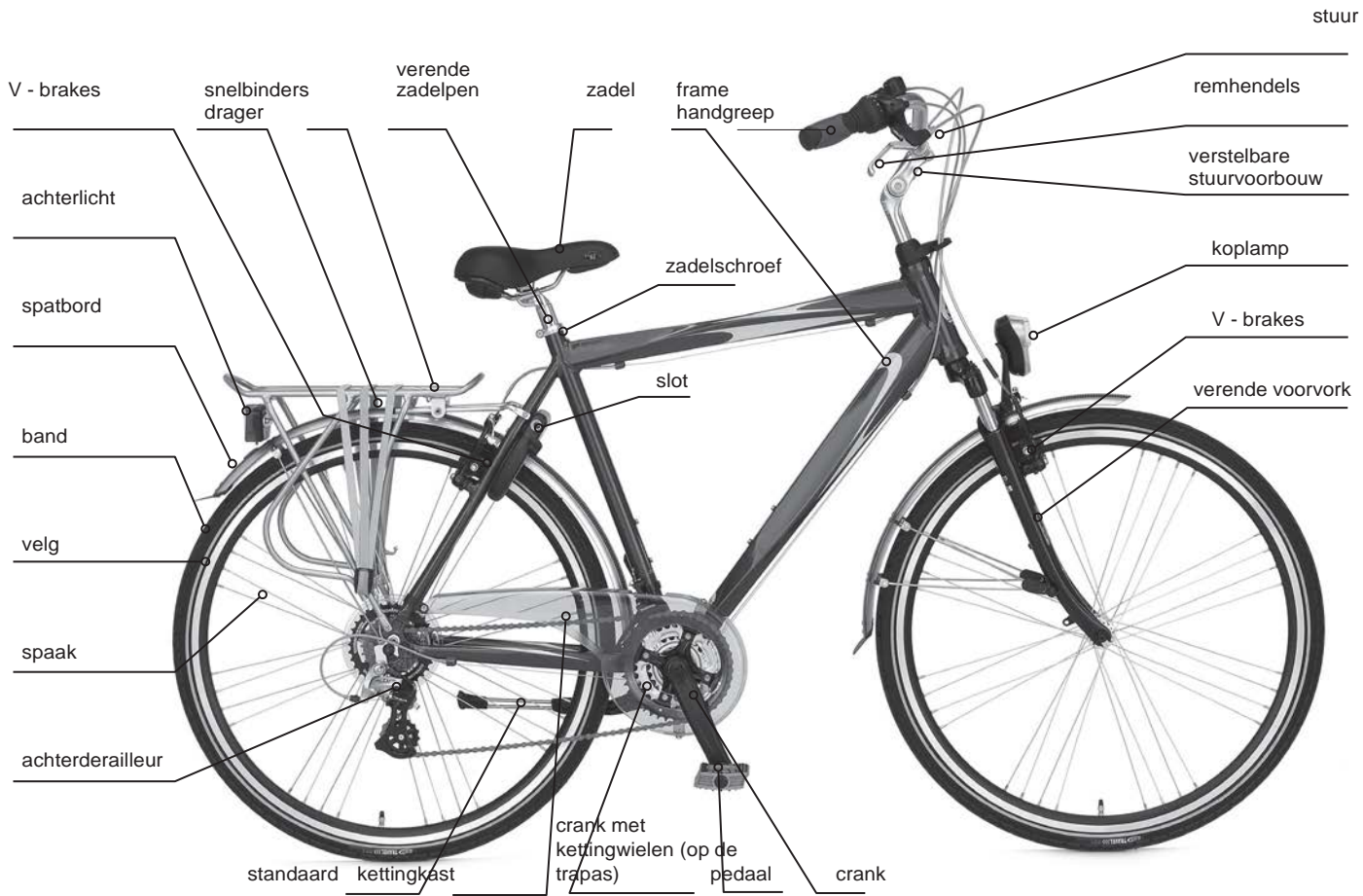
voorvork

rollerbrake

voornaaf



BASISTERMINOLOGIE VAN DE FIETS – TREKKINGFIETS



AFZONDERLIJKE FIETSCATEGORIEËN EN HET GEBRUIK DAARVAN:

Kinderfietsen ISO 4210-2: alle kinderfietsen tot en met 20" zijn bedoeld voor gebruik op speelplaatsen en op afgesloten terrein, en dat uitsluitend onder toezicht van de ouders of een verantwoordelijke persoon. Aanbevolen belasting van fietsen ter grootte van 20" tot 30 kg; ter grootte van 24" tot 45 kg.

MTB-ISO 4210-2: ontworpen voor sportieve ritten in het terrein. De aanbevolen belasting is maximaal 100 kg.

Racefietsen ISO 4210-2: uitsluitend ontworpen voor wegen en paden met een verhard oppervlak. De aanbevolen belasting is maximaal 100 kg.

Trekking- en stadsfietsen ISO 4210-2: bedoeld voor gebruik op wegen en gemakkelijk terrein met de nadruk op toerisme en recreatie. De aanbevolen belasting van fietsen boven 24" is maximaal 120 kg.

Elektrische fietsen: fietsen met een elektrische hulpmotor-EPAC (elektrisch ondersteunde fietsen, ook wel e-bike of pedelec), waarvoor de zelf devoor waarden gelden als voorfietsen. U hebt voor het gebruik ervan geen kentekenplaat, technisch certificaat, APK of aansprakelijkheidsverzekering nodig. Bij het gebruik van een elektrische fiets hebt u geen rijbewijs nodig en al su ouder bent dan 18 jaar, hoeft u geen fietshelm te dragen. De aanbevolen belasting is maximaal 120 kg. Elektrische fietsen zijn fietsen die in de meeste landen wettelijk bij de fietsen zijn ingedeeld. Informeer u zelf over de specifiek een regionale voorschriften en indeling in uw land.

Al onze fietsen zijn ontworpen voor een maximaal totaal draagvermogen (de som van het gewicht van de fiets, de fietser en de lading).

Kinderfietsen: tot een grootte van 20"- 45 kg, tot een grootte van 24"- 60 kg

Race- en MTB's 115 kg

Trekking- en stadsfietsen: 140 kg

Elektrische fietsen: 145 kg

FIETSCATEGORIEËN



High-Performance Road

- **VOORWAARDENTYPE 1** Een fiets die ontworpen is voor ritten over een verhard oppervlak, waarbij de banden het contact met de grond niet verliezen.
- **GESCHIKT:** alleen voor ritten op een verhard oppervlak.
- **ONGESCHIKT:** voor ritten in het terrein, voor cyclocross of toerisme met een drager of een mand.
- **VERGELIJKING:** Het gebruikte materiaal is zodanig geoptimaliseerd, dat een laag gewicht en specifieke prestaties gewaarborgd zijn.



Fietsen in de categorie 2 zijn ontworpen voor gebruik op goed onderhouden grind- of kleiweegen met een lichte helling, waar de banden niet in voortdurend contact met het oppervlak hoeven te zijn. Het hoogteverschil bij jumps en drops is maximaal 15 cm (6")



Gebruiksvoorwaarden type 3

Rijden langs paden, het overrijden van kleine hindernissen en gemiddeld inspannende technische passages en tevens gedeeltes, waar de banden voor korte periodes geen contact met de grond hebben; jumps en drops, kleiner dan 61 cm (24")

- **ONGESCHIKT:** voor de rijstijl "Hardcore Freeriding", "Extreme Downhill", "Dirt Jumping", "Slopestyle" of zeer agressief of extreem fietsen. Ongeschikt voor springen, hard neerkomen en balanceren op hindernissen.



All Mountain

VOORWAARDENTYPE4 Fietsen die geschikt zijn voor ritten onder de omstandigheden van het type 1, 2 en 3 plus het ritten op onbehandelde, technisch veeleisende oppervlakken met middelgrote obstakels en kleine oneffenheden.

- GESCHIKT: voor ritten langs paden heuvel opwaarts. Fietsen van het type All-Mountain magen ritten over grotere obstakels en gemiddeld grote oneffenheden mogelijk (jumps en drops van minder dan 122 cm (48"))
- ONGESCHIKT: voor extreme vormen van springen/rijden, zoals "Hardcore Freeriding", freeriding "Down- hill", "North Shore", "Dirt Jumping", "Hucking"



Gravity, Freeride en Downhill

- VOORWAARDENTYPE 5: Fietsen die geschikt zijn voor het maken van sprongen, hucking, het rijden met hoge snelheden, voor agressieve ritten over hobbelige heuvels of neerkomen op vlakke oppervlakken. Deze manier van rijden is echter uiterst gevaarlijk en belast de fiets op onvoorspelbare wijze, wat kan leiden tot overbelasting van het frame, de vork of de afzonderlijke onderdelen. Als u in het terrein onder de omstandigheden van type 5 wilt rijden, neem dan de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen, zoals frequentere inspecties van de fiets en vervanging van apparatuur. Bovendien moet u beschikken over een uitgebreide veiligheidsuitrusting, zoals een integraalhelm, scheenbeen-, elleboog- en rugbeschermers.
- GESCHIKT: voor ritten in het zwaarste terrein, waarin alleen de meest ervaren fietsers mogen rijden.
- ONGESCHIKT: dient als excuus om alles te proberen.



Kinderfietsen

Fietsen die bestemd zijn voor kinderen. Voortdurend toezicht van volwassenen is noodzakelijk. Vermijd gebieden waar auto's, obstakels of andere gevaren zijn, met inbegrip van hellende vlakken, stoepranden, trappen, putdeksels; vermijd bovendien oneffenheden en plaats in de buurt van zwembaden.

Als het gewicht van de fietser inclusief de bagage wat hoger is, neem dan contact op met uw fietsdealer, die zo nodig correcties en aanpassingen verricht. Bij gebruik van de fiets voor andere doelen dan die genoemd zijn in de verschillende categorieën, kan dat leiden tot vroegtijdige slijtage, maar ook tot beschadiging van belangrijke componenten en ernstig letsel bij de gebruiker, waarvoor de fabrikant of dealer niet aansprakelijk is. Verkeerd gebruik kan ook leiden tot vervallen van de garantie.

BAGAGE

Er zijn verschillende manieren om bagage op de fiets te vervoeren. Uw keuze zal voornamelijk afhangen van het gewicht en het volume van de bagage en van de fiets die u wilt gebruiken. Fietsers op mountainbikes en racefietsers maken meestal gebruik van een rugzak. Raadpleeg de fietsdealer om de geschiktheid van dragers voor uw fiets te bepalen. Laat indien mogelijk de uiteindelijke montage van de drager over aan gekwalificeerd personeel.

INSTALLATIE EN GEBRUIK VAN ACCESSOIRES VOOR DE FIETS

Neem vóór aankoop van accessoires voor uw fiets (snelheidsmeter, bel, lamp, drager, draagtas, kinderzitje, stander, e.d.) altijd contact op met uw fietsdealer en overleg met hem of een dergelijk accessoire geschikt is voor uw type fiets.

Ga bij de montage te werk volgens de door de fabrikant of de leverancier van de accessoires geleverde handleiding. Een onjuist gemonteerde, ongeschikte of niet-goedgekeurde accessoire kan de werking van de fiets negatief beïnvloeden en verlies van controle en vallen tot gevolg hebben.

Let er bij vervanging van cranks of banden of bij montage van spatborden, goed op dat de afstand tussen de schoen- punten en de band niet verkleind wordt.

VERVOER VAN KINDEREN

Het kinderzitje wordt aan het frame bevestigd. De houders die dienen voor bevestiging van het zitje zijn vaak ontworpen voor incidenteel gebruik en zo kan een kinderzitje vrijwel aan elke fiets worden bevestigd die van de noodzakelijke uitrusting voorzien is.

Het kinder kind worden afgeklemd het kinderzitje niet op een fietszadel met onbeschermde zadelveren. Informeer uzelf over de voorschriften die in uw land voor vervoer van kinderen geldig zijn. Wendt u met uw eventuele vragen tot de fietsdealer van uw fiets. In het algemeen geldt dat het verboden is om kinderwagentjes aan de fiets te koppelen.

VÓÓR ELK GEBRUIK

Controleer vóór elke rit de algemene toestand van de fiets:

- Of alle bevestigingen goed zijn aangedraaid en of er geen sprake is van vervorming, krassen of andere mechanische schade aan onderdelen,
- maak u goed vertrouwd met de bedieningselementen van de fiets, met name met de remmen, de schakeling en de pedalen.
- controleer de toestand van de fiets grondig - zie het hoofdstuk Basisaanwijzingen.

DE EERSTE 150 km

De eerste 150 km kan worden gedefinieerd als een opwarmingsronde, waarin de fietser emotioneel de bijzondere belevenissen bij uitoefenen van de nieuwe sport doormaakt, maar anderzijds test hij ook de betrouwbaarheid en de duurzaamheid van de fiets uit. Rijd altijd voorzichtig over de openbare weg en houdt u zich aan de verkeersregels, zodat uzelf noch iemand anders, in gevaar gebracht wordt. Deze voorschriften kunnen verschillen per regio en land.

WAT MOETEN WE DUS TIJDENS HET INRIJDEN IN DE GATEN HOUDEN

Ook al is de fiets vóór gebruik juist afgesteld, toch vereisen de productietechnologie van de onderdelen en de montage ervan een bepaalde gebruikstijd om het juiste fungeren ervan te stabiliseren. In het algemeen geldt dat alles wat beweegt en draait, zijn weg moet vinden en moet inlopen, en alles wat vast mechanisch is verbonden, moet onderling in elkaar gaan passen en de nodige contactoppervlakken vormen. Doordat de ruwe contactoppervlakken gepolijst worden, ontstaat bij draaiende of glijdende ophangingen speling, terwijl vaste verbindingen losraken.

Wat betekent dat? Pedalen kunnen aanvankelijk wat stijfjes bewegen, maar metertijd ontstaat er een merkbare speling. Hetzelfde geldt voor de zadelpen, waarmee het zadel aanvankelijk maar moeilijk veresteld kan worden. Bij dure onderdelen met geslepen groeven is dit probleem meestal in één keer opgelost door afstelling.

Dit in tegenstelling tot onderdelen met geperste, vaak niet cirkelvormig en matig harde oppervlakken voor kogels die met moeite kunnen worden afgesteld, waarbij het vrijwel onmogelijk is om een langdurige optimale instelling te verkrijgen. Individuele regelmatig te inspecteren locaties, waarbij achterstallig onderhoud een grote invloed kan hebben op de veilige werking: Aanbeveling: als delen of onderdelen van de fiets door het gebruik beschadigd worden of versleten raken, vervang deze dan onmiddellijk!!! Gebruik alleen originele onderdelen die bij erkende fietsdealers zijn aangeschaft!!!

Wij bevelen aan om de fiets op regelmatige tijdstippen, ten minste één keer per jaar, door een erkende reparateur te laten controleren! We raden nadrukkelijk aan om de fiets na een ongeval professioneel te laten controleren door een erkende reparateur

1. Verbinding van de crank met de as

- controleer de verbinding van de cranks met de as door de schroef/moer in de as met een sleutel aan te draaien, en dat aanvankelijk vóór elke rit, later minder vaak, maar altijd als er uit de trapas regelmatige geluiden weerklinken of als u het vermoeden krijgt dat er speling ontstaan is. Er kan geen aanspraak op reclamatie of vervanging bij speling, doordat de schroef van de crank onvoldoende is aangedraaid (er ontstaat vervorming van de vierkante crank) worden gemaakt.

2. Aandraaien van de pedalen in de cranks

- het is belangrijk om na de eerste rit met een sleutel nr. 15 te controleren of de asbouten voldoende op de vlakken van de cranks zitten. U kunt geen aanspraak maken op reclamatie of vervanging bij niet-aangedraaide pedalen en daaropvolgend wegdraken (vernietiging) van de schroefdraad in de cranks.

3. Balhoofdset

- zorg er vóór elke rit voor dat de borgmoeren van de besturing zijn aangedraaid, en stel door te kloppen vast of er geen speling in de ophanging is ontstaan waardoor de cups van de besturing beschadigd kunnen worden. U kunt geen aanspraak maken op reclamatie of vervanging maken als de balhoofdset niet aangedraaid is en vernield wordt.

Geïntegreerde balhoofdset

- zorg er vóór elke rit voor dat de inbusschroef, die boven op de balhoofdset is geplaatst, is aangedraaid en stel door te kloppen vast of er geen speling in de ophanging is ontstaan die de cups van de besturing totaal kunnen vernielen. U kunt geen aanspraak maken op reclamatie of vervanging maken als de balhoofdset niet aangedraaid is en vernield wordt.

4. Schroeven van de stuurvoorbouw

- soms is het goed om de schroeven van de stuurvoorbouw aan te draaien, met name de schroef van de huls – een draaiend stuur is tijdens de rit bijzonder gevaarlijk.

5. Remmen

- druk vóór de rit de beide remhendels in en controleer visueel de juiste instelling van de remschoenen/remblokken van de voor- en achterrem t.o.v. de velg. Basisaanwijzingen

HOE TE FIETSEN TIJDENS HET INRIJDEN?

Gevoeliger en oplettender dan op een ingereden fiets. Rijd aanvankelijk langzamer, vermijd extreme afdalingen in ruw terrein.

Die kunt u zich veroorloven, nadat u uw onzekerheid overwonnen hebt en vaardigheid in het besturen van uw nieuwe fiets hebt verworven. Het is bijzonder nuttig om tijdens de eerste kilometers ervaring op te doen, de fiets te inspecteren, af te stellen en alles aan te draaien wat losgekomen is. Neem dus altijd gereedschap mee, houd het hoofd koel en fiets met gevoel!

Door de afstelschroef van de derailleur een enkele slag of anderhalve slag te draaien, kunt u weer een stille werking verkrijgen. De voorderrailleur stelt u met de stelschroef voor de schakeling af, maar soms ligt de oorzaak in een te losse of een te strak gespannen kabel en moet die spanning worden aangepast. Het kan ook gebeuren dat de geleider bij een foute stand tegen de ketting schuurt of het schakelen zelfs verhindert. De voorderrailleur moet parallel lopen met de kettingbladen en moet op de juiste hoogte zijn ingesteld. Afstelling is een noodzakelijke voorwaarde voor een goede werking. Als de ketting niet in orde is, zal de aandrijving evenmin goed werken. Een stijf bewegende schakel betekent een vertraging in de doorvoer van de ketting door de geleider, een slechte aanvoer op de tanden van het tandwielpakket en met name op het kleinste tandwiel, wat zich uit door wegschieten of overspringen. Ook een droge ketting bemoeilijkt het rijden door zijn mechanische weerstand en vertraagt het schakelproces aanzienlijk. Voor smering is een dunne olie met teflon en een groot penetratievermogen (bijvoorbeeld GT 85) of een speciaal smeermiddel voor kettingen (Castrol) geschikt. Conventionele machineoliën zijn weliswaar aanzienlijk goedkoper, maar de ketting moet daarmee vrijwel overgoten worden, de overtollige olie moet van het oppervlak worden afgewreven en toch blijkt de vorming van vuil niet te verhinderen. Het loont om van begin af aan tot aan het einde van zijn technische levensduur aandacht te besteden aan de ketting. Als u te lang wacht met vervanging, zult u bijna zeker ook de cassette en misschien zelfs de voorbladen moeten vervangen. (Maar daarvan is in de eerste 150 km beslist geen sprake).

En vergeet niet dat als u om welke reden dan ook de ketting demonteert, elke andere plaats beter is dan de zwarte bout. De zwarte verbindingbouten hebben een grotere diameter dan de andere bouten en door ze naar buiten te drukken wordt de opening in de schakel zover vergroot, dat opnieuw koppelen een onbetrouwbaar resultaat heeft. Het resultaat is dat de ketting juist op die plek opnieuw openspringt. Gebruik de zwarte bouten alleen voor aankoppelen en vermijd ze bij het losmaken.

GEREEDSCHAPPEN WAAR U NIET ZONDER KUNT

- inbussleutels 8, 6, 5, 4, 3, 2
- dunne steeksleutels 17, 14, 13 vereiste afmetingen)
- een kleine en een grotere kruisschroevendraaier
- bandenlichters
- steeksleutels 15, 10, (2x), 9, 8
- sleutel voor de balhoofdset 40, 36, 34 (2x volgens de
- bandenreparatieset
- pomp

Wat u ook kunt gebruiken, maar wat niet absoluut noodzakelijk is

- kettingpons HG
- cranktrekker (met de juiste steeksleutel)
- gereedschap voor losdraaien van het tandwielpakket 2x (zweepen)
- centreersleutel
- trekkers of speciale sleutels voor cassettes
- gesloten moersleutel 14 (15 mm)
- centreervork
- meters voor de vaststelling van slijtage van de ketting en de kettingwielen

Veel onderhouds- en reparatiewerkzaamheden vereisen deskundigheid en speciaal gereedschappen. Begin nooit aan een reparatie van uw fiets als u de zelfs maar de minste twijfels heeft of u die wel goed kunt voltooien. Ongeveerlijk onderhoud kan uw leven of gezondheid in gevaar brengen of schade aan uw fiets of derden veroorzaken.

BASISAANWIJZINGEN

Waarschuwing: uw fiets bevat vele bewegende onderdelen (spaakwielen, kettingbladen, ketting e.d.), die door het gebruik ervan het risico van vastgrijpen van ledematen, haren of kledingstukken met zich meebrengen. Wees uiterst voorzichtig, niet alleen bij het dagelijks gebruik, maar ook bij het onderhouden van de fiets.

De fiets en de componenten ervan hebben hun eigen levensduur en de gebruikte materialen worden mettertijd moe. Als de levensduur van een bepaald component ten einde loopt, kan deze plotseling defect raken en een ernstig letsel of de dood van de fietser veroorzaken. Bij het optreden van welk signaal dan ook dat aangeeft dat het einde van de levensduur van een bepaalde component is bereikt, moet dat onmiddellijk worden vervangen.

Een ongeval kan voortijdig de levensduur van de afzonderlijke fietscomponenten beëindigen. Deze kunnen dan plotseling defect raken en verlies van controle over de besturing en uw leven of gezondheid of schade aan uw fiets of derden veroorzaken.

Bij langdurige blootstelling van de fiets aan direct zonlicht kunnen de fluorescerende en neokleuren vervagen of veranderen. We raden niet aan om de fiets aan direct zonlicht bloot te stellen, noch hem in direct zonlicht op te slaan.

Gebogen onderdelen, met name die van aluminium, kunnen zonder voorafgaande waarschuwing breken. Die kunnen evenmin worden gerepareerd resp. rechtgetrokken, want dan blijft breukgevaar aanwezig. Dit geldt met name voor voorvorken, stuur, balhoofden, cranks en pedalen. Bij twijfel is het veiliger om deze onderdelen te vervangen. Neem contact op met uw fietsdealer.

Als uw fiets is uitgerust met carbon onderdelen is het absoluut noodzakelijk om de fiets door een vakman te laten controleren bij uw fietsdealer. Carbon is een zeer sterk en duurzaam materiaal, dat gekenmerkt wordt door een laag gewicht. Dankzij deze eigenschappen is het geschikt voor de productie van hoogwaardige componenten.

Carbon is echter ook broos en kan in bij een ongeval op de plek van buigen breken. Als het onderdeel van carbon blootgesteld is aan een sterke schok of zwaar wordt belast, dan hoeft de beschadiging van het onderdeel aan de buitenkant niet zichtbaar te zijn. Dit betekent echter niet dat het niet beschadigd is. Beschadiging van de inwendige koolstofvezels hoeft niet zichtbaar te zijn aan als een wijziging aan het oppervlak van het materiaal.

Het gebruik van carbon onderdelen na dat die blootgesteld zijn geweest aan zware klappen of een te grote belasting is dan ook zeer gevaarlijk.

Beschadigde carbon componenten kunnen plotseling scheuren en ernstige verwonding van de fietser en gevolge hebben. Als in het carbon frame, de vork of andere onderdelen van uw fiets iets gaan klapperen of als er deuken, vervormingen, verkleuring, krassen of groeven optreden, gebruik de fiets dan in geen geval voordat het beschadigde onderdeel vervangen is! Neem onmiddellijk contact op met uw fietsdealer en overleg de situatie met hem. De carbon delen mogen nooit worden blootgesteld aan hoge temperaturen, die bijvoorbeeld nodig zijn voor poederlakken of moffelen. Een dergelijke temperatuur kan het onderdeel beschadigen. Vermijd ook de opslag van de fiets in de auto als die wordt blootgesteld aan intense zonnestraling. Sla evenmin uw fiets op in de buurt van warmtebronnen.

Voorvork:

Een verbogen of beschadigde vork moet worden vervangen. Probeer deze nooit te repareren.

Voorwiel:

Het wiel moet in de voorvork worden geplaatst en goed met de borgmoeren worden vastgedraaid. De naaf is afgedicht tegen vocht

en vuil, maar moet herhaaldelijk worden bekeken, vooral na het rijden door ruw terrein (onder ruw terrein wordt in dit gehele handboek stoffig, modderig terrein verstaan, of terrein met kuilen, e.d.). Het wiel moet met de hand vrij rond kunnen worden bewogen. Het draaien mag slechts minimale wrijving of speling vertonen.

Rijden met foutief ingestelde snelspanners kan slingeren of losraken van een wiel tot gevolg hebben, wat kan leiden tot beschadiging van de fiets en ernstig letsel of de dood tot gevolg kan hebben. Dat kan uw leven of gezondheid in gevaar brengen of schade aan uw fiets of letsel bij derden veroorzaken.

Daarom is het noodzakelijk:

- 1) Uw fietsdealer te vragen om de exacte werkwijze van montage en demontage van uw fiets mede te delen.
- 2) De juiste techniek van fixatie van het wiel met de snelspanners te begrijpen en toe te passen.
- 3) Voor elke rit te controleren of het wiel goed bevestigd is. Verwijderen of beschadiging van het snelspanmechanisme is bijzonder gevaarlijk en kan ongeldigheid van de garantie veroorzaken en leiden tot ernstig letsel of de dood. Onjuiste instelling van het snelspanmechanisme kan slingeren of losraken van het wiel tot gevolg hebben, wat kan leiden tot ernstig letsel of de dood.
- 4) Voor elke rit te controleren of de velg niet bovenmatig versleten is. Een dun en glad velgremvlak kan uw leven of gezondheid in gevaar brengen of schade aan uw fiets of letsel bij derden veroorzaken.

Achterwiel:

Het wiel moet in de achtereervork worden geplaatst en goed met de borgmoeren worden vastgedraaid. De naaf is afgedicht tegen vocht en vuil, maar vergeet niet de naaf herhaaldelijk te inspecteren, vooral na het rijden over ruw terrein. Het wiel moet met de hand vrij rond kunnen worden bewogen. Het draaien mag slechts minimale wrijving of speling vertonen. Rijden met foutief

ingestelde (niet aangedraaide) snelspanners kan slingeren of losraken van het wiel veroorzaken, wat uw leven of de gezondheid in gevaar kan brengen of schade aan uw fiets of letsel bij derden kan veroorzaken.

Daarom is het noodzakelijk:

- 1) Uw fietsdealer te vragen om de exacte werkwijze van montage en demontage van uw fiets mede te delen.
- 2) De juiste techniek van fixatie van het wiel met de snelspanners te begrijpen en toe te passen.
- 3) Voor elke rit te controleren of het wiel goed bevestigd is. Het verwijderen of beschadigen van het snelspanmechanisme kan slingeren of losraken van het wiel veroorzaken, wat uw leven of de gezondheid in gevaar kan brengen of schade aan uw fiets of letsel bij derden kan veroorzaken.

Velg:

Houd de velgen onbeschadigd en in een correct gecentreerde positie. Controleer regelmatig de toestand ervan en de mate van slijtage.

Mate van slijtage

- a) Safety System – de slijtage van de velg wordt aangegeven door de diepte van de overlange lijnen op het remvlak. Gebruik de velg niet als de diepte minimaal is. Vraag uw fietsdealer om vervanging.
- b) RDA System – de slijtage of een beschadiging van de velg wordt aangegeven door een gekleurde vloeistof die uit de velgholte stroomt. Gebruik in zo'n geval de velg niet en zoek uw fietsdealer om vervanging.

Trapas:

Inspecteer de trapas regelmatig en altijd na het rijden in moeilijk terrein. De as moet vrij kunnen draaien zonder zijdelingse speling te vertonen. De borgring moet worden aangedraaid en de lagers goed gesmeerd zijn.

Stuur:

Pas het stuur zodanig aan dat u comfortabel fietst en draai alle schroeven van de stuurvoorbouw aan op de plaats waar de stuurstang door de stuurvoorbouw loopt.

Het teken voor de minimale inschuiflengte mag op de balhoofdset niet zichtbaar zijn. Beschadiging van de handvatten van het stuur kan verlies van controle en vallen tot gevolg hebben. Handvatten die van het stuur afglijden kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid of schade aan uw fiets of letsel aan derden veroorzaken. We bevelen aan om de schroeven, waarmee het stuur bevestigd is, aan te draaien met een draaimoment van 7 Nm. Als uw handvatten voorzien zijn van extensies (bar ends), bevelen we aan om ze aan te draaien met 7 Nm.

Het gebruik van een aerodynamische extensie of een ander middel op de fiets kan een negatief effect hebben op het vermogen van de fietser om te reageren bij remmen en het nemen van bochten.

Voor- en achterderailleur:

Houd die correct ingesteld. Schakel alleen als u trapt en probeer bergopwaarts het schakelen met de voeten te vergemakkelijken (door de spanning in de ketting te verminderen). Voorkom klappen op de achterderailleur.

Als de achter- of voorderaillleur slecht is ingesteld, schakel dan nooit naar het grootste of kleinste tandwiel. De ketting kan geblok-keerd worden en u kunt de controle verliezen en vallen.

Een in de achternaaf ingebouwd versnellingsmechanisme: Stadsfietsen bevatten meestal een versnellingsmechanisme dat in de achternaaf is ingebouwd.

Ketting:

- Meet herhaaldelijk de kettingspanning en vervang de ketting als dat nodig is (ongeveer na 1000 gereden kilometers).

- Smeer en reinig de ketting vaak met dunne olie. Veeg overtollig vet weg met een doek.

- De levensduur van de ketting kan variëren en hangt af van het merk van de ketting en de gebruiksomstandigheden. We bevelen aan om de ketting door een professionele onderhoudstechnicus te laten vervangen.

Bij fietsen zonder versnelling moet de ketting op voldoende spanning gehouden worden. Als de spanning lager wordt, moet de ketting opgespannen worden. U spant de ketting op door de moer van het achterwiel te verdraaien en het wiel naar buiten te trekken. Draai vervolgens de moer van het achterwiel aan.

Stadsfietsen zijn meestal uitgerust met een kast die de gehele ketting afdekt. Deze kast beschermt de snaar tegen modder en regenwater en de berijder tegen vet van de ketting.

Controleer regelmatig de kettingspanning. Open de kettingkast en controleer de spanning. Als u tegen de ketting drukt (tussen het voorste en het achterste tandwiel) en de ketting kan ongeveer 10 mm omhoog en omlaag bewegen, dan is de kettingspanning optimaal. Als de ketting meer dan 10 mm beweegt, is de spanning te laag en moet de ketting opgespannen worden. Draai de achterste schroeven los en trek het achterwiel naar achteren. Draai na deze afstelling de schroeven weer aan.

Trekkingfietsen hebben meestal een open kettingkast die de fietser tegen vet van de ketting beschermen.

Banden:

Houd de banden op de juiste waarde opgepompt, en wel op een druk die onder de maximale drukwaarden ligt die op de velg of op de band worden aanbevolen. Gebruik een hand- of voetpomp. Controleer of de banden goed in de velg zijn gelegd.

Pomp de banden nooit te hard op. Overmatige druk kan de band of de velg en de fiets beschadigen, de fietser verwonden en de voetgangers of omstanders letsel toebrengen. Gebruik voor het oppompen van de band nooit de luchtslangen bij benzinstations.

Krukken en pedalen:

Smeer af en toe de pedalen, voornamelijk na een rit in moeilijk terrein. Probeer een verbogen crank of kettingblad nooit recht te trekken. Draai na de eerste rit de schroeven van de cranks aan, controleer de schroeven van de kettingbladen en de pedaalassen. Stop onmiddellijk als een crank op de trapas of een pedaal in de crank loskomt. Bij speling in de cranks en de pedalen die ontstaan is door onvoldoende onderhoud, kan geen aanspraak worden gemaakt op garantie.

Toeclips:

Het gebruik van toeclips vereist grote handigheid. Als u ze niet automatisch gebruikt, moet u zich behoorlijk concentreren, wat de aandacht van het sturen kan afleiden en controleverlies over de fiets en vallen tot gevolg kan hebben. Oefen het gebruik van toeclips uitsluitend buiten gevaarlijke en drukke wegen. Draai de clips niet aan, voordat u zeker weet hoe u ze moet gebruiken. Klikpedalen kunnen alleen worden gebruikt in combinatie met speciaal aangepaste schoenen die stevig in de pedalen vallen. Het fietsen vereist een perfecte kennis van het gebruik van de klikpedalen, anders wordt de aandacht van de besturing afgeleid, wat leidt tot verlies van controle over de fiets en tot vallen. Oefen het gebruik van klikpedalen uitsluitend buiten gevaarlijke en drukke wegen.

Remmen:

SCHIJFREMMEN:

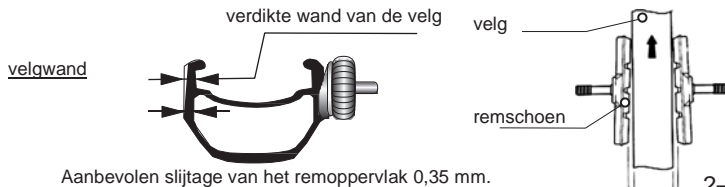
Schijfremmen worden, net als velgremmen, bediend met hendels die op het stuur zijn gemonteerd. Schijfremmen worden gekenmerkt door een uitstekende remkracht en een goede bestendigheid tegen slecht weer. Vergeleken met velgremmen reageren ze bij nat weer veel sneller en bereiken hun maximale remwerking vrijwel onmiddellijk. Nieuwe remblokken moeten worden ingereden, voordat ze hun optimale remwerking bereiken. Verhoog hiertoe 30x tot 50x de snelheid van de fiets naar ca. 30 km/h en rem telkens tot gehele stilstand.

Bij gebruik worden de schijfremmen warm. Raak de schijven noch de klauwen aan, vooral niet direct na een lange afdaling. Gebruik voor afkoeling geen water of andere vloeistoffen.

Controleer de remschijven regelmatig op slijtage. Controleer visueel door regelmatig de remhendels in te knijpen of er geen olie lekt uit verbindingen van de slang / de bevestigingselementen / de remhendel. Neem in het geval van lekkage van remvloeistof, onmiddellijk contact op met uw fietsdealer, omdat het lek het falen van de remmen kan veroorzaken.

Maak remblokken en -schijven alleen schoon met alcohol of speciale middelen. Laat de remmen bij uw fietsdealer regelmatig controleren en afstellen.

Waarschuwing: Voor fietsmodellen met remmen van het type V-brake of andere velgremmen is sprake van slijtage van het remoppervlak van de velg. Daarom is het noodzakelijk om aandacht te besteden aan de slijtage van de velg en de remschoen. Op onze fietsmodellen zijn twee soorten indicatoren van velgslijtage te vinden.



Houd de remrubbers op 2-4 mm vanaf de rand, en enigszins afgedraaid van de velg, zoals op de afbeelding te zien is. Controleer ze op slijtage en vervang ze indien nodig. Verwijder eventueel op de velg en op de remschoenen aanwezige olie of vuil.

Een nauwkeurige instelling van de slag van de remhendel is heel belangrijk, om de volledige remkracht te kunnen benutten. Als de maximale remwerking in het bereik van de beweging van de remhendel niet bereikt wordt, kunt u de controle verliezen, wat leidt tot een bedreiging van uw leven of uw gezondheid en schade kan veroorzaken aan uw fiets of ictsel bij derden.

Attentie: rijden onder natte omstandigheden is veel moeilijker dan onder droge. In zo'n geval wordt de remwerking verminderd en daarom moet de fietser zich voorzichtiger gedragen.

De remkrachtmodulator kan worden gebruikt bij velgremmen (V-brakes), mechanische schijfremmen en rollerbrakes (Shimano Inter-M). Afhankelijk van de uitvoering van de rem is een mechanische rem voorzien van een modulator voor de remkracht. De remkracht-modulator doseert de kracht van de remhendel en verhindert blokkering van het voorwiel. De remkrachtmodulator is tussen de remhendel en de velgrem ingebouwd.

Bij de Shimano Inter-M rem kan tijdens de werking van de remkrachtmodulator een bepaald geluid ontstaan dat echter geen teken van een storing is.

Besturingskabels:

Span de kabels correct op. Controleer ze regelmatig, laat ze niet vrij hangen en vervang ze bij slijtage. Vorm in geen enkel geval een lus in de kabel. Gebruik aluminium uiteinden die rafelen van de kabeleinden voorkomen.

Afstelling van het zadel

Stel de hoogte en de hoek zodanig af, dat het fiets voor u comfortabel is. Trek de zadelpen niet hoger dan het teken voor de minimale insteeklengte in het frame aangeeft. Als de zadelpen met het zadel in het frame ronddraait, draai dan de zadelpen vast met de zadelschroef. **Als de zadelpen tot boven de minimale insteekmarkering uitgetrokken is, kan hij breken waardoor verlies van de controle over de fiets en vallen het gevolg zijn. Zorg er na elke verstelling van het zadel voor dat u hem vóór de rit goed hebt vastgezet, anders kan het zadel stuk gaan en kunt u de controle over de fiets verliezen en vallen. Zorg ervoor dat het zadel goed bevestigd is en controleer dat regelmatig.**

Tijdens het rijden met een slecht aangedraaide zadelpen kan het zadel draaien of bewegen en kunt u de controle over de fiets verliezen en vallen.

Daarom:

- 1) Vraag uw fietsdealer om u te adviseren hoe de zadelpen goed wordt bevestigd en aangedraaid wordt.
- 2) Zorg dat u op de hoogte bent van de juiste techniek voor de snelbevestiging van de zadelpen en gebruik hem.
- 3) Controleer vóór elke rit eerst of de zadelpen goed bevestigd is.

Reflectoren:

De reflectoren moeten op de voorvork, aan de achterzijde van de pedalen en op de spaken van de wielen zijn gemonteerd. In geval van schade moet u ze onmiddellijk vervangen.

Rijden in de schemering en bij onvoldoende zicht zonder geschikte verlichting en reflectoren is gevaarlijk en kan leiden tot ernstig letsel of de dood.

Frame:

Controleer herhaaldelijk eventuele beschadiging van de lak op de plaatsen waar de buizen met elkaar verbonden zijn. Daar kan buiging of breking van het frame zichtbaar zijn.

Vervang een gebogen of gebroken frame onmiddellijk, want er is sprake van bovenmatige belasting van andere framedelen, waardoor er een groot risico op een ongeval ontstaat.

Balhoofdset:

Zorg ervoor dat de borgmoer goed is aangedraaid. De vork moet vrij kunnen draaien. Draai de moeren en schroeven aan indien nodig. Controleer of er geen onderdeel is beschadigd en zorg er bij het opnieuw monteren van de headset voor dat alle onderdelen juist in elkaar zijn gezet.

Een onjuiste behandeling van de balhoofdset kan invloed op de besturing hebben en ertoe leiden dat u de controle verliest en valt. Breng uw fiets naar de fietsdealer en laat de balhoofdset afstellen door een specialist.

MONTAGE-INSTRUCTIES

Aanbevolen aanhaalmomenten voor fietsonderdelen

Alle aanhaalmomenten zijn vermeld in Newton-meter [Nm]. Neem in geval van twijfel contact op met uw fietsdealer.	
Deel	aanhaalmoment [Nm]
- spaken, naaf, cassette -	
Cassette	30-45
Aandraaien van de moer op de naafas aan het frame (geldt niet voor snelspanners)	29-40
Vrijlopend wiel	34-45
- headset, stuur, zadel, zadelpen -	
Schroef van de stuurvoorbouw voor balhoofdset met schroefdraad	19-30
Fixatieschroef van de stuurvoorbouw (voor draadloze balhoofdsets“ahead”)	6-9
Stuurpen - aandraaien van het stuur met 4 schroeven	9-12
MTB - stureinden	6-12
Aandraaien van de zadel in de zadelpen	2 schroeven 17-19 1 schroef 24-30

Deel	aanhaalmoment [Nm]
Zadelpen - in het frame vastdraaien.WAARSCHUWING: de zadelpen hoeft slechts minimaal te worden aangedraaid, zodat hij niet in het frame verdwijnt en niet in het frame doordraait. Een te sterk aangedraaide schroef kan de zadelpen en het frame beschadigen.	5-7
- crank, trapas, pedaal -	
Pedaal in de crank	35-40
Shimano® Octalink XTR aandraaien van de crank met de schroef (M15-draad) (NIET!! Hollowtech II)	40-49
Cups van de trapas Shimano® Hollowtech II (2004 XTR, XT,Dura-Ace)	34-50
Cups van de trapas Shimano® Hollowtech II (2004 XTR, Dura-Ace, XT)	10-15
De linkerkant van de stelschroef Shimano® Hollowtech II	0,5-0,7
Aandraaien van de trapas (inclusief de vierkante assen, ook het type ISIS)	34-45
Trapas in huls	40-50
- achterderailleur, voorderaillieur, schakeling -	
STI schakeling aan het stuur	5,5-8
Roterende schakeling / schakeling in het handvat	"Revo"shifter 5,6-7,9
FD fitting (voorderailleur)	5,0-6,8
FD fitting (voorderailleur) van een carbonframe	1,2-2
FD aantrekken kabel	4,5-6,8
RD tegen het frame aandraaien (achterderailleur)	8-10
RD aandraaien kabel	3,4
RD aandraaien van de wieljes van de achterderailleur	3,4-4
- remmen -	
Remklauwen (weg)	7,9-10
Remklauwen MTB	5,6-6,8
Remblokken - met schroefdraad	5,6-6,8
Remblokken - zonder schroefdraad	7,9-9
Remklauwen MTB draadbevestiging	5,6-7,9
Remklauwen racefiets kabelbevestiging	5,6-7,9
Remhendels - type MTB	5,6-7,9
Remhendels - STI, ERGO	5,6-7,9
- schijfremmen -	
Schijf voor wielnaaf	Hayes® 5,6
Hydraulische remklauwen/ frame	5,6-7,9
Hydraulische slang / hendel / bracket	4,5-6,8

Conversies naar andere maten:

in-lb. = ft-lb. x 12

in-lb. = Nm x 8,851

in-lb. = kgf-cm / 1,15

INSTELLING VAN DE FIETS NAAR BEHOEFTE VAN DE FIETSER

Uw lengte is de kritische parameter bij het bepalen van de juiste framemaat. Let vooral op voldoende ruimte onder het kruis, om letsel te voorkomen als u snel van uw fiets afspringt.

De keuze van een specifiek model is al in grote mate bepalend voor de positie waarin u zult gaan fietsen. Door enkele component- en te vervangen, kunt u de fiets aan uw lichaamsverhoudingen aanpassen. Dit geldt met name voor de zadelpen, de stuurvoor- bouw en de remhendels.

Alle procedures in dit hoofdstuk vereisen ervaring, de juiste gereedschappen, handigheid en kwalificatie. Beperk u tot de instelling van zadelstand en laat de overige handelingen over aan gekwalificeerd personeel. Als u ontevreden bent met de afstelling van uw fiets, wendt u zich dan tot uw fietsdealer.

WAARSCHUWING: Draai de schroefverbindingen goed aan. Houdt u zich aan de voorgeschreven aanhaalmomenten, want loszittende of al te zeer aangedraaide schroeven kunnen leiden tot beschadiging van de zadelpen. Gebruik een momentsleutel en overschrijd nooit het toegestane aanhaalmoment.

HET VOORWIEL MONTEREN

- Maak de snelspanner (moer) los.
- Zet het wiel in de vork.
- Beweeg de snelspanner over 90 graden ten opzichte van de wielas en draai langzaam de vleugelmoer aan.
- Klap de snelspanner in de gesloten positie (dit moet met de duim gedaan worden).
- **WAARSCHUWING: Zorg ervoor dat het wiel vergrendeld is in het snelspanmechanisme of stevig door de moeren is aangedraaid.**

MONTAGE VAN HET STUUR

- Draai de schroef in de stuurvoorbouw los, totdat de kegel (conus) loskomt. Plaats deze in de buis van de voorvork, en ten minste tot de lijn voor minimaal inschuiven!
- Het stuur staat haaks op het voorwiel.
- Voordat aanscherping goed leest de voorgeschreven aanhaalmomenten gelden voor het vastzetten van een koolstof stuur in de stengel.
- Controleer of de elementen goed zijn aangedraaid door de fiets tussen uw benen te plaatsen, de fiets met uw benen vast te houden en te proberen of u het stuur kunt draaien.

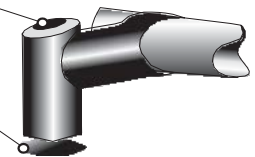
MONTAGE VAN DE STUURVOORBOUW

IN DE VORK

- Draai de schroef in de stuurvoorbouw los, totdat de kegel (conus) loskomt.
- Plaats deze in de buis van de voorvork, en ten minste tot de voor minimaal inschuiven!
- Het stuur staat haaks op het voorwiel.
- Draai de schroef op de stuurvoorbouw.
- Controleer of de elementen goed zijn aangedraaid door de fiets tussen uw benen te plaatsen, de fiets met uw benen vast te houden en te proberen of u het stuur kunt draaien.
- **LET OP: Nooit uittrekken tot boven de lijn die max. of stop aangeeft**

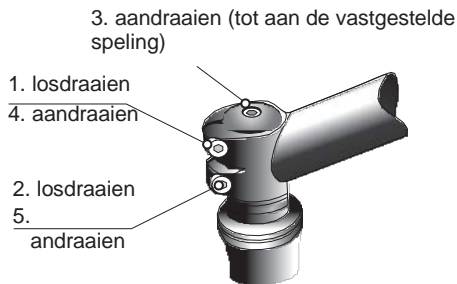
schroef van de
stuurvoorbouw

balhoofdset



MONTAGE VAN DE STUURVOORBOUW IN DE VORK

- Draai de voor- en zijschroeven in de stuurvoorbouw en de schroef van de balhoofdset los. Plaats die op de buis van de voorvork.
- Het stuur staat haaks op het voorwiel.
- Draai de schroef van de balhoofdset in de stuurvoorbouw en alle schroeven van de stuurvoorbouw goed vast.
- Controleer of de elementen goed zijn aangedraaid door de fiets tussen uw benen te plaatsen, de fiets met uw benen vast te houden en te proberen of u het stuur kunt draaien.
- **LET OP: we bevelen aan om de schroeven van de stuurvoorbouw aan te draaien met 7 Nm. Draai de schroeven niet al te vast aan. De stuurvoorbouw kan beschadigd worden.**



MONTAGE VAN HET ZADEL

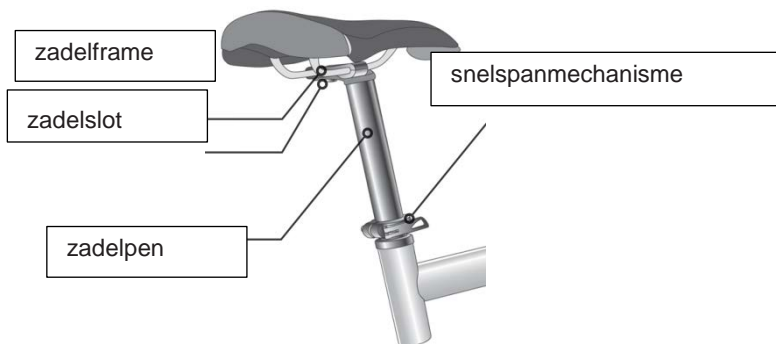
- Vet de zadelpen in en plaats deze in het frame, tenminste tot aan de minimum insteekmarkering. Zet hem vast met het snel- spanmechanisme of met de schroef. Bestudeer vóór aandraaien goed de voorgeschreven aanhaalmomenten.
- Stel de hoek van het zadel zodanig in dat het zadel horizontaal staat. Draai het zadelslot vast.
- Probeer het zadel naar de zijkant te draaien. Zo controleert u of de schroeven goed aangedraaid zijn.

OPMERKING: Het zadel kan zodanig worden ingesteld, dat het dichterbij of verder weg van het stuur is.

Dit kan worden bereikt door het zadel in de zadelslee te verschuiven en door

vergrendeling van het zadelslot of door de moer goed aan te draaien.

Let op: Trek de zadelpen nooit uit tot boven de markering die max. of stop aangeeft.



DE POSITIE EN DE NEIGING VAN HET ZADEL INSTELLEN

Uw zitpositie op de fiets en het bijbehorende rijcomfort en de kracht, waarmee u trapt, worden ten dele bepaald door de afstand van het zadel tot het stuur. Deze afstand kan gedeeltelijk worden veranderd door verschuiven van de zadelslee in de zadelklem.

- Om goed te kunnen trappen, moet het zadel in de horizontale positie worden gezet. Als u naar voren leunt, verplaatst u uw gewicht tot boven het stuur en zal uw gewicht meer op uw handen rusten. U moet er ook rekening mee houden dat de tendens bestaat dat u van het zadel afglijdt.

Bij nieuwe types zadelpennen bepaalt de kop van de zadelpen zowel de neiging, als de verticale positie van het zadel en worden vaak vergrendeld met een centrale inbusschroef.

Sommige zadelpennen hebben twee schroeven en zorgen zo voor een nauwkeurigere hoekaanpassing. Andere types hebben een zog. zadelklemmschroef, die doorgaans twee moeren heeft die op één doorgaande bout zijn gedraaid.

- Draai één of beide schroeven aan de bovenkant van de zadelpen los. Draai de schroeven met maximaal 2-3 omwentelingen naar links los, anders kunnen ze uitvallen. Verschuif het zadel naar behoefte naar voren of naar achteren. U kunt er licht op slaan om het zadel te kunnen verschuiven.
- Controleer voordat u de schroeven aandraait, of het zadel in horizontale positie staat. Zorg ervoor dat u de zadelpen goed hebt aangedraaid – pak het zadel aan beide uiteinden vast en probeer het te draaien. Als het u niet lukt, is alles in orde.

WAARSCHUWING: Vergeet niet dat de schroefverbindingen moeten worden aangehaald met het gegeven aanhaal-moment. Als u deze waarden niet aanhoudt, kan de zadelpen verschuiven of beschadigd worden. Pak de slee in de zadelklem alleen bij het horizontale deel vast, zodat het zadel niet loskomt!

DE JUISTE ZADELHOOGTE INSTELLEN

De juiste zithoogte is de hoogte die u het grootste comfort en de maximale trapwerking geeft. Tijdens het trappen mag u in de laagste stand uw been niet geheel kunnen strekken, anders wordt uw trapbeweging moeizaam. De zadelhoogte kunt u op de volgende simpele wijze instellen. Dit doet u het beste met schoenen met platte zolen aan.

- Ga op het zadel zitten en zet één voet op het pedaal in de laagste stand. In deze positie moet het been volledig gestrekt zijn en mogen de heupen niet gekanteld zijn.
- Stel de zadelhoogte in door de schroef of de hendel van de spanner los te maken. (lees daarvoor echter het hoofdstuk "Snelspanners"). Gebruik om de schroef los te draaien het correct gereedschap, endraai hem eerst twee of drie slag tegen de klok in.

WAARSCHUWING: Bij sommige modellen mountainbikes geeft een lager zadel een betere manoeuvreerbaarheid van de fiets. Een verlaagd zadel is op een mountainbike ook nodig voor steile afdalingen. Langere afstanden afleggen met het zadel in een lagere positie kan echter pijnlijke problemen in de kniebanden veroorzaken.

Nu kunt u uw zadel op de gewenste hoogte instellen.

- **Wees voorzichtig en trek de zadelpen niet te ver uit.** De markering op de zadelpen moet altijd in de zadelbuis blijven. De minimumlengte van de zadelpen die in de zadelbuis geschoven moet zijn, bedraagt 2,5 maal de diameter ervan, bijv. bij een zadelpen met een diameter van 30 mm moet de zadelpen ongeveer 75 mm in de zadelbuis geschoven zijn.
- Let er bij aluminium delen (frame, zadelpen) op dat het gedeelte van de zadelpen dat in het frame zit, altijd goed gesmeerd is.
- Gebruik bij carboncomponenten nooit smeermiddel direct op de zadelpen of in de zadelbuis. De contactvlakken moeten volledig droog zijn. Het smeermiddel dringt door in de oppervlaktelaag van de carboncomponenten en verlaagt de wrijvingscoëfficiënt, waardoor de stijfheid van de verbinding van de gegeven componenten sterk verminderd wordt. Gebruik indien nodig op zulke plaatsen een speciale carbonmontagepasta.
- Als u de zadelpen in de zadelbuis niet in beweging kunt krijgen, gebruik dan geen brute kracht, maar laat u door uw fietsdealer adviseren. Zorg ervoor, dat het zadel horizontaal staat en parallel loopt met de framebuis.
- Bevestig de zadelpen opnieuw door stevig aandraaien van de zadelstrop. Om die voldoende aan te draaien hebt u niet veel kracht nodig. Als u wel kracht nodig heeft, dan komt de maat van de zadelpen niet overeen met het frame.

WAARSCHUWING: Rijd nooit op een fiets waarvan de zadelpen tot boven de aanslag, boven het maximum of boven de aangebrachte markering is getrokken. De zadelpen kan breken of ernstige schade aan het frame toebrengen.

Hebt u de zadelhoogte ingesteld volgens de beschreven procedure? Als dat zo is, moet de positie van het zadel goed zijn.

- Kijk of u in staat bent om veilig op de fiets te balanceren - ga op het zadel zitten en reik met de benen naar de grond. Als u dit niet lukt, zet dan het zadel lager, zodat u tenminste met uw teenpunten de grond aanraakt. Instelling van het zadel is een uiterst individuele zaak. Als u niet de juiste instellingen weet te vinden, neem dan contact op met uw fietsdealer.

WAARSCHUWING: Als u problemen bij het zitten ondervindt, bijvoorbeeld gevoelloosheid in de liezen, kan dit door het soort zadel komen. Uw fietsdealer heeft een ruim assortiment aan zadels en helpt u graag bij het kiezen.

MONTAGE VAN EEN CARBON ZADELPEN

- Smeer de zadelpen nooit met smeervet in.
- Gebruik voor de juiste montage alleen een speciale montagepasta FSA (dynamic assembly paste).

MONTAGE VAN DE REMKABELS (mountainbikes en crossfietsen)

Voorste remkabel:

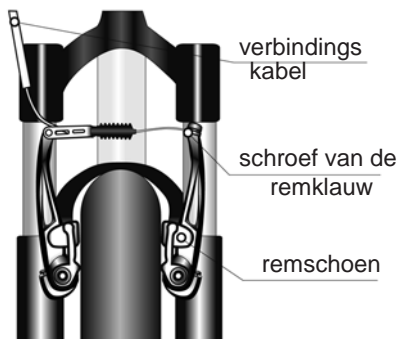
- Steek het uiteinde van de kabel in de linker remhendel.
- Trek de kabel door de houder en de kabelgeleider, draai daarna de schroef aan hendel van de rem aan.
- Druk de beide remklauwen zodanig aan, dat tussen de remblokken en de velg ongeveer 2-4 mm speling is.
- Draai de schroef van de remgreep vast die de kabel vasthoudt.
- Knip het uitstekende einde van de draad af, zodat er ongeveer 40 mm overblijft.
- Schuif de huls op het einde van de kabel en knijp deze vast met een tang.
- Knijp de huls op de kabel vast met een moment van 20 Nm.

Achterste remkabel:

- De procedure is vergelijkbaar als bij de montage van de voorste remkabel. De rechter remhendel bedient de achterrem.

AFSTELLING VAN DE REMMEN (V-BRAKES)

- Velgremmen moeten regelmatig worden afgesteld, want de kabels worden langer en de remblokkjes slijten. De afstand tussen remblokkjes en velgrand moet 2-4 mm zijn. Meestal wordt de achterste remhendel aan de rechter- en de voorste hendel op het linker gedeelte van het stuur gemonteerd.
- U bereikt een betere afstelling van de remmen als u de instelbare cilinder met de borgmoer losmaakt. Draai de instelbare cilinder naar buiten om de remblokken dicht bij de velg te krijgen. Draai de instelbare cilinder naar binnen als de remblokkjes tegen de velgen schuren. Controleer de afstelling van de remmen.
- De remblokken mogen nooit de banden raken. Zo voorkomt u slijt



Pas op: de linker remhendel is de voorrem en de rechter remhendel is de achterrem. Als de achterrem in de achternaaf een terugtraprem is, is de remhendel van de voorrem ook aan de linkerzijde gemonteerd.

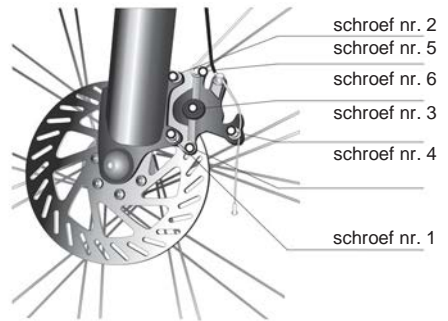
Let op: u mag de remhendel niet tot aan de greep (het handvat) kunnen inknippen, want dan werken de remmen niet. De remmen moeten dan door instelling van de remkabels juist afgesteld worden.

SCHIJFREMMEN

- de schroeven nrs. 1 en 2 houden het segment in het slot (vork)
- schroef nr. 3 dient om de remkabel vast te klemmen
- de schroeven nrs. 4 en 5 zijn stelschroeven, waarmee het remsegment t.o.v. de schijf wordt afgesteld

schroef nr. 6 dient om de afstand tussen de remblokken aan te passen

Waarschuwing: De remwerking kan met de stelschroef op de remhendel worden ingesteld!!
schijfrem achter



schijfrem voor

instelling van de kanteling van de remklauw t.o.v. de remschijf



de stelschroef voor de speling tussen de remschijf en het remblok

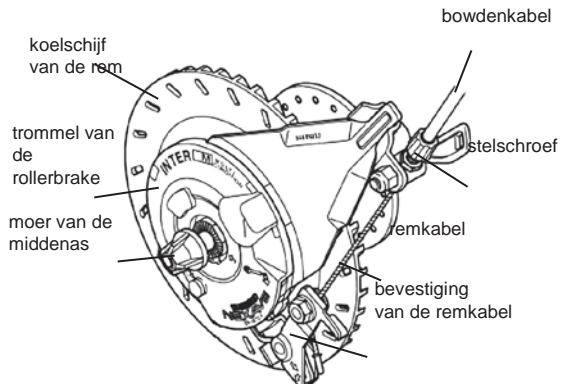
stelschroef voor de speling tussen de remschijf en het remblok



instelling van de kanteling van de remklauw t.o.v. de remschijf

ROLLERBRAKE

Op stadsfietsen worden rollerbrakes gemonteerd. Deze remmen vereisen bijna geen afstelling. Als het nodig is om de remmen af te stellen, gebruik dan de stelschroef en stel eenvoudig de lengte van de remkabel in. U draait de remmen los door de stelschroef linksom te draaien. U spannt de remkabel op door deze schroef rechtsonder te draaien. Zorg ervoor dat het wiel vrij kan draaien (als u de remhendel niet inknijpt). Wanneer de rotatie van het wiel vertraagt, draai dan de stelschroef met de klok mee en verleng op eenvoudige wijze de lengte van de remkabel.



REMHENDELS

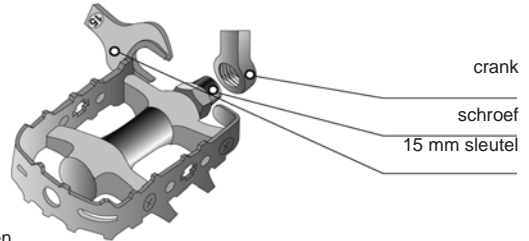
Met de remhendels kunt u de remmen bedienen. Stads- of trekkingfietsen hebben meestal twee remhendels, die op het stuur gemonteerd zijn. De positie daarvan moet zo ingesteld zijn dat u ze zonder veel inspanning kunt gebruiken. De remhendels moeten ook binnen het bereik van uw handen zijn gemonteerd. De positie van de remhendels kan zowel horizontaal als verticaal ingesteld worden.

BELANGRIJK: De goede werking van uw remmen is belangrijk. Maak u daarom nog voor uw eerste rit goed bekend met het rem-systeem. Controleer vóór elke rit de remmen goed.

Let erop, dat bij stads- en trekkingfietsen de **VOORREM** vaak met de **RECHTER** remhendel en de **ACHTERREM** vaak met de **LINKER** remhendel wordt bediend (bij mountainbikes en crossfietsen is dit meestal omgekeerd).

MONTAGE VAN PEDALEN

- De pedalen zijn aan de voorzijde van de schroef aangeduid met de letters "R" en "L".
- Smeer de pedaalschroeven. - Schroef het pedaal dat met "R" is aangeduid erop door rechtsom te draaien (de kant met het kettingblad). - Schroef het pedaal gemarkeerd "L" linksom in de linker crank.
- Draai elk pedaal goed aan met een steeksleutel 15
- Draaidebeidepedalenaannaca.50kmgeredentehebben.



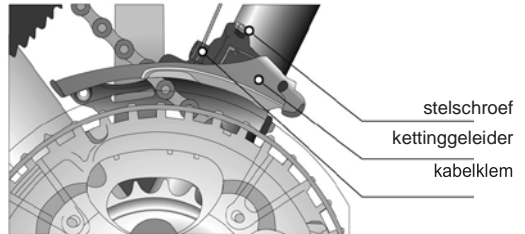
GEBRUIK VAN DE VOOR- EN ACHTERDERAILLEUR

Het derailleur-systeem van uw fiets wijzigt de overbrengingsverhouding door overbrengen van de ketting van het ene naar een ander tandwiel. Schakel alle en tussen de overbrengingen heen en weer terwijl u vooruittrapt. Dit soepelste bewegingen worden uitgevoerd bij vrijtrappen (zonder kracht uit te oefenen). Het derailleur-systeem is voorzien van twee hendels die op het stuur zijn gemonteerd.

De rechter hendel regelt de beweging van de ketting over 6-7-8 of 9 tandwielen. Door de hendel naar voren te duwen, beweegt de ketting van het kleinste tandwiel (de zwaarste overbrenging) naar elk hoger tandwiel (lichtere overbrenging).

De linker hendel stuurt de kettingbeweging over de voorste kettingbladen. Door de linker hendel naar voren te bewegen, wordt de ketting van een kleiner kettingblad naar een groter bewogen. U zult sneller welke posities u nodig hebt voor de verschillende rijomstandigheden. Dat leer tu alleen goed door te oefenen. Probeer niet te schakelen als u grote druk op de pedalen uitoefent. Trap nooit terug als u schakelt. De ketting zou van de tandwielen af kunnen lopen.

Aanbeveling: Gebruik geen tandwielen die extreme kettingovergangen veroorzaken. Hier heeft het gehele overbrengingsmechanisme onder te lijden.



VOORDERAILLEUR

- De ketting geleider moet parallel lopen met de kettingbladen en moet op 1-3 mm boven de tanden van het grootste kettingblad staan.
- Zorg ervoor dat de kabel niet te los zit wanneer de hendel van de voorderailleur (links) in de achterste positie staat. Despeeling kan worden weggenomen door de schroef met de kabelklem los te maken, de kabel met een tang aantrekken en de schroef weer aantendraaien.
- Als de ketting van het grootste kettingblad in de richting van de rechter crank valt, draait u de bovenste schroef op de instelmogelijkheid van de voorderailleur en oftweeslagenom. Test het schakelen en stel op nieuw af, als dat nodig blijkt.

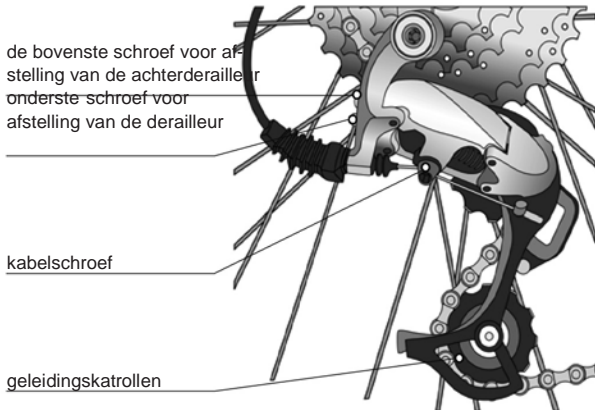


ACHTERDERAILLEUR

- Til het achterwiel op. Draai de crank en trek tegelijkertijd de rechter hendel naar achteren. De ketting moet worden ingesteld op het kleinste tandwiel. Als dat niet zo is, draai dan met de crank door en draai de bovenste instelschroef van de derailleur los, totdat de ketting het kleinste tandwiel bereikt.
- Terwijl u de crank draait, trekt u de hendel geheel naar voren, totdat de ketting naar het op een na kleinste tandwiel beweegt. Trek de rechter hendel terug. De ketting moet gemakkelijk naar het kleinste tandwiel bewegen. - Draai de crank en trek tegelijkertijd de hendel geheel naar voren. De ketting moet worden ingesteld op het grootste achterste tandwiel. Als dat niet zo is, draai dan de crank door en draai aan de onderste stelschroef van de derailleur, totdat de ketting het grootste tandwiel bereikt.
- Verdraai de crank en trek daarbij de hendel iets terug, totdat de ketting op het op een na grootste tandwiel komt. Trek de hendel helemaal naar voren en de ketting moet gemakkelijk het grootste tandwiel bereiken.

VERSTELLING VAN DE KABEL

- De kabel kan zich uitrekken en daardoor moeizaam schakelen en veroorzaken. Het langer worden van de kabel blijkt als de kabel los hangt wanneer de derailleurhendels geheel terug zijn gezet. Loshangen van de kabel wordt voorkomen door de borgschroef van de kabel los te draaien, de kabel goed aan te trekken en de borgschroef weer aan te draaien.



LAGERAFSTELLING

Uw mountainbike heeft vier sets lagers die gesmeerd en afgesteld moeten worden:

- 1) balhoofdset
- 2) trapas
- 3) wielnaafaglers
- 4) pedaallagers

Controleer de lagers vaak, vooral na het rijden over ruw terrein. Het onderhoudsinterval is afhankelijk van het aantal gereden kilometers en de rijomstandigheden. Hoewel de lagers goed zijn afgedicht, is geen enkel lager van de fiets volledig waterdicht. Met wat vaardigheid en het juiste gereedschap kunt u de lagers zelf smeren en afstellen.



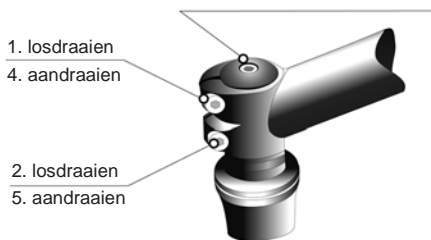
BALHOOFDSET

- Verwijder het voorwiel om de afstelling te controleren. De vork moet vrij kunnen draaien, maar er mag geen speling zijn.
- Draai als de lagers moeten worden afgesteld, de borgmoer met twee steeksleutels los. Draai de instelbare krans strakker of losser. Bevestig de borgmoer en controleer opnieuw.
- Demonteer het stuur voor smering van het lager. Verwijder de borgmoer en de verstelbare krans. Trek de vork uit het frame en draai de twee kogelkooien aan. Verwijder het vet van alle onderdelen. Controleer de kogelbanen op slijtage en roest. Vet alle onderdelen opnieuw in, bedek voornamelijk de ringvormige afdichting. Installeer één kogelkooi op de vork. Plaats de vork opnieuw in het frame en overtuig je ervan dat de ring op de bodem van de stationaire krans is geplaatst. Installeer de tweede kogelkooi op de kegelrol. Schroef de verstelbare krans naar beneden, zolang er speling is. Schroef de borgmoer op.

VASTDRAAIEN VAN DE BALHOOFD- SET

- Draai de voor- en zijschroeven in de stuurverbouw en de schroef van de balhoofdset los.
- Het stuur staat haaks op het voorwiel.
- Draai de schroef van de balhoofdset in de stuurverbouw en alle schroeven van de stuurverbouw goed vast.
- Controleer of de elementen goed zijn aangedraaid door de fiets tussen uw benen te plaatsen, de fiets met uw benen vast te houden en te proberen of u het stuur kunt draaien.

3. aandraaien (tot aan de vastgestelde speling)



NAVEN

- Verwijder het snelspanmechanisme.
- Schroef vanaf één zijde van de as de borgmoer, de veerring en de kegel eraf. Trek de vrije as uit het centrum van het lager en neem het kogellager uit.
- Controleer of er geen kogelbanen zijn beschadigd of verroest (vervang deze evt.).
- Smeer de naafhuls en plaats de lagers.
- Plaats de as terug. Schroef de kegel erop, totdat hij de kogellagers raakt. Plaats de veerring en de borgmoer terug. Draai de as rond. Die moet zonder speling of haperen bewegen. Stel hem opnieuw af en draai de borgmoer vast. Monteer het snelspanmechanisme.

SNELSPANNERS

Hoewel snelspanners zeer eenvoudige mechanismen zijn, is het onjuiste gebruik vaak de oorzaak van ongevallen. Zorg ervoor dat de hendels van de beide snelspanners zich aan de andere kant van de fiets bevinden dan waar de ketting is.

Veilig vastklemmen van componenten:

- Open de hendel van de snelspanner. Op de hendel moet u "Open" kunnen lezen. Als u de snelspanner naaf wilt sluiten, draait u de hendel terug. Aan de binnenkant van de hendel moet u "Close" (Gesloten) kunnen lezen. Vanaf het begin van de klemwerking tot ongeveer halverwege moet de hendel gemakkelijk te bewegen zijn, bijvoorbeeld zonder vastklemmen van het wiel.
- Tijdens de tweede helft moet de kracht die nodig is om de hendel te bewegen, aanzienlijk groter worden. Tegen het einde van de baan kan de hendel moeilijk te bewegen zijn. Gebruik daarom de duim die zich afzet via de resterende vingers, waarmee u zich naar enkele van de niet-beweeglijke delen toetrekt, zoals bijvoorbeeld de vork of de achterbouw, maar niet naar de rem-schijf of de spaken in het wiel. In de eindstand moet de hendel parallel aan de fiets staan en niet naar een zijkant uitsteken. De hendel moet dicht naar het frame toe zijn gedruwd, zodat hij niet per ongeluk open gaat.
- Probeer de hendel in gesloten toestand rond te draaien en controleer of hij goed is vastgedraaid. Duw tegen het uiteinde van de hendel, alsof u er een cirkel mee wilt beschrijven. Als de hendel kan worden gedraaid, is het wiel niet goed vastgeklemd. Open de hendel opnieuw en draai de aandraaimoer een halve slag rond. Dit vergroot de voorlopige trekspanning.

- Sluit de hendel en controleer opnieuw of het wiel goed vastzit. Als u het de hendel niet kunt draaien, is het wiel goed vastgeklemd.
- Til tenslotte de fiets zodanig op, dat de wielen enkele centimeters boven de grond zweven en tik licht van boven tegen een band. Als het wiel correct is vastgeklemd, blijft het vast in het wiel zitten.

WAARSCHUWING: Snelspanners die niet correct gesloten zijn, kunnen leiden tot losraken van componenten en een ongeval veroorzaken.

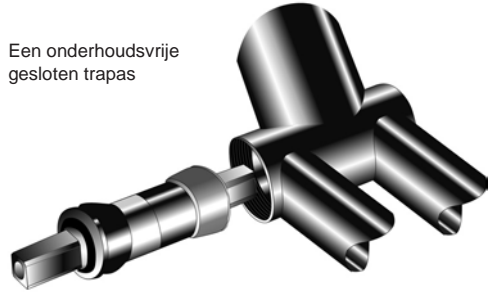
TRAPAS

Als uw fiets is uitgerust met een gesloten trapas, volsta- at het hier en daar te controleren of er speling is.

Dit type trapas is onderhoudsvrij.

Opmerking: de vaste cup heeft een schroefdraad.

Een onderhoudsvrije gesloten trapas



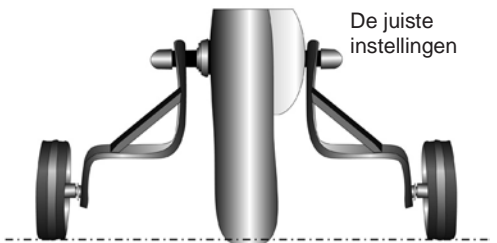
PEDALEN

- Draai elk pedaal rond en controleer, of hij niet stokt of lawaai maakt. De lagers in het pedaal hebben maar zelden onderhoud nodig, maar als onderhoud nodig is, leest u dan verder.
- Schroef het pedaal uit de crank, neem de beschermdop af, de borgmoer en de afdichting. Schroef de kegel eruit en trek de schroef uit het midden van het pedaal. Verwijder het vet van alle onderdelen en controleer ze op slijtage.
- Smeer aan beide zijden de lagerringen en plaats aan beide zijden hetzelfde aantal kogels terug. Schroef de kegel weer op de schroef, draai de schroef om de kegel op de kogels te drukken. Plaats de afdichting en de borgmoer terug. Controleer of het pedaal geen speling vertoont of stokt. Pas de kegelpositie aan en draai de borgmoer vast, monteer de pedalen op de cranks.

KINDERFIETSEN

Kinderfietsen zijn vervaardigd volgens de Europese norm EN ISO 8098, die bestemd is voor fietsen met een maximale zadelhoogte van meer dan 435 mm en kleiner dan 635 mm.

Kinderfietsen zijn ontworpen voor gebruik in speeltuinen en op afgesloten oppervlakken, en alleen onder begeleiding van de ouders of een voogd. De fiets is niet ontworpen voor het rijden op de openbare weg. Als u uw kind zonder toezicht laat fietsen, kan dat leiden tot letsel of een dodelijke verwonding. **LAAT EEN KIND NOOIT ZONDER TOEZICHT!!!**



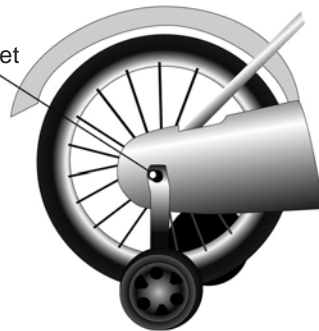
Wij raden u met klem aan om altijd een goedgekeurd type helm te gebruiken. De aanbevolen belasting van een kinderfiets is tot 25 kg inclusief bagage. Besteed voor de eerste rit aandacht aan de juiste instellingen voor uw nieuwe fiets.

Stel de zithoogte zodanig in dat het kind gemakkelijk b... uur komt en niet al te recht zit of al te zeer op de fiets "ligt". Schuif het stuur nooit uit tot boven de marker... ingeduid met een inkerving en het woord STOP of MAX). Leg het kind goed uit dat de fiets een terugtraprem bevat. De remhendel van de voorste rem bevindt zich aan de rechterkant van het stuur. Rem nooit alleen met de voorrem.

SPECIALE UITRUSTING VAN KINDERFIETSEN

De kinderfiets is in de fabriek uitgerust met zijwieltjes. De wielen maken het voor uw kind gemakkelijke om te rijden. Ze verbeteren de balans van de jonge fietser, en helpen om beter en gemakkelijker de fiets te beheersen. De jonge fietser kan zich meer richten op het besturen van de fiets en op het leren remmen. Er moet worden gecontroleerd of de schroeven van de steunen aan de fiets niet zijn losgekomen, of de wielen voldoende aan de steunen zijn bevestigd. Niet aangedraaide schroeven kunnen een onjuist werken van de zijwieltjes veroorzaken. Ze kunnen losraken, een val veroorzaken en daarmee verwonding of zelfs de dood.

aandraaien met sleutel 14/15



De fiets is voorzien van een terugtraprem voor eenvoudiger en beter remmen van de jonge fietser. Een kind op de fiets leren remmen is van wezenlijk belang voor het verdere gebruik van de fiets. Besteed daarom voldoende tijd aan het leren fietsen, zodat u er zeker van bent dat uw kind de fiets goed kan stoppen. Door beweging van de voet en de crank met de klok mee wordt de fiets in voorwaartse beweging gebracht. Om te stoppen, moeten we de crank van het kettingblad in omgekeerde richting bewegen, achteruit. Het rijden wordt langzaam geblokkeerd totdat de hele fiets afgeremd wordt.

VERENDE VOORVORK

Wilt u een perfecte werking van de verende voorvork behouden, dan is regelmatig onderhoud noodzakelijk, in het bijzonder van de wrijvingsvlakken tussen de binnen- en buitenbuis. De stofkap die verhindert dat er verontreinigingen tot de wrijvingsvlakken doordringen, mag niet beschadigd zijn en moet het gehele wrijvingsvlak beschermen. Gebruik voor het wassen van de voorvork een zachte borstel en warm zeepwater. Waarschuwing: Bij het wassen mag er geen water tussen de binnenste en buitenste buis van de voorvork komen. Vooral vuil en water hebben een nadelig effect op de onderdelen in de vork.

DE VOORVORK SMEREN

In een nieuwe voorvork zit een veersysteem voorzien van een laag smeermiddel. Deze vetlaag moet constant worden onderhoud- en. De vork wordt steeds na een rit in een vochtige omgeving (modder, nat zand, regen) gesmeerd. Als u geen ervaring met het onderhoud en de reparatie van vorken heeft, laat dat dan over aan gekwalificeerde professionals.

GEHEEL GEVEERD FRAME

Onderhoud: Na het rijden in modderige omstandigheden is het noodzakelijk om alle bewegende delen van het frame te reinigen. Daarmee verleng je de levensduur ervan. Controleer elke 150 km de afzonderlijke onderdelen van het frame. Als er onderdelen versleten zijn, vervang deze dan, zodat het frame niet beschadigd wordt. Vergeet niet om de bevestigingsschroeven van de afzonderlijke onderdelen en de smering van glijlagers bij de verende elementen te controleren.

ONDERHOUD VAN DE FIETS

Het doel van dit gedeelte van de handleiding is niet om de technische werkwijze voor afstelling van de fiets uit te leggen, maar om tips aan te bieden om de fiets in een goede technische toestand te houden. De afstelling van de afzonderlijke componenten wordt voor u gedaan door de specialist.

FREQUENTIE VAN INSPECTIE RESP. ONDERHOUD VAN DE AFZONDERLIJKE ONDERDELEN

•Vóór elke rit.

Bandenspanning - aan de zijkant van elke band staat de aanbevolen druk vermeld.

Controle van de werking en de slijtage van de remmen. Inspecteer de mate van slijtage van de remschijven.

Controleer visueel door regelmatige de remhendels in te knijpen of er geen olie lekt uit verbindingen van de slang / de bevestigingselementen / de remhendel. Wendt u zich in het geval van lekkage van de remvloeistof tot uw fietsdealer. Lekkage kan falen van de remmen tot gevolg hebben.

Controle van de remblokken – verwijdering van vuil, met name steentjes en splinters. Als er tijdens het rijden steentjes in de remblokken komen en elke remactie gepaard gaat met het schuren van steentjes tegen de velgen, moeten die meteen verwijderd worden. Dit voorkomt slijtage van de velg en voortijdige vervanging.

Toestand van de verende vork – na elke rit afdrogen met een vochtige doek en het zichtbare bewegende gedeelte met een geschikte siliconenolie inwrijven.

De toestand van de achterbouw en de lagers bij full suspension-fietsen vereist complex onderhoud van de achterbouw. Laat dat altijd doen door een professionele onderhoudstechnicus. Controleer bij geheel geveerde fietsen de juiste werking van de schokdem-pers (en of ze op de juiste druk zijn opgepompt volgens de druk van de fietser) en vooral de marge in de lagers en de bouten van de achterbouw. Als u speling in de achterbouw van uw geheel geveerde fiets vaststelt, neem dan contact op met uw fietsdealer. Rijden met een schurend kogellager kan schade aan het frame veroorzaken en deze beschadiging wordt niet gedekt door de garantie op het fietsframe.

• Elke week

Toestand van de fiets – controleer op losse of geknapte spaken. Als dat zo is, moet die worden aangedraaid of vervangen. Als u dit nog nooit gedaan heeft, kunt u dat beter aan een professionele onderhoudstechnicus overlaten.

De druk in de geveerde voorvork (als dat om luchtdruk gaat) – de druk wordt op peil gebracht met een speciale pomp die bij de fiets wordt geleverd.

• Elke maand

Toestand van de ketting – de fietsketting is het zwaarst belaste onderdeel dat ook de grootste slijtage vertoont. De ketting moet worden gemeten met een speciale meter, die tijdig aangeeft of hij vervangen moet worden. Als u het aantal verreden kilometers controleert, is het aan te bevelen om, afhankelijk van het terrein en de wijze van gebruik van de fiets, de ketting voor de eerste keer na ca. 500-800 km te vervangen. En daarna elke 200-300 kilometer. Dit voorkomt voortijdige slijtage van de vertanding van de overige aandrijfcomponenten. De slijtage van de bedieningskabels van de derailleurs en de remmen – vertrouw er bij kabelbreuk niet op dat de kabel “het wel houdt” en vervang de kabel onmiddellijk. Als u het aantal kilometers niet bijhoudt, dan wordt aanbevolen om de ketting 2-3 maal per seizoen te controleren. Dat doet elke onderhoudstechnicus binnen ca. 20 seconden. Voor alle schroeven van de fiets – de stuurvoorbouw, het stuur, de remhendels, bidonhouders, schroef van de zadelpen, schroeven van de remklauwen, schroeven van de klem van de voor- en achterderailleur, schroeven van de achterderailleur, geldt: overschrijd nooit de aanbevolen aanhaalmomenten die direct op de afzonderlijke componenten zijn vermeld. Met name bij carbon componenten en onderdelen kan onherstelbare schade worden veroorzaakt. Scheuren die aan de componenten zijn veroorzaakt zonder uiterlijke beschadiging vallen niet onder de garantie. Smeer de zadelpen. Let er bij aluminium delen (frame, zadelpen) op dat het gedeelte van de zadelpen dat in het frame zit, altijd goed gesmeerd is.

Gebruik bij carboncomponenten nooit smeermiddel direct op de zadelpen of in de zadelbuis. De contactvlakken moeten volledig droog zijn. Het smeermiddel dringt door in de oppervlaktelaag van de carboncomponenten en verlaagt de wrijvingscoëfficiënt, waardoor de stijfheid van de verbinding van de gegeven componenten sterk verminderd wordt. Gebruik voor de montage van carboncomponenten speciale montagepasta in plaats van vet op de contactvlakken van de zadelpen en het frame.

De staat van de trapas – of die compleet is en of de afzonderlijke schroeven van het kettingblad zijn aangedraaid. Vooral de schroef waarmee de crank aan de as is vastgezet. Als de crank op de as loskomt, moet het gebrek ONMIDDELLIJK verholpen worden, want ook een korte rit met een “losse” crank kan de oorzaak zijn van onherstelbare schade aan de cranks. Op dezelfde manier moet worden gecontroleerd of de pedalen in de crank zijn aangedraaid.

De toestand van de remmen en het schakelmechanisme – vertrouw er niet op dat de Bowden het wel houdt, als die mechanisch beschadigd is. Inspectie van het fietsframe – dat betreft met name de l asnaden die in zeldzame gevallen kunnen barsten..

• Elk jaar

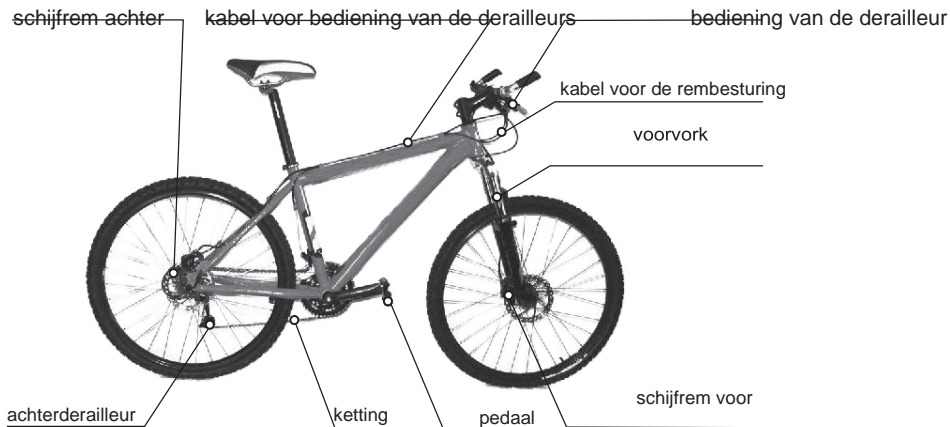
Laat de fiets vóór het seizoen nakijken door een professionele onderhoudstechnicus. Niet alle gebreken, vooral de verborgen, zijn door de leek te herkennen. Vertrouw op uw onderhoudstechnicus – uw fietsdealer.

Overleg voor de precieze vorm van het serviceplan en het onderhoudsschema van uw fiets met uw dealer die een voorstel zal doen dat past bij het model fiets en het gebruik. De bovenstaande intervallen zijn de aanbevolen maximumintervallen voor regelmatig onderhoud van de fiets, d.w.z. ze mogen in geen enkel geval worden verlengd. In geval van intensiever gebruik van de fiets of op basis van instructies aan de fietsdealer bevelen we een de omvang van de uit te voeren verrichtingen aan te passen. Bijv. als de fiets in verslechterde klimatologische omstandigheden of in moeilijk terrein wordt gebruikt, of als de fiets is uitgerust met specifieke onder- delen waarvoor de fabrikant een ander interval en een andere omvang van het regelmatige onderhoud opgeeft (precieze instructies voor het onderhoud van specifieke componenten worden door uw fietsdealer verschaft).

GARANTIE – ALGEMENE PRINCIPES

- 1) De vennootschap BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o. verleent op haar producten een garantie van 24 maand op frame en componenten.
- 2) Het bedrijf BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o., repareert op eigen kosten alle defecten die veroorzaakt zijn door defecte materialen, afwerking, constructie en montage, die zich voordoen tijdens de garantieperiode. De garantie heeft geen betrekking op beschadigingen, veroorzaakt door ongevallen, overbelasting van het frame of de wielen door extreme belastingen, onjuist gebruik, foutieve bediening of onderhoud, behalve die door de fabrikant vastgesteld is in de handleiding, door foutieve opslag of foutief verrichte reparatie.
- 3) De garantie gaat onmiddellijk in. Herstellingen onder garantie moeten binnen dertig (30) dagen worden verricht. De garantietermijn wordt verlengd met de periode van uitvoering van de reparatie.

De fabrikant van de fiets is niet aansprakelijk voor schade veroorzaakt door een gebrek dat niet bestond op het tijdstip waarop de producent het product op de markt bracht of later, en is evenmin aansprakelijk voor schade die veroorzaakt is door de handelwijze of nalatigheid van de benadeelde of de persoon, die voor de benadeelde verantwoordelijk is. Met deze handelwijze of door deze nalatigheid wordt vooral bedoeld de niet-naleving van principes die in deze bedieningshandleiding worden uiteengezet.



VERLENING VAN GARANTIE IN AFZONDERLIJKE CONCRETE GEVALLEN

Frame en vaste voorvork -De garantie heeft betrekking op gebreken van materiaal, de verbindingen en op roestvorming. Op garantie kan geen aanspraak gemaakt worden bij schade als gevolg van een ongeval of onprofessionele reparatie. Voor-, achter- of zijwaartse vervorming van de vorkpoten en van de eindstukken is altijd te wijten aan overbelasting of een ongeval.

Besturing -

Degarantiedekt defecten in materialen. Vervorming van de zuil van de stuurvoorbouw bij uittrekken tot boven de markering wordt niet erkend.

Traps - De garantie omvat gebreken van materiaal en de thermische verwerking van het materiaal. Normale afstelling van de speling valt niet onder de garantie, evenmin worden gedeformeerde of verwrongen schroefdraden en de beschadiging van de vierkante cranks erkend. **Pedalen** -De garantie dekt materiaaldefecten.

Eengebarstenpedaalframe, een gebogen pedaal of een pedaal die uit de crank is gescheurd valt niet binnen de garantie.

Banden -De garantie heeft betrekking op productiegebreken (kromme band e.d.). De garantie heeft geen betrekking op een band die vernield is door remblokkjes, op slijtage door gebruik of slijtage door slippen.

Wielen - De normale garantie omvat materiaalfouten (gebroken velg, naaf, tandwiel, as, spaak - binnen 30 dagen) inclusief gebreken aan de oppervlakte-afwerking.

Remmen, achterderailleur en voorderrailleur - de garantie omvat materiaalgebreken. De garantie heeft geen betrekking op

de afstelling. Door opslag, behandeling en fietsen wordt de afstelling gedeeltelijk gewijzigd en de fijnafstelling behoort tot het normale onderhoud.

Zadel, zadelpen -Materiaalgebreken worden erkend, deze worden beoordeeld uit oogpunt van werking. Krassen veroorzaakt door verschuiving van de zadelpen in de zadelbuis vallen niet binnen de garantie.

Ketting - De garantie omvat materiaalgebreken of breuk. Op normale slijtage of verslechtering van de werking als gevolg van verwaarlozing van het onderhoud heeft de garantie geen betrekking.

Reflectoren - Gebroken of kapotte reflectoren vallen niet binnen de garantie.

Geheel verend frame - De garantie heeft betrekking op het materiaal, op lasnaden en de afzonderlijke bewegende onderdelen. In principe kan de garantie niet worden toegepast op gebreken die veroorzaakt zijn door:

- **ongevallen**
- **race-activiteiten**
- **overbelasting onder extreme omstandigheden (afrit in moeilijk terrein, rijden in water en sneeuw)**
- **blootstelling aan weersomstandigheden (regen, zon, opslag in een vochtige omgeving)**
- **onprofessionele reparatie**
- **gebruik door twee mensen tegelijk**
- **gewelddadige beschadiging**
- **sprongen tijdens het rijden**
- **onvoldoende onderhoud**

De garantie is echter niet van toepassing op bewegende onderdelen van het mechanisme, als die niet voldoende zijn aangedraaid en als de fiets toch werd gebruikt. Deze onderdelen slijten door gebruik, en vandaar bestaat de noodzaak tot regelmatig onderhoud.

Waarschuwing: Als u geen ervaring met de reparatie van volledig geveerde frames heeft, laat dat dan doen door een gekwalificeerde monteur.

Elke valpartij kan uw leven of gezondheid in gevaar brengen of schade aan uw fiets of letsel aan derden veroorzaken. Deze waarschuwing moet bij het fietsen altijd in acht genomen worden!

BELANGRIJKE MEDEDELING

Reclamaties hebben geen betrekking op het lopende onderhoud van de fiets:

1. losse cranks op de trapas (niet-aangedraaide centrale schroef)
2. speling in de balhoofdset (niet-aangedraaide borgmoeren van de balhoofdset)
3. onjuiste werking van de remmen (veroorzaakt door het gebruik en daaropvolgende slijtage van de remschoenen, uitrekken van de remkabels)
4. vallen van de ketting (veroorzaakt door foutief schakelen, daarop volgend kruisen van de ketting en vallen of schuren tegen andere tandwielen)
5. onjuiste werking van de voor- of achterderailleur (uitrekken van de schakelkabels en daarop volgend gebrekkig onderhoud)
6. speling in de voor- en achternaaf (niet-aangedraaide conussen in de naven)

GARANTIEBEWIJS

GARANTIE OP FRAME EN COMPONENTEN

- 24 maanden op het frame en componenten

ALGEMENE PRINCIPES

Het bedrijf BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o. bevestigt dat de fiets van het type en het serienummer voldoet aan de staatsnormen en de technische voorschriften. Op deze fiets wordt aan de consument een garantie vanaf de datum van aankoop verstrekt. De garantieperiode wordt verlengd met de periode van uitvoering van de reparatie. Het bedrijf zal op eigen kosten alle gebreken herstellen die zijn ontstaan in de gegeven periode als gevolg van materiaalfouten, onjuiste verwerking, constructie en montage. Reparatie in het kader van de garantie wordt door de firma verricht binnen de door de betreffende voorschriften vastgestelde termijn.

GARANTIEVOORWAARDEN

- het product mag uitsluitend gebruikt worden voor het doel waarvoor het gemaakt is
- het product moet naar behoren worden opgeslagen en volgens de handleiding worden onderhouden
- bij toepassing van de garantie moet de fiets compleet en schoon zijn
- de garantie moet onmiddellijk worden toegepast bij de handelsorganisatie, waar het product gekocht werd. Het aankoopbewijs met de datum van aankoop moet worden getoond. Geef een beschrijving van de klacht. Een foto kan nuttig zijn. Vermeld altijd het framenummer WBF... (z. onderbuis frame).

Vermeld altijd het framenummer WBF (zie frame onderbuis).

VERLIES VAN DE GARANTIE

- als wordt vastgesteld dat de schade aan het product is veroorzaakt buiten de schuld van de fabrikant, maar door de gebruiker (een ongeval, onprofessionele reparatie, onjuiste opslag e.d.)
- door toepassen van de garantie buiten de garantieperiode
- als het product niet goed is gebruikt en niet is onderhouden volgens de handleiding
- de garantie heeft geen betrekking op normale slijtage van de afzonderlijke onderdelen

Voor verdere vragen kunt u terecht bij uw Volkswagen Partner of bij de BFI-service hotline (taal: Engels)

BIKE FUN International s.r.o.

Areál Tatry 1445/2
742 21 Koprivnice
Czech Republic

Service hotline
Telefoon: 00420 591005820

E-mail: service.center@bikefunint.com

Bereikbaar: maandag - vrijdag 08.00 - 17.00 uur

Bruksanvisning



ibi

Innehållsförteckning:

Inledning

Grundläggande cykeltermer
Enskilda cykelkategorier och deras användning
Första 150 km
Vad ska man beakta vid inkörningen?
Hur ska man cykla vid inkörningen?
Nödvändiga verktyg

Grundläggande instruktioner

Monteringsinstruktioner

Åtdragningsmoment för cykelkomponenter
Cykelinställning
Montering av framhjulet
Montering av styret
Montering av sadeln
Inställning av sadelns läge och lutning
Inställning av rätt sadelhöjd
Montering av sadelstolpen av kolfiber
Montering av bromsslangar
Bromsinställning
Montering av pedaler
Växellagets och framväxelns arbete
Framväxel
Bakväxel
Slanginställning
Lagerinställning
Snabbkopplingar
Pedaler
Barncyklar
Cykelunderhåll

Garanti – grundläggande bestämmelser

Garantianspråk i enskilda konkreta fall

Viktig information
Garantisedel
Grundläggande bestämmelser
Garantivillkor
Garantiförlust

Bästa kund,

företaget BIKE FUN INTERNATIONAL tackar dig för ditt köp av en av våra produkter – en cykel som är utrustad med kvalitativa komponenter från ansedda företag.

En mountainbike är konstruerad för körning i terräng, och om den inte är utrustad med stänkskärmar och belysning, är den inte avsedd för vanlig användning i trafiken. Mountainbikes och city bikes som är utrustade med stänkskärmar och belysningar är avsedda för användning i trafiken. Vid användning av cykel i trafiken måste du följa nationella lagar och föreskrifter (som t.ex. reglerar användning av belysning och reflexer).

Cykeln får användas för det ändamål den tillverkades för.

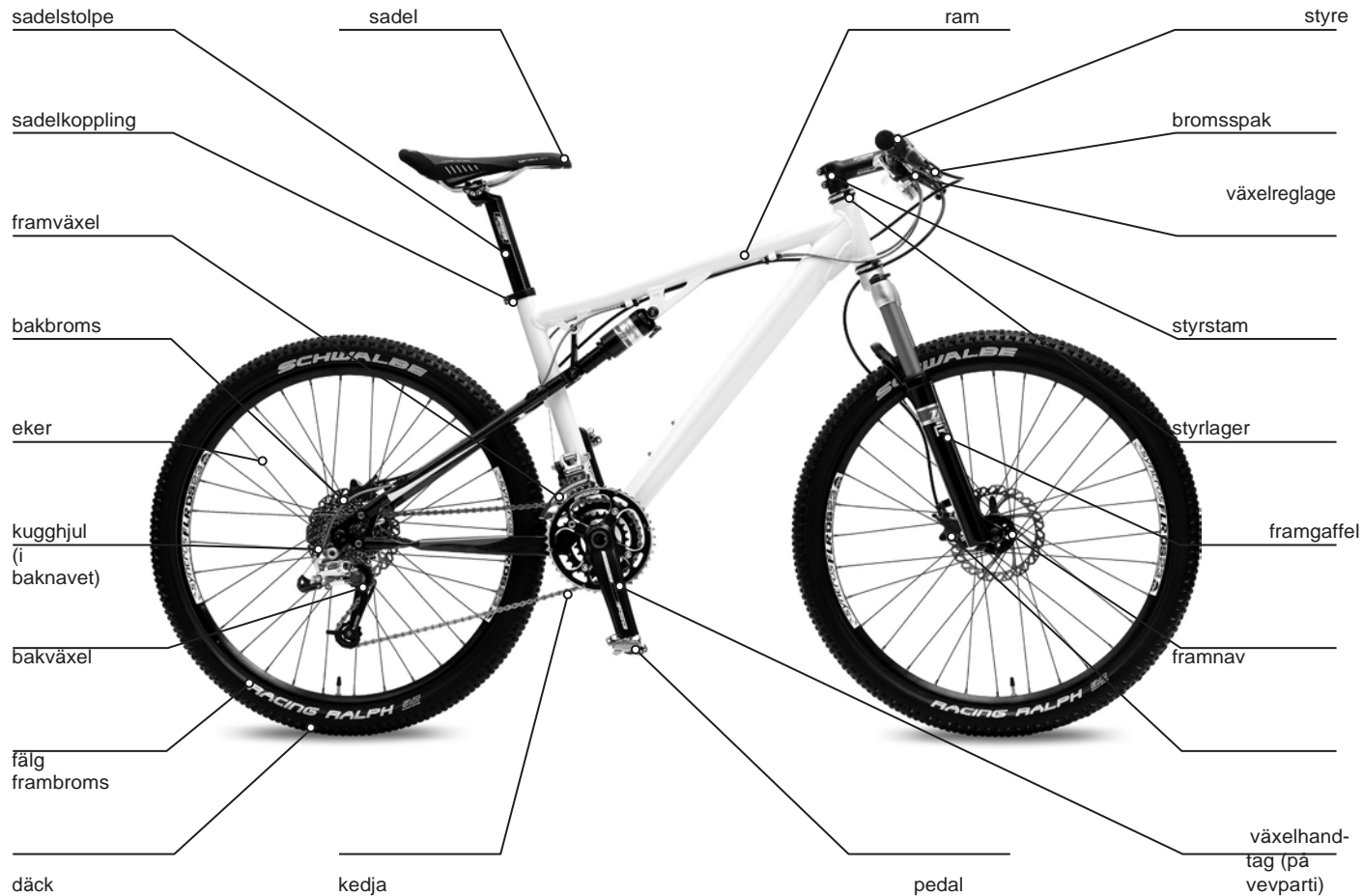
För vidare cykelunderhåll kan du använda denna bruksanvisning som även innehåller garantivillkoren. Företaget BIKE FUN INTERNATIONAL, som tillverkat din nya cykel, önskar dig många fina och säkra cykelturer.

Varning! Denna cykel är förmonterad och inte redo att användas. Kontakta en kvalificerad cykelverkstad för att låta utföra en säker slutmontering.

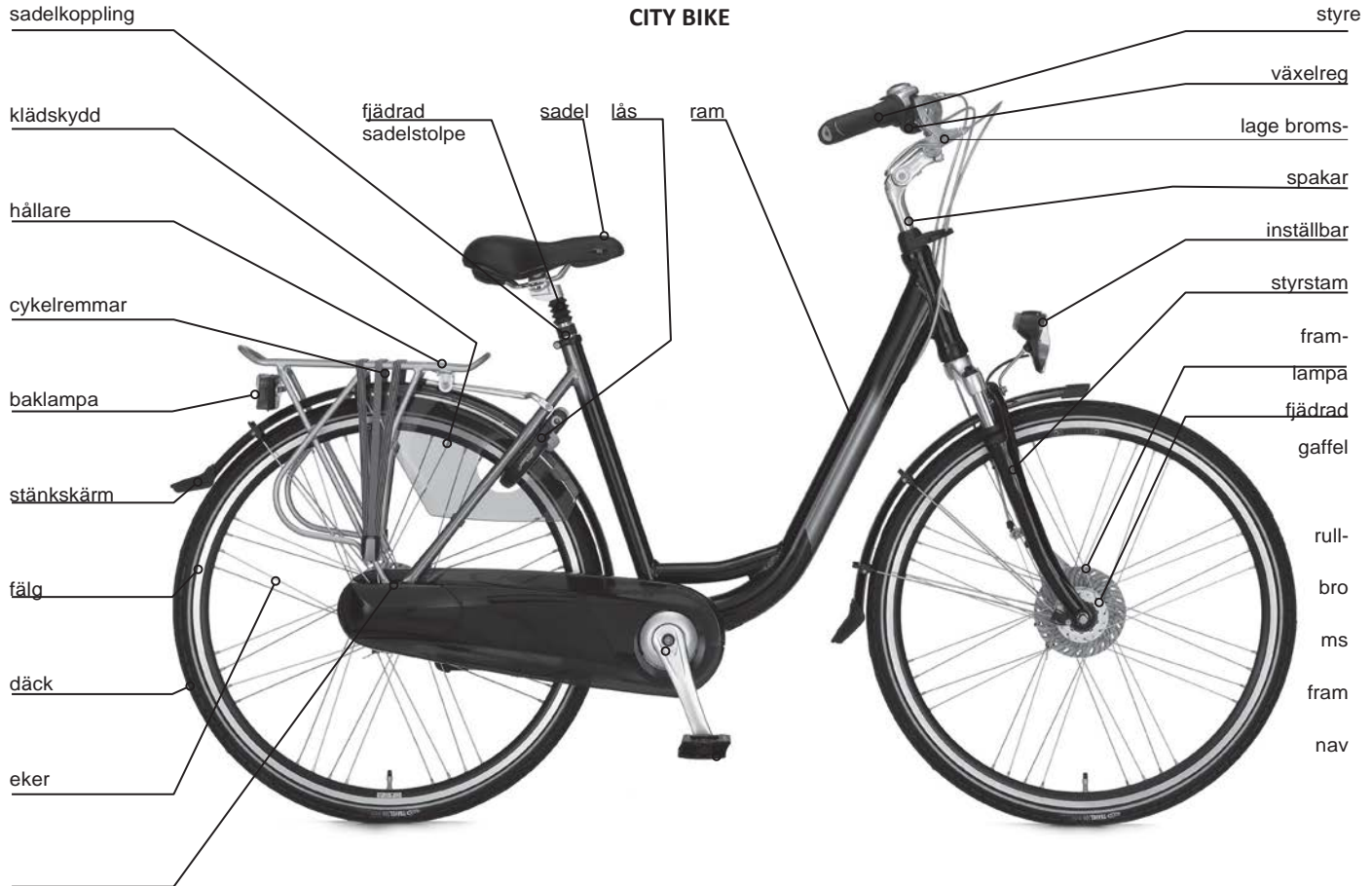
Allmän varning

Det kan vara farligt att cykla trots att man är maximalt uppmärksam. Det är därför nödvändigt att noggrant underhålla cykeln, eftersom det minskar olycksrisken. Denna bruksanvisning innehåller många varningar som avser konsekvenser av att cykeln inte underhålls tillräckligt eller att det inte utförs regelbunden teknisk kontroll av cykeln. Många av dessa varningar är av typen: "Du kan förlora kontrollen och falla." Eftersom fall från cykel alltid kan orsaka allvarliga personskador eller till och med leda till dödsfall, måste du alltid följa dessa varningar. Vi rekommenderar att du använder en godkänd cykelhjälms när du cyklar.

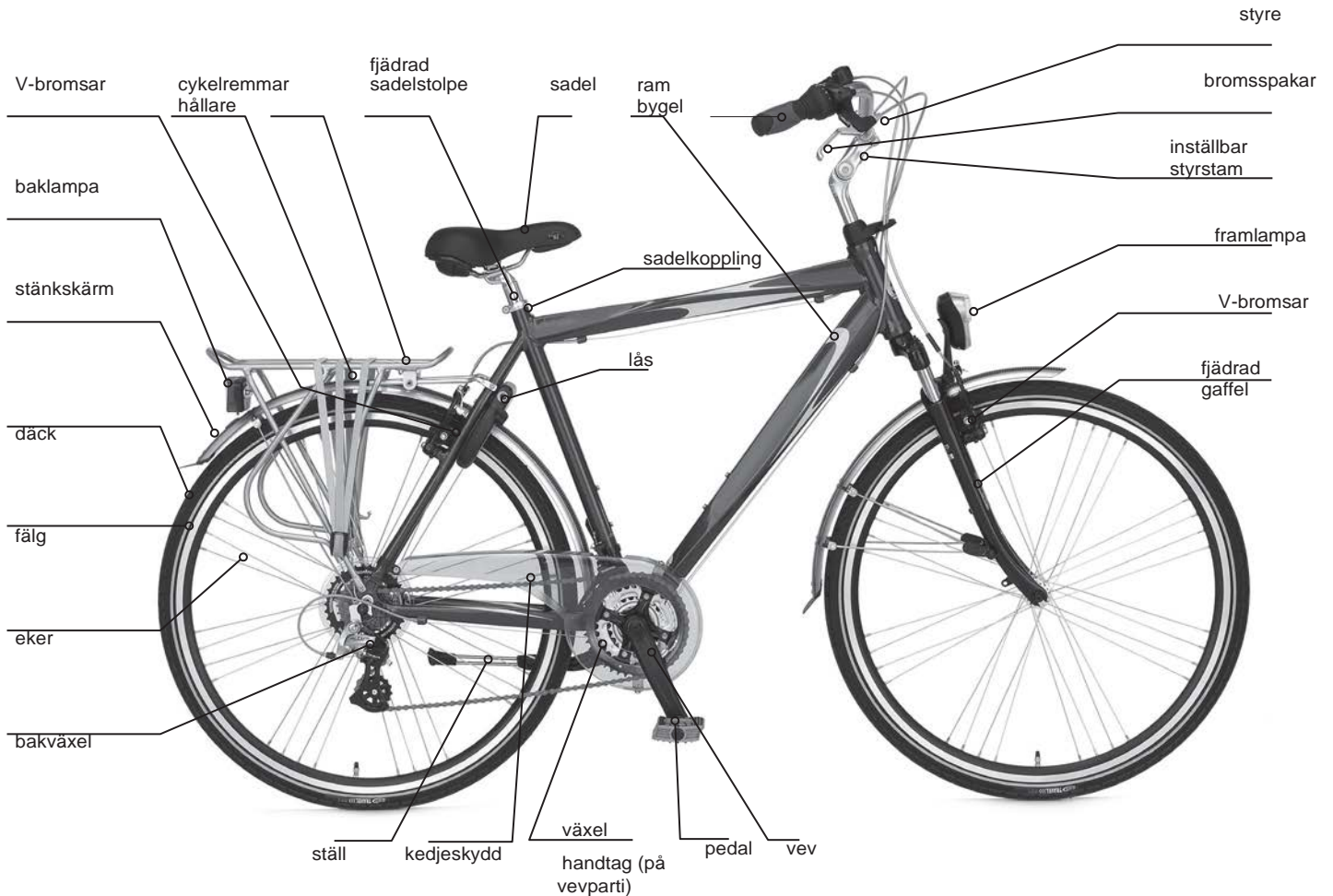
GRUNDLÄGGANDE CYKELTERMER – MOUNTAINBIKE



GRUNDLÄGGANDE CYKELTERMER – CITY BIKE



GRUNDLÄGGANDE CYKELTERMER – TREKKINGCYKEL



OLIKA CYKELKATEGORIER OCH DERAS ANVÄNDNING:

Barncyklar ISO 4210-2: Alla barncyklar upp till storlek 20 tum är avsedda för användning på lekplatser och inhängnade utrymmen, endast under föräldrarnas eller den ansvariga personens tillsyn. Rekommenderad belastning av cyklar med storlek 20 tum är upp till 30 kg; storlek 24 tum upp till 45 kg.

MTB ISO 4210-2: Är avsedda för sportkörning i terräng. Rekommenderad belastning upp till 100 kg.

Racer ISO 4210-2: Är avsedda uteslutande för cykling på landsvägar och vägar med glatt yta. Rekommenderad belastning upp till 100 kg.

Trekkingcyklar och city bikes ISO 4210-2: Är endast avsedda för körning på allmänna trafikvägar och i lätt terräng som utflyktscyklar och fritidscyklar. Rekommenderad belastning på cyklar över 24 tum är 120 kg.

Elcyklar: Cyklar med extra eldrift – E PAC (cyklar med elektrisk assistans, kallas också för e-bikes eller pedelec), där samma villkor som för vanliga cyklar gäller. För att använda elcyklar krävs inget något registreringsnummer, besiktningsintyg, bilbesiktning eller vagnskadeförsäkring. För att cykla på en elcykel behöver du inte ha körkort, och om du är äldre än 18 år behöver du inte ha cykelhjälm. Rekommenderad belastning upp till 120 kg. Elcyklar är cyklar som i de flesta länder klassas som vanliga cyklar. Ta reda på vilka lagar och föreskrifter eller klassificeringar som gäller i ditt land.

Alla våra cyklar är konstruerade för maximal totalbelastning (summan av cykelns vikt, cyklistens vikt och lastens vikt).

Barncyklar: upp till 20 tum 45 kg, upp till storlek 24 tum 60 kg

Racer och MTB: 115 kg

Trekkingcyklar och city bikes:

140 kg **Elcyklar:** 145 kg

CYKELKATEGORI



High-Performance Road

- **VILLKORSTYP 1:** Cykel avsedd för körning på förstärkta underlag, där däcken inte förlorar kontakten med marken.
- **LÄMPLIG:** endast för körning på förstärkta underlag.
- **EJ LÄMPLIG:** för körning i terräng, cyclocross eller utflykter med hållare eller korg.
- **JÄMFÖRELSE:** Användning av material optimeras för att säkerställa låg vikt och specifik prestanda.



Cyklar i kategori 2 är avsedda för körning på underhållna grusvägar eller tegelvägar med lätt lutning, där däcken inte behöver ha ständig kontakt med marken. Maximal höjd för hopp, fall mindre än 15 cm (6 tum)



Driftsvillkor typ 3.

Körning på stigar, köra över små hinder och medelsvåra tekniska avsnitt samt avsnitt där däcken kortvarigt inte har kontakt med marken; hopp och fall mindre än 61 cm (24 tum).

• **OLÄMPLIGT:** för körningsstil "Hardcore Freeriding", "Extreme Downhill", "Dirt Jumping", "Slopestyle" eller väldigt aggressiv eller extrem cykling. Olämplig för hopp, hårda landningar och slag mot hinder.



All Mountain

- VILLKORTSTYP 4: Cyklar lämpliga för körning under villkor 1, 2 och 3 samt för körning på underlag som inte underhålls och är tekniskt svårare med medelstora hinder och små pucklar.
- LÄMPLIG: för körning på stigar med uppförsläp. Cyklar av typ All-Mountain tillåter körning i svårare terräng över större hinder och medelstora pucklar (hopp och fall mindre än 122 cm (48 tum))
- OLÄMPLIG: för extrema former av hopp / körning av typer "Hardcore Freeriding", "Freeriding", "Downhill", "North Shore", "DirtJumping", "Hucking".



Gravity, Freeride och Downhill

- VILLKORSTYP 5: Cyklar avsedd för hopp, hucking, hög hastighet eller aggressiv körning på puckliga underlag eller för landningar på jämna underlag. Denna typ av körning är dock väldigt farlig och det är inte möjligt att förutse hur mycket cykeln belastas, vilket kan leda till att ramen, gaffeln eller enskilda delar överbelastas. Om du vill cykla i terräng under villkor typ 5, utför nödvändiga säkerhetsåtgärder som t.ex. oftare kontroll och byte av utrustningen. Vidare måste du använda komplett skyddsutrustning, som t.ex. integrerad hjälm, smalbensskydd, armbågsskydd och ryggradsskydd.
- LÄMPLIG: för cykling i tuffaste terräng, där endast de mest erfarna cyklisterna cyklar. Termerna "Gravity", "Freeride" och "Downhill" beskriver körningstyper hardcore mountain, north shore, slopestyle. Det handlar om extrem körning och termer som beskriver det ändras ständigt.
- OLÄMPLIG: att använda som ursäkt för att testa vad som helst.



Barncyklar

Cyklar avsedda för barn. Barnen måste ständigt vara under tillsyn av vuxna. Undvik områden där det finns bilar, hinder eller andra faror inklusive lutningar, kantsten, avloppslock; undvik också ojämna underlag och platser i närhet av simbassänger.

Om cyklstens vikt inklusive last är större, kontaktar du din cykelhandlare som justerar och ställer in cykeln vid behov. Vid användning av cykeln för andra ändamål än de som beskrivs i de enskilda kategorierna, kan det inte bara uppstå onormalt slitage, utan dessutom kan viktiga komponenter skadas och användaren skadas allvarligt. Tillverkaren eller cykelhandlaren ansvarar inte för skador som uppkommer pga detta. Felaktig användning kan också leda till att garantin upphört att gälla.

PACKNING

Det finns olika sätt att transportera packning på en cykel. Ditt val kommer för det första att bero på packningens vikt och volym och den cykel som du avser använda. Cyklisterna som cyklar på MTB och racers använder oftast en rygsäck. Prata med din cykelåterförsäljare om cykelhållare som är lämpliga för din cykel. Låt om möjligt en kvalificerad medarbetare i butiken installera hållaren.

MONTERING OCH ANVÄNDNING AV TILLBEHÖR ELLER CYKELUTRUSTNING

Innan du köper tillbehör eller utrustning för din cykel (cykeldator, lampa, väska, barnstol, ställ o.s.v.) ska du alltid prata med din cykelhandlare och rådgöra om sådan utrustning är lämplig för din cykeltyp.

Vid monteringen måste du följa instruktionerna från tillverkaren eller utrustningens leverantör. Felaktigt monterad, olämplig eller ej godkänd utrustning kan försämra cykelns funktion och orsaka att man tappar kontrollen över cykeln och faller.

Vid byte av vev eller däck, respektive när cykeln kompletteras med stänkskärmar ska du beakta att avståndet mellan skon och däcket kan bli kortare.

TRANSPORTERA BARN

Barnstolen är monterad på cykelramen. Fästen som är avsedda för att hålla fast barnstolen är ofta konstruerade för att barnstolen endast används ibland och barnstolen kan därmed monteras på nästan alla cyklar som har den nödvändiga utrustningen. Barnstolen kan endast monteras om cykeln är utrustad med en skydds fjäder för sadeln. **För att förhindra att barnet klämmer sina fingrar, ska du montera barnstolen på cykeln med oskyddade sadelfjädrar. Ta reda på vilka föreskrifter för transporter av barn som gäller i ditt land.** Kontakta din cykelhandlare om du har frågor. Normalt sett är det inte tillåtet att koppla barnvagnar bakom cyklar.

FÖRE ALL ANVÄNDNING

Kontrollera alltid cykelns skick innan du cyklar:

- Om allt anslutningsmaterial är korrekt åtdraget och om det inte uppstått några deformationer, repor eller andra mekaniska skador på delarna,
- Lär noggrant känna cykelns manöverreglage, särskilt bromsarna, växlarna och pedalerna,
- Kontrollera cykelns skick – se kapitlet Grundläggande anvisningar.

FÖRSTA 150 km

De första 150 km kan definieras som en inkörning, där cyklisten tar emot många nya intryck och härliga upplevelser från den nya sporten. Å andra sidan testas även cykelns driftsäkerhet och livslängd.

Kör försiktigt på allmänna vägar och följ trafikföreskrifterna, så att varken du eller någon annan kan bli utsatt för faror. Dessa föreskrifter kan skilja sig åt i olika regioner och länder.

VAD SKA DU BEAKTA VID INKÖRNINGEN?

Även om cykeln ställs in korrekt före drift, kräver komponenternas tillverkningsteknik och deras montering en viss drifttid för att rätt funktion ska stabiliseras. Generellt gäller att allt som rör sig och roterar behöver hitta och jämna ut sin bana, och allt som är fast mekaniskt anslutet måste sätta sig och bilda nödvändiga kontaktområden. Genom att kontaktyornas grovhet jämnas bildas det spelrum vid roterande eller glidande delar, vid fasta anslutningar att de blir slappa.

Vad innebär detta? Pedalerna kan i början gå trögt, men med tiden får de ett kännbart spelrum. Detsamma gäller för sadelstolpen, med vilken det i början kan vara svårt att ställa in sadelns höjd. Hos dyra komponenter med slipade banor löses detta problem i vanliga fall på en gång via justering.

Däremot delar med pressade, ofta ej runda och inte så hårda ytor för kulor, är svåra att justera och ibland är det praktiskt sett omöjligt att ställa in dem optimalt för en lång tid. De enskilda platserna som noggrant övervakas, där bristande underhåll kan ha väsentlig påverkan även ur säkerhetens synvinkel: Om det vid drift uppstår skador på cykeldelar eller -komponenter rekommenderar vi att du byter ut dem omgående. Använd endast originalreservdelar från auktoriserade cykelhandlare.

Vi rekommenderar att du lämnar in din cykel i regelbundna intervall, minst en gång per år för kontroll hos en auktoriserad cykel- verkstad! Vid fall av olyckor rekommenderar vi uttryckligen att du låter cykeln kontrolleras hos en auktoriserad verkstad.

1. Anslutning av vevar till axeln

- Genom att dra åt skruven / muttern i axeln med en nyckel, kontrollerar du anslutningen av vevar till axeln. Detta ska i början utföras före varje cykeltur, senare ibland, dock alltid, om det hörs regelbundna ljud från vevpartin eller om du misstänker att det uppstått spelrum. För spelrum som uppstått på grund av otillräcklig åtdragning av vevens skruv (vevens fyrkant deformeras) i axeln, gäller inget garantianspråk eller anspråk på byte.

2. Dra åt pedaler i vevar

- Kontrollera regelbundet att axlarnas frontdelar sitter korrekt på vevarnas yta med en nyckel storlek 15, inte bara efter första cykelturen. För pedaler som inte är åtdragna i vevar och senare uttryckning (skada) av gången i vevar gäller inget garantianspråk eller anspråk på byte.

3. Styrlager

- Kontrollera före varje körning att låsmuttern i styret är åtdragen, samt ta genom att knacka på framhjulet reda på om det inte uppstått spelrum i styrlagret som senare helt skulle kunna förstöra styrpluggarna.
För felaktig åtdragning och senare förstöring av styrlager gäller inget garantianspråk eller anspråk på byte.

Integrerat styrlager

- Kontrollera före varje körning att insexskruven uppe på styret är åtdragen, samt ta genom att knacka på framhjulet reda på om det inte uppstått spelrum i styrlagret som senare helt skulle kunna förstöra styrpluggarna.
För felaktig åtdragning och senare förstöring av styrlager gäller inget garantianspråk eller anspråk på byte.

4. Styrstammens skruvar

- Ibland är det bra att dra åt styrstammens skruvar, framför allt fattningens skruv—ett styre som vrider sig är väldigt farligt vid körning.

5. Bromsar

- Tryck före varje körning på båda bromshandtagen och kontrollera visuellt att beläggen på frambromsen och bakbromsen är korrekt inställda gentemot fälgen – se Grundläggande instruktioner nedan.

HUR SKA MAN CYKLA VID INKÖRNINGEN?

Mer känsligt och mer igenkännande än med en cykel som redan körts in. Cykla långsammare i början, undvik extrema sluttningar i tuff terräng.

Där kan du cykla när du inte längre är osäker och när du får den skicklighet som krävs för att styra din nya cykel. Det lönar sig starkt att samlar erfarenhet under de första kilometerarna, observera cykeln och sedan justera och dra åt allt som lossnar. Ha alltid med verktyg, använd sunt förnuft och framför allt känsla!

Genom att finjustera ställskruven på växeln, oftast med ett halvt eller helt varv, kan tyst gång återfås. Hos bakväxeln utförs justeringen med byggskraven på växelreglaget, men ibland är orsaken att vajern är för mycket eller för lite spänd och att draget behöver justeras. Ibland händer det att kopplet skaver i olämplig position mot kedjan eller till och med gör växlingen svårare eller omöjlig.

Framväxeln måste alltid finnas i parallell linje med växeln och i rätt höjd. Justeringen är ett nödvändigt villkor för att cykeln ska fungera. Om kedjan inte är okej kommer drivningen inte heller att fungera bra. En fast kedjedel betyder att kedjan går trögt, eller att den kommer fel i kuggarna, vilket visas framför allt på de minsta kuggarna så att kedjan skjuter upp eller hoppar. En torr kedja försvårar med sitt mekaniska motstånd körningen och gör att det går betydligt långsammare att växla. För smörjningen rekommenderar vi att du använder tunna oljor med teflon och stor insugningsförmåga (t.ex. GT 85) eller särskilda smörjmedel för kedjor (Castrol). Klassiska maskinolja är betydligt billigare, men du måste bokstavligen hålla dem över kedjan och torka av överflödiga olja från ytan, men ändå är det i princip omöjligt att förhindra att det blir kvar smörjrester. Vi rekommenderar att du kontrollerar kedjan från första början fram till slutet av dess tekniska livslängd. Om du missar tiden som är lämplig för byte, är det nästan säkert att du även kommer att behöva byta

kassetten och kanske även vevpartiet. (Detta händer dock säkerligen inte under de första 150 km.) Glöm inte att om du av någon anledning kommer att ta isär kedjan, är detta lämpligt att göra det på alla andra platser än i tappen. Svarta kopplingstappar har nämligen större diameter än andra tappar och genom att trycka ut dessa förstoras öppningen i avsnittet så mycket att vidare anslutning med tapp inte kommer att fungera pålitligt och att det med stor säkerhet kommer att hända att kedjan kommer att kopplas isär på denna plats igen. Svarta tappar ska uteslutande användas för anslutningen, undvik dem alltid vid isärtagning.

NÖDVÄNDIGA VERKTYG

- Insexnycklar 8, 6, 5, 4, 3, 2
- Tunna sidonycklar 8, 17, 14, 13, 3, 2
nödvändig storlek)
- Stjärnjejsel, mindre och större
- Monteringsspackar
- Sidonycklar 15, 10 (2x), 9, 8
- Nycklar för styrlager 40, 36, 34 (2x efter
- Reparationsatts för däck
- Cykelpump

Vad mer kan du ha nytta av, även om det inte krävs?

- Kedjenitare HG
- Avdragare eller specialnycklar för kassetter
- Vevavdragare (med motsvarande sidonyckel)
- Stängd mutternyckel 14 (15) mm
- Medel för lossning av kugghjul 2 x (piskor)
- Centreringsgaffel
- Centreringsnyckel
- Slitagemätare för kedja och kugghjul

Många servicearbeten och reparationer kräver expertkunskap och -verktyg. Börja aldrig justera en cykel om du tvivlar på att du kan slutföra åtgärden. Fel service kan sätta ditt liv eller hälsa på spel eller orsaka skador på din cykel eller tredje part.

GRUNDLÄGGANDE INSTRUKTIONER

Observera: Det finns många rörliga komponenter på en cykel (flätade hjul, vevparti, kedja och annat), och vid deras användning finns det risk för att leder, hår eller kläder fastnar i dem. Var därför väldigt försiktig inte bara vid vanlig användning, utan också när du underhåller din cykel. Cykeln och dess komponenter har sin livslängd och använt material slits med tiden. Om livslängden på en komponent håller på att ta slut, kan denna komponent plötsligt sluta fungera, och orsaka att föraren skadas allvarligt eller avlider. Vid antydning om att livslängden på någon av komponenterna håller på att ta slut, måste denna bytas omedelbart. Ett haveri kan avsluta livslängden på enskilda cykelkomponenter i förtid. Dessa kan plötsligt gå sönder och orsaka att du förlorar kontrollen över styrningen och därmed äventyras ditt liv eller hälsa eller orsakar skador på din cykel eller skada för andra personer. Om cykeln långvarigt utsätts för direkt solljus kan det leda till att de fluorescerande färgerna eller neonfärgerna bleknar eller ändras. Vi rekommenderar att du inte utsätter cykeln för direkt solljus eller förvarar den i direkt solljus. Böjda delar, framför allt de av aluminium, kan gå av utan föregående varning. Dessa kan inte heller repareras eller rättas till, eftersom det alltid finns risk för brott. Det gäller framför allt gafflarna, styret, styrstammarna, vevarna och pedalerna. Om du är osäker är det säkrare att byta dessa delar. Kontakta din cykelhandlare. Om din cykel är utrustad med komponenter av kolfiber, är det ett måste att efter en olycka låta cykeln kontrolleras av en expert hos den cykelhandlare, där du köpte cykeln. Kolfiber är ett extremt starkt och hållbart material som utmärker sig med låg vikt. Tack vare dessa egenskaper lämpar sig materialet för tillverkning av högkvalitativa delar. Kolfiber är dock även känsligt och har vid olyckor tendenser att brytas i böjställen. Om en komponent av kolfiber utsätts för starka slag eller överbelastning behöver det inte synas att komponenten är skadad. Det betyder dock inte att den inte är det. Skador på inre kolfibertrådar behöver nämligen inte synas som ändringar på materialets yta. Att använda kolfiberdelar efter att de utsatts för starka stötar eller överbelastning är därmed väldigt farligt. Skadade kolfiberkomponenter kan plötsligt gå av och allvarligt skada föraren. Om du hör klickljud från ramen, gaffeln eller annan komponent av kolfiber på din cykel, eller om du upptäcker gropar, deformationer, missfärgningar, repor eller sprickor i dem, får du absolut inte använda cykeln tills den skadade delen bytts ut! Kontakta genast din cykelhandlare och be om råd. Kolfiberkomponenter får aldrig utsättas för höga temperaturer som är nödvändiga vid till exempel pulverbehandling eller när lacket bränns. Sådan temperatur skulle kunna skada komponenten. Undvik att förvara cykeln i bilen, om den utsätts för direkt solljus. Förvara inte heller cykeln i närheten av värmekällor.

Framgaffel:

En böjd eller skadad gaffel måste bytas ut, reparera den inte.

Framhjul:

Hjulet ska sitta korrekt i framgaffeln och säkras med låsskruvar. Navet tätas mot fukt och smuts, men måste även regelbundet kontrolleras efter körning i tuff terräng (tuff terräng kallas i hela handboken terräng som är dammig, med slam, gropar o.s.v.). Hjulet måste rotera fritt när det vrids med handen.

Vid rotationen ska endast minimal friktion eller spelrum synas. Körning med felinställda snabbkopplingar kan orsaka att hjulet vinklas eller lossnar, vilket kan skada hjulet och orsaka allvarliga personskador eller dödsfall. Detta kan sätta ditt liv eller hälsa på spel eller orsaka skador på din cykel eller skada andra personer.

Därför måste du:

- 1) Be din cykelhandlare om exakta instruktioner hur du säkert sätter fast och demonterar hjul.
- 2) Förstå och använda rätt teknik när du använder hjul med snabbkopplingar.
- 3) Kontrollera före varje cykeltur att hjulet sitter fast.
Att ta bort eller skada snabbkopplingsmekanismen är väldigt farligt och kan leda till att garantin upphör att gälla samt orsaka allvarliga skador eller dödsfall.
Felinställd snabbkopplingsmekanism kan orsaka att hjulet vinklas eller lossnar, vilket kan leda till allvarliga personskador eller dödsfall.
- 4) Kontrollera före varje cykeltur att fälgen inte är sliten för mycket. En sliten fälg kan sätta ditt liv eller hälsa på spel eller orsaka skador på din cykel eller tredje part.

Bakhjulet:

Hjulet måste sitta korrekt i bakgaffeln och säkras med låsskruvar. Navet tätas mot fukt och smuts, men glöm inte att kontrollera det regelbundet framför allt vid körning i tuff terräng. Hjulet måste rotera fritt när det vrids med handen. Vid rotationen borde endast minimal friktion eller spelrum synas. Körning med felinställda (ej åtdragna) snabbkopplingar kan orsaka att hjulet vinklas eller lossnar, vilket kan äventyra ditt liv eller hälsa eller orsaka skador på din cykel eller skada andra personer.

Därför måste du:

- 1) Be din cykelhandlare om exakta instruktioner hur du säkert sätter fast och demonterar hjul.
- 2) Förstå och använda rätt teknik för festsättning av hjul med snabbkopplingar.
- 3) Kontrollera före varje cykeltur att hjulet sitter fast.
Att ta bort eller skada snabbkopplingsmekanismen kan orsaka att hjulet vinklas eller lossnar, vilket kan äventyra ditt liv eller hälsa eller orsaka skador på din cykel eller skada andra personer.
- 4) Kontrollera före varje cykeltur att fälgen inte är sliten för mycket. En sliten fälg kan sätta ditt liv eller hälsa på spel eller orsaka skador på din cykel eller tredje part.

Fälg:

Fälgar får inte vara skadade och måste vara korrekt centrerade. Kontrollera regelbundet deras tillstånd och slitage.

Slitage

- a) Safety System – fälgens slitage indikeras av djupet av den långsgående linjen på bromsytan. Om linjens djup är minimalt, ska fälgen inte användas, utan bytas av cykelhandlaren.
- b) RDA System – slitage eller skador på fälgen indikeras med färglös vätska som rinner ut ur fälgens tomrum. I detta fall ska fälgen inte användas, utan bytas av cykelhandlaren.

Mittpartiet:

Mittpartiet ska kontrolleras regelbundet samt alltid efter körning i tuff terräng. Axeln måste rotera fritt utan att visa spelrum på sidan. Låsringen måste dras åt och lagren måste smörjas bra.

Styre:

Justera styret så att du känner dig bekväm när du cyklar och dra åt alla skruvar tillräckligt på styrstammen i området där styret går igenom styrstammen.

Strecket som betecknar maximal inskjutning får inte synas ovanför styrlagret. Skadade handtag på styret kan orsaka att man tappar kontrollen över cykeln och faller. Om styrets handtag har förskjutits kan sätta ditt liv eller hälsa på spel eller orsaka skador på din cykel eller tredje part. Vi rekommenderar att dra åt skruvar som fixerar styret med åtdragningsmoment 7 Nm. Om ditt styre är utrustat med styrförlängning (hörn), rekommenderar vi att dra åt dem med 7 Nm.

Användning av racerdel eller andra medel på styret kan negativt påverka cyklistens reaktionsförmåga vid bromsning och i kurvor.

Bakväxel och framväxel:

Måste vara korrekt inställda. Växla endast när du trampar i pedalerna och vid körning i uppförsläge ska du försöka lätta på benen när du växlar (minska kedjespänningen). Undvik stötar mot bakväxeln. Om bak- eller framväxeln är felinställda, ska du aldrig växla till minsta eller största kugghjul. Kedjan kan blockeras och du kan förlora kontrollen över cykeln och falla. Vevparti inkapslat i bakhjulets nav: City bikes har vevpartier i vanliga fall inkapslade i bakhjulets nav.

Kedja:

- Mät i regelbundet kedjans spänning och byt den vid behov (cirka efter 1 000 km).
- Smörj den ofta och rengör den med tunn olja, torka bort överflödigt fett med en trasa.
- Kedjans livslängd kan skilja sig åt beroende på kedjans märke och driftvillkor. Vi rekommenderar att du byter ut kedjan hos specialiserade verkstäder.

Hos cyklar med en växel måste kedjan vara tillräckligt spänd. Om kedjan blir lös, måste den spännas igen. Kedjan kan spännas genom att lossa muttern på bakhjulet och dra hjulet utåt. Sedan drar du åt bakhjulets mutter igen.

City bikes har i vanliga fall ett skydd som täcker hela kedjan. Detta skydd skyddar kedjan mot slam och regnvatten och föraren mot fett från kedjan.

Kontrollera regelbundet att kedjan är spänd. Öppna kedjans skydd och kontrollera att kedjan är spänd. Om du trycker mot kedjan (mellan det bakre och främre kedjehjulet) och den flyttas (uppåt eller nedåt) med cirka 10 mm, är kedjan optimalt spänd. Om kedjan flyttas med mer än 10 mm, är dess spänning för låg och den måste spännas mer. Lossa de bakre skruvarna och flytta hjulet bakåt. Dra åt skruvarna igen vid denna justering.

Trekkingcyklar har i vanliga fall ett öppet kedjeskydd som skyddar föraren mot fett från kedjan.

Däck:

Däck ska vara pumpade till rätt värde, d.v.s. till ett tryck med mindre värde än det maximala lufttrycket som rekommenderas på fälgen eller däcket. Använd en hand- eller fotpump. Kontrollera att däcken sitter i fälgen.

Pumpa inte däcket för mycket. Ett för stort tryck kan skada däcket eller fälgen och orsaka skador på cykeln och att föraren eller fotgängare eller åskådare skadas. Använd inte luftslangar på mackar för att pumpa cykeln.

Vevar och pedaler:

Smörj pedaler ibland, framför allt efter körning i tuff terräng. Om vevar eller vevpartier böjs, försök inte att rätta till dem. Dra åt vevskruvarna efter första körning, kontrollera skruvarna i vevpartin och pedalexeln. Fortsätt aldrig cykla om veven (vevens fyrkant) lossnar från mittaxeln, eller pedalen i veven. För spelrum i vevar och pedaler som uppstått på grund av bristande underhåll gäller inga garantianspråk.

Clips:

Användning av pedaler med clips kräver en del skicklighet. Om du inte klarar av detta automatiskt, krävs det en hel del koncentration, som kan reducera din förmåga att vara observant vid styrning och därmed kan leda till att du tappar kontrollen över cykeln och faller. Träna på att använda clipsen utanför farliga eller mycket trafikerade vägar. Dra inte åt clipsen, om du inte är säker på hur de används. Systempedaler kan endast användas i kombination med speciellt anpassade skor som snäpper fast i pedalen. Körning- en kräver perfekt kunskap om hur systempedaler används, annars förlorar man uppmärksamheten vid styrning, vilket leder till att man tappar kontrollen över cykeln och faller. Träna på att använda systempedaler utanför farliga eller mycket trafikerade vägar.

Bromsar:

SKIVBROMSAR:

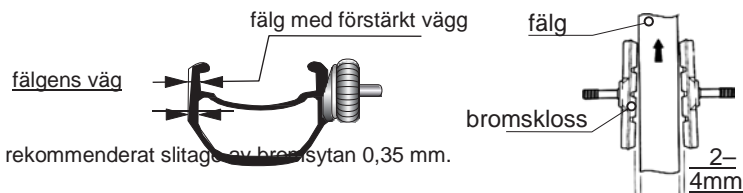
Skivbromsar, likaså fälgbromsar, aktiveras med spakar på styret. Skivbromsar utmärker sig med enastående bromsprestanda och hållbarhet mot dåligt väder. I jämförelse med fälgbromsar reagerar de mycket snabbare vid regn och uppnår maximal bromseffekt nästan omedelbart.

Nya bromsskivor måste köras in innan de uppnår sin optimala bromsprestanda. I detta syfte ska du 30x till 50x accelerera cyklingen till cirka 30 km/h och sedan alltid bromsa tills du stannar helt. Vid användning blir skivbromsar varma. Rör därför inte vid skivan eller bromsklorna, framför allt kort efter en lång körning nedförsläcke.

Använd inte vatten eller andra vätskor för att kyla skivbromsarna.

Kontrollera regelbundet bromsbeläggens slitage. Kontrollera regelbundet visuellt att oljan i kopplingen slang / rem / spak inte läcker genom att trycka på bromsspaken. Om bromsvätskan läcker ska du genast kontakta den cykelhandlare där du köpte cykeln, eftersom läckaget kan orsaka att bromsarna slutar fungera.

Bromsbelägg och bromsskivor ska endast rengöras med sprit eller specialmedel. Låt din cykelhandlare regelbundet kontrollera och justera bromsarna.



Varning: På cykelmodeller med V-bromsar eller andra fälgbromsar uppstår det slitage på fälgens bromsyta. Därför ska man beakta fälgens och bromsklossens slitage. På våra cykelmodeller hittar du två indikationstyper för att fälgen är sliten.

Bromsgummin ska vara inställda 2-4 mm från fälgen, de ska luta bort från fälgen som det visas på bilden. Kontrollera dem med avseende på slitage och byt dem vid behov. Avlägsna eventuell olja eller smuts som samlats på fälgen samt bromsskor.

Det är viktigt att exakt ställa in bromsarna med hänsyn till rörelseintervallet (steget) av bromsspaken, så att full bromskraft används i den. Om det inom bromsspaken rörelseintervall inte uppnås maximal bromskraft, kan du förlora kontrollen över cykeln, vilken kan äventyra ditt liv eller hälsa eller orsaka skador på din cykel eller skada andra personer.

Observera: Körning i fuktiga förhållanden är mycket svårare än när det är torrt. I detta fall är bromseffekten reducerad, och cyklisten borde därför vara mer observant.

Bromskraftregulator kan användas hos fälgbromsar (V-bromsar), mekaniska skivbromsar samt rullbromsar (Shimano Inter-M). Beroende på bromsarnas konstruktion är den mekaniska bromsen utrustad med bromskraftregulator. Bromskraftregulatorn reglerar bromsspakens kraft och förhindrar att framhjulet blockeras. Bromskraftregulatorn finns inbyggd mellan bromsspaken och fälgbromsen.

Hos bromsen Shimano Inter-M kan det vid användning av bromskraftregulatorn uppstå visst buller som dock inte tyder på en skada.

Styrkablar:

Spänn kablarna korrekt. Kontrollera dem regelbundet, låt dem inte vara lösa, och byt dem vid slitage. Gör aldrig öglor på kablarna. Använd aluminiumändar som skyddar mot att kabelns ände flätas isär.

Sadeljustering:

Justera höjden och vinkeln så att det är bekvämt för dig att cykla. Dra inte upp sadelstolpen högre än markeringen för minimal inskjutning i cykelramen visar. Om sadelstolpen vrider sig med sadeln i ramen, dra åt sadelstolpen med sadelbulten.

Om sadelstolpen dras upp högre än markeringen för minimal inskjutning, kan den brytas, och du kan förlora kontrollen över cykeln och falla. Försäkra dig när du justerar sadeln om att du har fixerat den ordentligt före körningen, annars kan sadeln förstöras eller så kan du förlora kontrollen över cykeln och falla. Kontrollera regelbundet sadeln och försäkra dig om att den sitter fast ordentligt.

Vid körning med dåligt åtdragen sadelstolpe kan sadeln vrida sig eller röra sig, vilket kan leda till att du förlorar kontrollen över cykeln och faller.

Därför:

- 1) Rådgör med din cykelhandlare hur sadelstolpen fixeras och dras åt rätt.
- 2) Förstå rätt teknik för snabbkoppling av sadelstolpen och använd den.
- 3) Kontrollera att sadelstolpen sitter säkert fast före varje körning.

Reflektorer och reflexer:

Reflektorer och reflexer ska vara monterade på framgaffeln, baksidan av pedalen och i hjulens ekrar. Byt omgående ut dem om de är skadade.

Körning utan lämplig belysning och reflexer i skymning, mörker och när synligheten är reducerad är farlig och kan medföra allvarliga personskador eller dödsfall.

Ramen:

Kontrollera regelbundet att lacken i rörskarvarna inte är skadad. På så sätt kan en böjning eller brott i ramen upptäckas.

Byt omgående ut en böjd eller sprucken ram, eftersom andra ramdelar då överbelastas, vilket medför en stor risk för olyckor.

Styrlager:

Se till att låsmuttern är fast åtdragen, gaffeln ska kunna röra sig fritt. Dra åt muttrar och skruvar efter behov. Kontrollera att ingen del är skadad och beakta vid återmontering av styrstaget rätt sammansättning av alla delar.

Olämplig justering av styrlagret kan påverka styrningen och orsaka att du tappar kontroll över cykeln och faller. Lämna din cykel hos din cykelhandlare och låt en specialist justera styrlagret.

MONTERINGSINSTRUKTIONER

Rekommenderade åtdragningsmoment för cykelkomponenter

Alla åtdragningsmoment är angivna i enheten Newton-meter [Nm]. Kontakta din cykelhandlare om du är osäker.	
Komponent	åtdragningsmoment [Nm]
- ekrar, nav, kassett -	
Kassett	30-45
Åtdragning av muttrar på axelns nav mot ramen (gäller inte för	29-40
Tomgångsdrev	34-45
- styrlager, styre, sadel, sadelstolpe -	
Styrstammens skruv för gängat styrlager	19-30
Styrstammens fixerskruv (för "ahead"-styrlager)	6-9
Styrstam – åtdragning av styret med 4 skruvar	9-12
MTB – hörn	6-12
Åtdragning av sadeln i sadelstolpen	2 skruvar 17-19 1 skruv 24-30

Komponent	åtdragningsmoment [Nm]
Sadelstolpe – åtdragning i ramen. OBS: Sadelstolpen behöver endast minimal åtdragning för att inte skjutas in i ramen eller för att inte vrida sig i ramen. För stor åtdragning kan skada både	5-7
- vevar, mittparti pedal -	
Pedal i veven	35-40
Shimano® Octalink XTR åtdragning av veven med skruv (M15	40-49
Mittpartin skålar Shimano® Hollowtech II (2004 XTR, XT, Dura-Ace)	34-50
Mittpartin skålar Shimano® Hollowtech II (2004 XTR, Dura-Ace, XT)	10-15
Vänster sida, ställskruv Shimano® Hollowtech II	0,5-0,7
Vev, åtdragning till axel (inklusive fyrkantsaxlar, även typ ISIS)	34-45
Inkapslat mittparti	40-50
- bakväxel, framväxel, växel -	
STI-växel till styret	5,5-8
Vridväxel / växel i handtaget	"Revo"shifter 5,6-7,9
FD-fattning (framväxel)	5,0-6,8
FD-fattning (framväxel), kolfiberramar	1,2-2
FD-kabelåtdragning	4,5-6,8
RD-åtdragning till ram (bakväxel)	8-10
RD-kabelåtdragning	3,4
RD-åtdragning av växelns remskivor	3,4-4
- bromsar -	
Bromsklor (racer)	7,9-10
Bromsklor MTB	5,6-6,8
Bromsklossar – med gänga	5,6-6,8
Bromsklossar – utan gänga	7,9-9
Bromsklor MTB, fastsättning av vajern	5,6-7,9
Bromsklor racer, fastsättning av vajern	5,6-7,9
Bromsspakar – MTB-typ	5,6-7,9
Bromsspakar – STI, ERGO	5,6-7,9
- skivbromsar -	
Skiva mot navet	Hayes® 5,6
Hydraulisk bromsrem / ram	5,6-7,9
Hydraulisk slang / spak / rem	4,5-6,8

Omräkning till andra mått:

in-lb. = ft-lb. x 12

in-lb. = Nm x 8,851

in-lb. = kgf-cm / 1,15

CYKELINSTÄLLNING EFTER CYKLISTENS BEHOV

Den avgörande parametern för att ställa fast rätt ramstorlek som du behöver är framför allt din längd. Se framför allt till att du har tillräckligt med plats under skrevet, för att inte skada dig när du snabbt hoppar av cykeln.

Val av en specifik modell avgör i hög utsträckning i förväg hur cyklisten kommer att sitta på cykeln vid körning. Genom att byta några komponenter kan cykeln anpassas till din kropp. Detta gäller särskilt för sadelstolpen, styrstammen och bromsspakarna.

Alla åtgärder som beskrivs i detta kapitel kräver erfarenhet, motsvarande verktyg, händighet och kvalifikation. Begränsa dig till att ställa in sadelns läge, och låt andra åtgärder utföras av kvalificerad personal. Om du inte är nöjd med din cykels inställning, sittläget eller någon komponent, kontaktar du den cykelhandlare som sålde cykeln till dig.

OBSERVERA: Var särskilt observant vid åtdragningen av skruvkopplingarna. Följ föreskrivna åtdragningsmoment, eftersom för lösa eller för mycket åtdragna skruvar kan orsaka att sadelstolpen skadas. Använd en momentnyckel och överskrid aldrig det tillåtna åtdragningsmoment.

MONTERING AV FRAMHJULET

- Lossa snabbkopplingen (mutter).
- Sätt hjulet i gaffeländarna.
- Flytta snabbkopplingens spak med 90 grader från hjulet axeln och dra långsamt åt med vingmutter.
- Fäll in snabbkopplingen till stängt läge (borde utföras med tummen).
- **OBSERVERA: Försäkra dig om att hjulet är låst i snabbkopplingsmekanismen eller fast åtdraget med muttrar.**

MONTERING AV STYRET

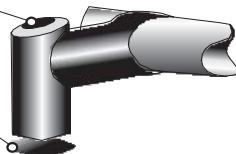
- Lossa skruven i styrstammen, tills konen inte lossnar. Lägg den i framgaffelns rör minst på strecket för minimal inläggning!
- Styret är lodrätt mot framhjulet.
- Läs noggrant föreskrivna åtdragningsmoment som gäller för åtdragning av kolfiberstyren i styrstammen före åtdragning.
- Kontrollera åtdragningen genom att lägga framhjulet mellan benen, hålla hjulet med benen, och sedan försöka vrida med styret.

MONTERING AV STYRSTAMMEN MED GÄNGAN I GAFFELN

- Lossa skruven i styrstammen, tills konen inte lossnar.
- Lägg den i framgaffelns rör minst på strecket för minimal inläggning!
- Styret är lodrätt mot framhjulet.
- Dra fast åt skruven i styrstammen.
- Kontrollera åtdragningen genom att lägga framhjulet mellan benen, hålla hjulet med benen, och sedan försöka vrida med styret.
- **OBS: Kör aldrig ut utöver strecket som visar max eller stopp**

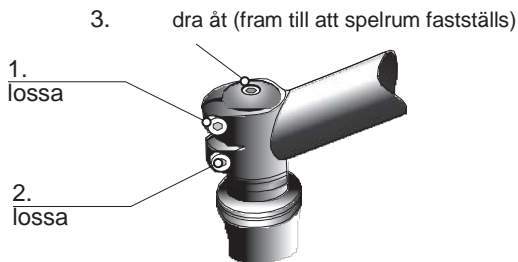
styrstammens skruv

styrla



MONTERING I AHEAD-STYRSTAM PÅ GAFFELN

- Lossa front- och sidoskruvarna i styrstammen och skruven i styrlagret. Skjut på styrlagret på framgaffelns rör.
- Styret är lodrätt mot framhjulet.
- Dra fast åt styrlagrets skruv i styrstammen och sedan alla styrstammens skruvar.
- Kontrollera åtdragningen genom att lägga framhjulet mellan benen, hålla hjulet med benen, och sedan försöka vrida med styret.
- **OBSERVERA: vi rekommenderar att du drar åt styrstammens skruvar med ett åtdragningsmoment på 7 Nm. Se upp för att dra åt skruvar för mycket. Det kan skada styrstammen.**



MONTERA SADELN

- Smörj sadelstolpen och sätt den i ramen, minst dock fram till strecket för minimal inskjutning. Fixera med hjälp av snabbkopplingsmekanismen eller skruv. Studera noggrant föreskrivna åtdragningsmoment före åtdragningen.
- Ställ in sadelns vinkel så att den är lodrätt mot brickan. Dra åt sadelns lås.
- Försök att vrida sadeln åt sidan. På så sätt kontrollerar du åtdragningen.

ANMÄRKNING: Sadeln kan ställas in så att den är närmare eller längre bort från styret. Det kan uppnås genom att flytta sadeln i skenorna och säkra den med sadelstolpens lås eller genom att fast dra åt muttern.

Obs: Skjut aldrig ut sadelstolpen utöver strecket som visar max eller stopp.

INSTÄLLNING AV SADELNS LÄGE OCH LUTNING

Hur du sitter på cykeln och hur bekvämt det därmed är att cykla, samt kraften hur du trampar i pedalerna, avgörs delvis av sadelns avstånd från styret. Detta avstånd kan delvis ändras genom att du flyttar sadelns skenor i sadelstolpens klämma.

- För att kunna trampa rätt måste sadeln vara inställd lodrätt. Om du lutar den framåt, överför du tyngdpunkten mer mot styret och din vikt kommer att ligga mer på dina armar. Du måste även räkna med att du kommer att tendera att glida av sadeln.

Hos nya sadeltyper avgör sadelstolpen både lutning, samt sadelns vertikala läge och säkras med insexskruv.

Vissa sadlar har två skruvar som gör inställningen av lutningen mer exakt. Andra typer har så kallade spännskruvar för sadlar som i vanliga fall har två muttrar som är skruvade på en enda genomgångsskruv.

- Lossa en eller båda skruvarna i sadelstolpens övre del. Vrid skruvarna maximalt typ till tre varv motsols, i annat fall kan de falla ut. Flytta sadeln efter behov framåt eller bakåt. Du kan slå lätt i sadeln för att flytta den.
- Innan du drar åt skruvarna ska du kontrollera att sadeln är i lodrätt läge. Kontrollera om du har fixerat sadelstolpen korrekt – ta tag i sadeln med händerna i båda ändar och försök att vrida den. Om det inte går är allt ok.

OBSERVERA: Glöm inte att skruvkopplingarna måste vara åtdragna till angivet åtdragningsmoment. Om dessa värden inte följs, kan det leda till att sadelstolpen skjuts in oönskat eller skadas. Sätt fast skenor i sadelklämman endast i deras raka del, så att sadeln inte lossnar!

INSTÄLLNING AV RÄTT SADELHÖJD

Rätt sadelhöjd är den höjd som ger dig maximal komfort och effektivitet när du trampar. När du trampar i pedalerna borde du inte heltkunna sträcka benet i den längsta punkten, annars kommer ditt trampande att vara klumpigt. Du kan ställa in sadelns höjd på följande enkla sätt. Bäst är att göra det med skor med platt sula.

- Sätt dig på sadeln och placera en häl på pedalen i lägsta läge. I detta läge borde benet vara helt sträckt och höfterna borde inte vara lutade åt någon sida.
- Ställ in sadelhöjden så att du lossar fästskruven eller snabbkopplingens spak i sadelstolpen (läs först kapitlet "Snabbkopplin- gar"). För att lossa skruven ska du använda motsvarande verktyg, vrid den först två eller tre varv moturs.

OBSERVERA: Hos vissa MTB-modeller gör lägre sadelläge att cykeln är enklare att styra. Det är även lämpligt att sänka sadelhöjden på en MTB när man cyklar i branta nedförbackar. Att cykla längre turer med lägre sadelläge kan dock orsaka smärtor i knälederna.

Nu kan du ställa in önskad sadelhöjd.

- **Var försiktig och dra inte ut sadelstolpen för mycket.** Strecket på sadelstolpen måste alltid förbli inuti sadelröret. Minimal längd som sadeln måste vara inskjuten i sadelröret med är 2,5 gånger dess diameter. T.ex. en sadelstolpe med diameter 30 mm måste skjutas in minst 75 mm i sadelröret.
- Hos aluminiummaterial (ram, sadelstolpe) ska du se till att den del av sadelstolpen som sitter i ramen är välsmord.
- Hos komponenter av kolfiber ska du aldrig applicera smörjmedlet direkt på sadelstolpen eller sadelröret. Kontaktytorna måste vara helt torra. Smörjmedlet tränger in i ytskikten på kolfiberkomponenter, reducerar friktionskoefficienten och reducerar så betydligt fastheten av komponenternas koppling. Vid behov ska dessa ställen behandlas med speciell monteringspasta för kolfiber.
- Om det inte är möjligt att vrida sadelstolpen i sadelröret, använd inte våld, utan rådgör med din cykelhandlare. Justera sadeln så att den är parallell med övre ramrör.
- Genom att dra åt sadelns fattning fixerar du sadelstolpen säkert igen. Du behöver inte utöva mycket kraft för att dra åt. Om du behöver det, betyder det att sadelstolpens diameter inte motsvarar ramens krav.

OBSERVERA: Cykla aldrig på en cykel med sadelstolpen utskjuten över spärren, till maximum, eller över angivet streck. Sadelstolpen kan gå av eller orsaka allvarliga skador på ramen.

Har du ställt in sadelhöjden enligt beskrivningen? Om ja, ska sadelns läge kännas bra för dig.

- Testa om du kan balansera på cykeln på ett säkert sätt – sätt dig på sadeln och sträck ut benen mot marken. Om du inte lyckas med det, sänk sadeln, för att nå marken minst med fotspetsen. Sadelinställningen är väldigt individuell. Om du inte lyckas ställa in sadeln så det passar, kontakta den cykelhandlare där du köpte cykeln.

OBSERVERA: Om du får problem genom att sitta på sadeln, t.ex. ingen känsla i skrevet, kan det bero på sadeltypen.

Din cykelhandlare har många sadlar att välja emellan och hjälper dig gärna med valet.

MONTERING AV SADELSTOLPE AV KOLFIBER

- Smörj aldrig sadelstolpen med smörjfett.
- Använd speciell monteringspasta FSA (dynamic assembly paste) för rätt montering.

MONTERING AV BROMSVAJRAR (för MTB-cyklar och cyclocross-cyklar)

Främre bromsvajer:

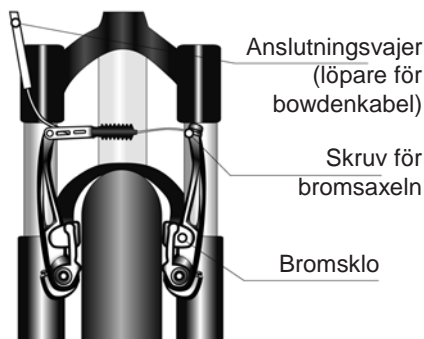
- Lägg vajeränden i fästet i vänster bromsspak.
- Lirka vajern genom bowdenkabeln och vajerns löpare, dra sedan åt skruven till bromsaxeln.
- Tryck ihop båda bromsklorna så att det finns ett spelrum på 2-4 mm mellan bromsklossarna och fälgen.
- Dra sedan åt bromsaxelns skruv som håller vajern.
- Klipp av utskjutande vajer, så att det blir cirka 40 mm kvar.
- Skjut skyddsändan på vajerändarna och tryck ihop med tång.
- Tryck ihop vajerns skyddsände med moment 20 Nm.

Bakre bromsvajer:

- Tillvägagångssättet är samma som vid montering av främre bromsvajer. För bakbromsen används höger bromsspak.

JUSTERING AV BROMSAR (V-BROMSAR)

- Fälgbromsar behöver ibland justeras, eftersom vajrarna töjs och bromsgummi slits. Bromsgummi ska ha ett avstånd på 2-4 mm från fälgen. I vanliga fall monteras bromsspak för bakbromsen på höger del av styret och bromsspak för frambromsen på vänster del av styret.
- Du kan justera bromsarna bättre genom att lossa den inställbara rullen med en låsmutter. För att förkorta avståndet mellan bromsgummin och fälgen, vrider du ut den inställbara rullen. Om bromsgummit skaver mot fälgen, vrider du in den inställbara rullen. Kontrollera bromsjusteringen.
- Bromsgummit får aldrig vidröra däcket. På så sätt förhindras att däcket rivs sönder.

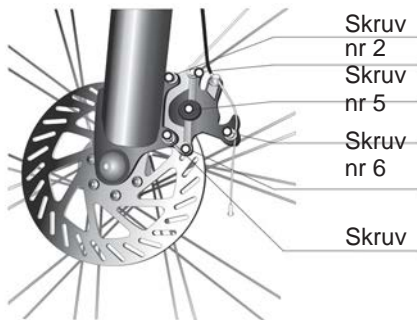


Observera: Vänster bromsspak är för frambromsen och höger bromsspak är för bakbromsen. Om bakbromsen i baknavet är sådan som trampas emot, är bromsspaken för frambromsen placerad på vänster sida.

Var försiktigt med bromsspakarna, de får inte tryckas ner fram till greppet (handtaget). I såna fall förlorar bromsarna sin effekt. Sedan är det nödvändigt att justera dem genom att ställa in bromsvajrarna.

SKIVBROMS

- Skruv nr 1 och 2 håller segmentet i låset (gaffel)
- Skruv nr 3 används för att fästa bromsvajern
- Skruv nr 4 och 5 är ställskruvar för att ställa in bromssegmentet gentemot bromsskivan
- Skruv nr 6 används för justering av avståndet



Observera: Bromseffekten kan även justeras med ställskruv på

Bakre skivbroms



Inställning av bromslutningen, remmen gentemot bromsskivan



Ställskruv för inställning av spelrummet mellan bromsskivan och bromsbelägg

Främre skivbroms

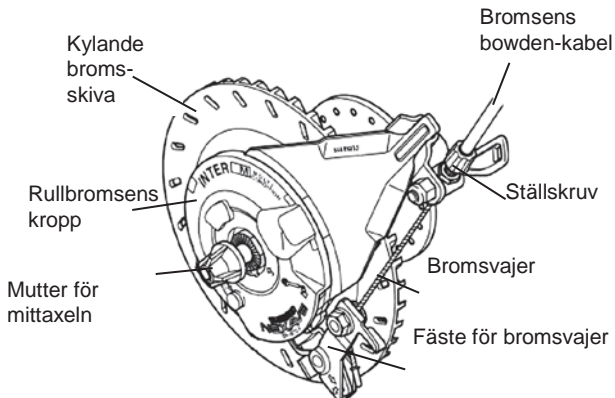
Ställskruv (byggskruv) för inställning av spelrummet mellan bromsskivan och bromsbelägg



Inställning av bromslutningen, remmen gentemot bromsskivan

RULLBROMS

Rullbromsar monteras på city bikes. Dessa bromsar behöver knappt justeras. Om det är nödvändigt att justera bromsarna, använd ställskruven och justera lätt längden av bromsvajern. Lossa bromsarna genom att vrida med ställskruven moturs. Spänn bromsvajern genom att vrida denna skruv medurs. Försäkra dig om att hjulet kan vridas fritt (när bromsspaken inte är nedtryckt). Om hjulet börjar vridas saktare, förläng längden på bromsvajern något genom att vrida ställskruven medurs.



BROMSSPAKAR

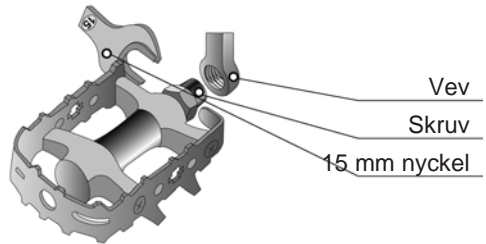
Bromsspakarna används för att manövrera bromsarna. City bikes eller trekkingcyklar har i vanliga fall två bromsspakar som finns monterade på styret. Deras läge ska göra att du kan manövrera dem utan större ansträngning. Bromsspakarna ska monteras så att du når dem med händerna. Bromsspakarnas läge kan justeras både horisontellt och vertikalt.

VIKTIGT: Bromsarnas funktion är viktig. Lär noggrant känna cykelns bromssystem före din första cykeltur. Kontrollera bromsarna före vare körning.

Observera att på city bikes och trekkingcyklar manövreras ofta FRAMBROMSEN med HÖGER bromsspak och BAKBROMSEN manövreras med VÄNSTER bromsspak (på MTB- och crosscyklar är det i vanliga fall omvänt).

MONTERING AV PEDALER

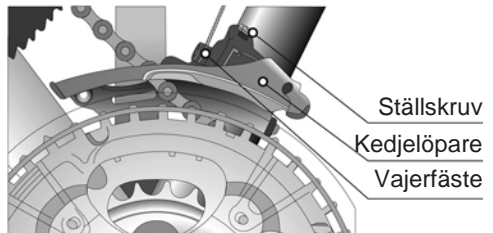
- Pedalerna är på skruvens framsida märkta med bok- stäverna "R" och "L".
- Smörj pedalskruvarna. - Skruva på pedalen märkt med "R" genom att vrida åt höger (sida med växelpartin). - Skruva på pedalen märkt med "L" genom att vrida vänster vev åt vänster.
- Dra fast åt varje pedal med nyckel nr 15
- Dra åt båda pedalerna efter att du cyklat cirka 50 km.



BAK- OCH FRAMVÄXELNS ARBETE

Växelsystemet på din cykel växlar genom att flytta kedjan från ett kuggjul till ett annat. Växla endast när du trampar framåt. De mjukaste rörelserna utförs när man trampar fritt (utan att använda mycket kraft). Växelsystemet är utrustat med två växelreglage på styret. Det högra reglaget styr kedjans rörelse på kuggjul med 6, 7, 8 eller 9 kuggjul. Genom att flytta reglaget framåt flyttas kedjan från det minsta kuggjulet (tyn- gsta växeln) till ett större kuggjul (lättare växel). Det vänstra reglaget styr kedjans rörelse på framväxlar. Genom att flytta vänster reglage framåt flyttas kedjan från den mindre växeln till den större. Du lär dig snabbt vilka lägen du ska använda i olika körsituationer. Det lär du dig bra genom att öva. Försök inte att växla när du trampar kraftigt i pedalerna. Trampa aldrig bakåt när du växlar. Kedjan kan då fall av.

Rekommendation: Använd inte växlar där kedjan korsas extremt. Det skadar hela växelmekanismen.



FRAMVÄXEL

- Kedjelöparen måste vara parallell med växlar och måste vara 1-3 mm ovanför kuggarna på den största växeln.
- Om reglaget i framväxeln (vänster) är i bakläge, kontrollera om växelvajern inte är för lös. Spel- rummet kan tas bort genom att lossa skruven med vajerankare, dra in vajern med tång och dra åt skruven igen.
- Om kedjan trillar av från den största växeln mot höger vev, dra åt den övre skruven för justering av framväxeln med ett eller två varv. Testa att växla och justera igen vid behov.



BAKVÄXEL

- Lyft bakhjulet. Vrid med veven och dra samtidigt tillbaka höger reglage. Kedjan ska vara inställd på det minsta kugghjulet. Om inte, fortsätter du vrida veven och lossa växelsystemets ställskruv tills kedjan är på det minsta kugghjulet.
- När du vrider veven, drar du reglaget helt framåt tills kedjan flyttas till det näst minsta kugghjulet. Dra tillbaka höger reglage. Kedjan ska samtidigt flytta sig till det minsta kugghjulet. - Vrid veven och dra samtidigt reglaget helt framåt. Kedjan ska vara inställd på det största kugghjulet. Om inte, fortsätter du vrida veven och vrid nedre ställskruven på växelsystemet tills kedjan inte står på det största kugghjulet.
- Vrid veven och dra samtidigt reglaget något tillbaka tills kedjan befinner sig på det näst största kugghjulet. Dra reglaget helt framåt, kedjan ska smidigt flyttas till det största kugghjulet.

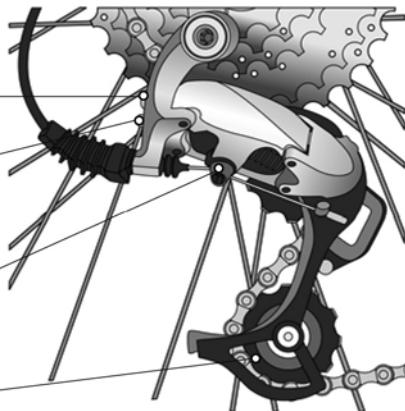
JUSTERA VAJERN

- Vajern kan bli spänd och orsaka felväxling. Vajern blir spänd om vajern lossnar (när växelreglagen är helt i utgångsläge). Detta kan åtgärdas genom att du lossar skruven som fixerar vajern, dra fast i vajern och dra åt låsskruven igen.

Övre skruv för justering av växelsystemet
Nedre skruv för justering av växelsystemet

Vajerskruv

Styrskivor



JUSTERING AV LAGER

Din MTB har fyra lagersatser som kräver justering oc

- 1) Styrlager
- 2) Mittparti
- 3) Hjulnavens lager
- 4) Pedallager

Kontrollera lagren ofta, särskilt efter körning i tuff terräng. Serviceintervallet beror på antalet körda kilometer och körvillkor. Trots att lagren är effektivt tätade, är inga lager som används på cykeln helt vattentäta. Med lite händighet och lämpliga verktyg ska du kunna smörja och justera lagren själv.

Låsmutter

Fjäderbricka

Inställbar skål

Kulkrans

Stationär kon

Fast skål

Kulkrans

Räfflad kon

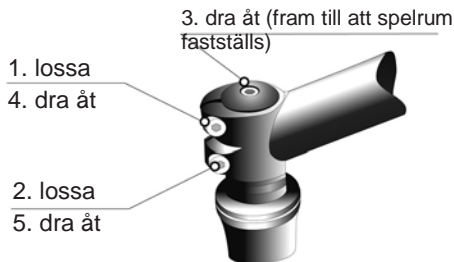


STYRLAGER

- Ta bort framhjulet för att kontrollera justeringen. Gaffeln ska gå att vrida fritt, men ska inte ha spelrum.
- Om lagren behöver justeras, lossar du låsmuttern med två sidonycklar. Dra åt eller lossa den inställbara kransen. Dra åt låsmuttern och kontrollera.
- Demontera styret för att smörja lagret. Ta bort låsmuttern och den inställbara kransen. Dra ut gaffeln ur ramen och dra ut två kullager. Rengör smörjmedlet från alla delar och kontrollera lagerspåren, om de inte är slitna eller rostiga. Smörj alla delar igen, behandla framför allt ringtätningen. Installera ett kullager på gaffeln. Sätt gaffeln tillbaka i ramen och kontrollera att ringen fallit till botten av den stationära kransen. Installera det andra kulgallret på den stationära konen. Skruva in den inställbara kransen nedåt, tills det finns spelrum. Skruva in låsmuttern.

ÅTDRAGNING AV AHEAD-STYRLAGRET

- Lossa skruvarna i styrstammen och skruven i styrlagret.
- Styret är lodrätt mot framhjulet.
- Dra fast åt styrlagrets skruv i styrstammen och sedan alla styrstammens skruvar.
- Kontrollera åtdragningen genom att lägga framhjulet mellan benen, hålla hjulet med benen, och sedan försöka vrida med styret.



NAV

- Ta bort snabbkopplingsmekanismen.
- Skruva från ena sidan av axeln ut axelns låsmutter, fjäderbricka och kon. Dra fritt ut axeln från navets kärna och ta ut kullaget.
- Kontrollera att kulsåren inte är skadade eller rostiga (byt vid behov).
- Smörj navkapseln och lägg den i lagret.
- Sätt tillbaka axeln. Skruva på konen tills den inte vidrör kullagren. Sätt tillbaka fjäderbrickan och låsmuttern. Börja vrida axeln. Den borde vridas utan spelrum eller gå trögt. Justera vid behov igen, dra åt låsmuttern. Montera snabbkopplingsmekanismen.

SNABBKOPPLINGAR

Trots att snabbkopplingarna har en väldigt enkel mekanism, är deras felanvändning orsaken till många olyckor. Försäkra dig om att åtdragningsspakarna på båda snabbkopplingarna finns på motsatt sida av hjulet än kedjan.

Säker fastspänning av komponenter:

- Öppna snabbkopplingens spak. På spaken borde du kunna läsa "Open"(Öppna). Om du vill stänga snabbkopplingsnavet, dra tillbaka spaken. På spakens ytersida borde du kunna läsa "Close"(Stäng). I början av fastspänningen fram till cirka första hälften borde det vara enkelt att röra spaken, t.ex. utan att fixera hjulet.
- Under den andra hälften kan det behövas betydligt mer kraft för att vrida spaken. I slutet av banan kan spaken gå väldigt trögt, därför ska du trycka med tummen mot de andra fingrarna samtidigt som du drar åt de delar som är svåra att röra som till exempel en gaffel eller bakdelen, dock inte mot bromsskivan eller ekrar. I slutläget borde spaken vara parallell med hjulet och borde inte sticka ut åt sidan. Spaken borde vridas så nära ramen att den inte öppnas oavsiktligt.
- För att kontrollera om spaken är säkert åtdragen ska du testa att vrida runt den i stängt läge. Tryck på spakens ände som om du vill göra en cirkel med den. Om det går att vrida spaken, sitter hjulen inte säkert fast. Öppna spaken igen och vrid åtdragningsmuttern ett halvt varv. På så sätt ökar du det preliminära draget.

- Stäng spaken och kontrollera om hjulet håller. Om du inte kan vrida spaken är hjulet korrekt fixerat.
- Lyft sedan cykeln så att hjulen är några centimeter över marken och slå lätt uppifrån på däck. Om hjulet är fixerat korrekt, förblir det fast fixerat i gaffeln.

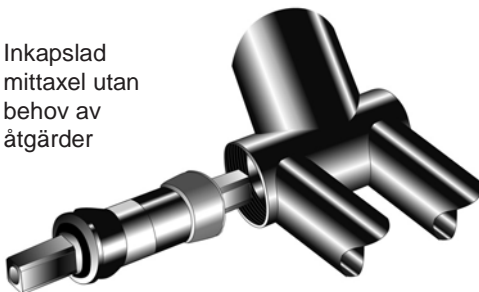
OBSERVERA: Snabbkopplingar som inte är korrekt stängda kan orsaka att spännkomponenter lossnar, vilket kan leda till olyckor.

MITTPARTI

Om din cykel är utrustad med inkapslat mittparti, räcker det att testa ibland att det inte uppstår spelrum i det. Denna typ av mittparti behöver inte underhållas.

Observera: Den fasta skålen har en gänga.

Inkapslad
mittaxel utan
behov av
åtgärder



PEDALER

- Vrid varje pedal och kontrollera att den inte går trögt eller att det inte hörs missljud. Lagren i pedalen behöver underhållas endast ibland, men om det behövs kan du läsa nedan.
- Skruva loss pedalen ur veven, ta av skyddslocket, låsmuttern och tätningen. Skruva ut konen och dra ut skruven ur pedalens kärna. Rengör smörjmedlet från alla delar och kontrollera, om de inte är slitna.
- Smörj lagerkransarna och lägg tillbaka samma antal kulor på varje sida. Skruva tillbaka konen på skruven, vrid skruven tills du drar åt konen för kulorna. Sätt tillbaka nyckeltätningen och låsmuttern. Kontrollera om det finns spelrum i pedalen eller om den går trögt. Justera konen och dra åt låsmuttern, montera pedalerna på vevarna.

BARNCYKLAR

Barncyklar är tillverkade enligt den europeiska standarden EN ISO 8098 som är avsedd för cyklar med maximal sadelhöjd på mer än 435 mm och mindre än 635 mm.

Barncyklar är avsedda för användning på lekplatser och inhängnade utrymmen, endast under tillsyn av föräldrar eller en tillsynsperson. Cykeln är inte avsedd för körning på allmänna vägar. Om du låter barnet cykla utan tillsyn, kan det leda till olyckor eller dödsfall.

LÄMNA ALDRIG BARNET UTAN TILLSYN!!!



Vi rekommenderar uttryckligen att den som cyklar använder en godkänd hjälm. Rekommenderad belastning på en barncykel är upp till 25 kg inklusive packning. Före första cykelturen ska du se till att cykeln är korrekt inställd.

Ställ in sadelhöjden så att barnet bekvämt kan nå styret och inte sitter för upprätt eller "ligger" för mycket på cykeln. Dra dock aldrig ut styret ovanför markeringen (märkt med ett streck och ordet STOPP eller MAX). Förklara noggrant för barnet att cykeln har en fotbroms. Bromsspaken för frambromsen finns på styrets högra sida. Bromsa aldrig endast med frambromsen..

SPECIALUTRUSTNING FÖR BARNCYKLAR

Tillverkaren utrustar barncyklarna med stödhjul (balanshjul). Dessa stödhjul gör det lättare för ditt barn att cykla. De jämnar ut den unga cyklistens obalans, hjälper dem att lära sig manövrera cykeln bättre och enklare. Den unga cyklisten kan ägna sig mer åt styrningen och lära sig bromsa. Stöd- hjulen måste kontrolleras, om skruvarna som fäster stöden till hjulet inte har lossnat, om hjulen är tillräckligt fixerade mot stöden. Skruvar som är lösa kan orsaka att stödhjulen fungerar fel. Hjulen kan lossna, barnet falla, vilket kan orsaka personskador eller dödsfall.

Dra åt med
nyckel 14/15



Cykeln är utrustad med en fotbroms för enklare och mer kvalitativ bromsning av den unga cyklisten. Att lära barnet bromsa cykeln är nödvändigt för att vidare kunna använda

cykeln. Ägna därför tillräckligt med tid åt att lära barnet bromsa, tills du är helt säker på att barnet kan stanna cykeln säkert. Genom att röra med foten och växelsystemets vev medurs rör sig cykeln framåt. För att stoppa den, måste barnet trampa ned växelsystemets vev i motsatt riktning, d.v.s. moturs. På så sätt blockeras körningen långsamt tills cykeln stannar.

FJÄDRAD GAFFEL

Om du vill att den fjädrade gaffeln ska behålla perfekt funktion, är regelbundet underhåll nödvändigt, framför allt underhåll av kontaktytorna mellan det inre och yttre röret. Dammfiltret som skyddar kontaktytorna mot smuts får inte vara skadat och måste skydda hela kontaktytan. För rengöring av gaffeln ska en mjuk borste och varmt tvålatten användas. Observera: Vid rengöring får vattent inte tränga in mellan gaffelns inre och yttre rör. Just smuts och vatten har negativ påverkan på delarna inuti gaffeln.

SMÖRJA GAFFELN

I den nya fjädrade gaffeln finns en fjädersats med ett skikt smörjmedel. Detta skikt måste alltid finnas där. Gaffeln ska alltid smörjas efter körning i fuktig omgivning (slam, fuktig sand, regn). Om du inte har erfarenhet av att underhålla och reparera gafflar, låt servicen utföras av en specialist.

HELFJÄDRAD RAM

Underhåll: Efter körning i slammig terräng ska alla rörliga delar på ramen rengöras. Därmed förlänger du deras livslängd. Kontrollera enskilda ramdelar var 150:e km. Om några delar blir slitna, byt dem för att själva ramen inte ska skadas. Glöm inte att kontrollera om skruvarna på de enskilda delarna är åtdragna och smörja glidlagren på fjäderenheten.

CYKELUNDERHÅLL

Denna bruksanvisning är inte någon teknisk handledning för hur du ställer in din cykel utan är endast tips för hur du håller din cykel i ett gott skick. Säkerställ att cykelns olika komponenter ställs in korrekt genom att anlita en kvalificerad cykelverkstad.

HUR OFTA SKA CYKELN KONTROLLERAS SAMT ENSKILDA DELAR UNDERHÅLLAS

• Före varje körning.

Däcktryck – på alla däck finns på sidan angivet rekommenderat tryck.

Kontrollera att bromsar fungerar och inte är slitna. Kontrollera hur mycket bromsbeläggen är slitna. Kontrollera regelbundet visuellt att oljan i kopplingen slang / rem / spak inte läcker

genom att trycka på bromsspaken. Om bromsvätska tränger ut, ska du genast kontakta den cykelhandlare som sålde cykeln till dig. Läckaget kan nämligen orsaka att bromsarna slutar fungera.

Kontroll av bromsklossar – ta bort smuts, framför allt stenar och spån. Om det kommer in en sten i bromsklossarna under körning och varje bromsning medför att stenen skaver i fälgen, är det lämpligt att genast ta bort stenen. På så sätt förebyggs att fälgen slits och måste bytas i förtid.

Den fjädrade gaffelns skick – torka av gaffeln efter varje körning med en fuktig trasa och smörj den rörliga delen som syns med lämplig silikonolja.

Bakkonstruktionens skick och skicket på lager hos heldämpade cyklar – heldämpade cyklar kräver komplext underhåll av bakkonstruktionen som endast ska utföras av en specialist. Observera för heldämpade cyklar att dämpningen fungerar korrekt (samt pumpning till rätt tryck beroende på cyklistens vikt) och framför allt spelet i lagren och tapparna på bakkonstruktionen. Om du upptäcker spel i den heldämpade cykelns bakkonstruktion, kontakta den cykelhandlare som sålde cykeln till dig. Körning med lager som skaver kan orsaka att ramen skadas permanent och sådana skador ingår inte i garantin.

•Varje vecka

Hjulens skick – om ekrarna i hjulen inte är lösa eller spruckna. Om det är så, måste du dra åt eller byta dem. Om du aldrig har utfört detta tidigare, är det bra om en specialist gör det.

Kontrollera trycket i den fjädrade gaffeln / om den är luftfjädrad / trycket fylls på med en specialpump som inte medföljer cykeln.

•Varje månad

Kedjans skick – cykelns kedja är den del som belastas mest och som blir mest sliten. Kedjan måste mätas med en specialmätare som i tid avgör, om kedjan behöver bytas.

Om du övervakar cyklade kilometer, är det lämpligt att beroende på terräng och sättet hur cykeln används, mäta kedjan efter cirka 500-800 km. Och sedan alltid efter 200-300 km. Därmed förebyggs att kuggarna på de enskilda komponenterna slits i förtid. Hur mycket växelvajrar och bromsvajrar är slitna – vid bruten vajer ska du inte lita på att vajern "håller", utan genast byta den. Om du inte övervakar kilometern, är det bra att kontrollera kedjan 2-3 gånger per cykelsäsong. Det är en åtgärd som en cykelverkstad utför på 20 sekunder.

Kontrollera att alla skruvar på cykeln är åtdragna – styrstam, styre, bromsspakar, flaskhållare, sadelrörets skruv, skruvar på bromsklor, skruv på framväxelns fattning, skruv på bakväxelns fattning – överskrid aldrig rekommenderade åtdragningsmoment som finns angivna direkt på de enskilda komponenterna. Framför allt på kolfiberkomponenter och -delar kan det uppstå permanenta skador. Sprickor som uppstår på komponenter på grund av att skruvarna uppenbart dragits åt för mycket, täcks inte av garantin.

Smörj sadelstolpen. Hos aluminiummaterial (ram, sadelstolpe) ska du se till att den del av sadelstolpen som sitter i ramen är välsmord.

Hos komponenter av kolfiber ska du aldrig applicera smörjmedlet direkt på sadelstolpen eller sadelröret. Kontaktyorna ska vara helt torra. Smörjmedlet tränger in i ytskikten på kolfiberkomponenter, reducerar friktionskoefficienten och reducerar så betydligt fastheten av komponenternas koppling. I stället för smörjmedel ska du på sadelstolpens och ramens kontaktytor applicera en speciell monteringspasta för montering av kolfiberkomponenter.

Mittpartiets skick – kontrollera att det inte saknas några skruvar i växelsystemet och att alla skruvar är åtdragna. Framför allt skruven som håller veven på axeln. Om veven lossnar från axeln, krävs det att DIREKT åtgärda skadan, eftersom även en kort körning med "lös"vev kan leda till att vevarna skadas permanent. På samma sätt måste man kontrollera att pedalerna är åtdragna i veven. Kontrollera bromsarnas och växlarnas bowdenkablar – lita inte på att bowdenkabeln "håller" när den är mekaniskt skadad.

Kontrollera cykelramen – gäller framför allt för svetsställen där det i sällsynta fall kan uppstå sprickor.

•Varje år

Lämna före eller efter cykelsäsongen in cykeln till en auktoriserad cykelverkstad för kontroll. Inte alla skador, framför allt de dolda, syns med blotta amatörögat. Lita på cykelverkstaden eller cykelhandlaren.

Prata med din cykelhandlare hur exakt serviceschema och underhållsschema för din cykel ska se ut. Cykelhandlare rekommenderar detta beroende på din modell och användningssätt. De ovan angivna intervallerna är rekommenderade maximiintervall för regelbundet cykelunderhåll, dvs. de får inte överskridas. Om cykeln används mer intensivt eller om cykelhandlare ger instruktioner om det, rekommenderar vi att förkorta intervallen och utöka omfattningen av åtgärder som utförs. Till exempel om cykeln används i sämre klimatförhållanden, tuff terräng eller om cykeln är utrustad med specifika komponenter som tillverkaren bestämde andra intervall för och annan omfattning av regelbundet underhåll (exakta instruktioner om service av specifika komponenter får du av cykelhandlaren).

GARANTI – GRUNDLÄGGANDE BESTÄMMELSER

- 1) Företaget BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o. lämnar en garanti på 24 månader på ramen och komponenterna
- 2) Företaget BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o. reparerar på egen kostnad alla skador som uppstått på grund av material- skador, felbearbetning, felkonstruktion och felmontering under garantitiden. Garantin gäller inte för skador på grund av ett haveri, överbelastning av ramen eller cykeln med extrem last, felaktig användning, manövrering eller annat underhåll än den som tillverkaren anger i bruksanvisningen, felaktig förvaring eller oprofessionellt utförd reparation.
- 3) Garantianspråk måste ställas omedelbart. Garantiservice utför verkstäder högst inom 30 (trettio) dagar. Garantitiden förlängs med den tid garantiservicen tar. Cykeltillverkaren ansvarar inte för skador som uppstått på grund av fel som inte fanns på cykeln när tillverkaren lanserade produkten, eller som uppstått senare, och ansvarar inte heller för skador som den skadade orsakade med sina handlingar eller försummelse, eller personen som den skadade är ansvarig för. Med sådana handlingar eller försummelse menas framför allt att bestämmelserna i denna bruksanvisning inte följs.

Cykeltillverkaren ansvarar inte för skador som uppstått på grund av fel som inte fanns på cykeln när tillverkaren lanserade produkten, eller som uppstått senare, och ansvarar inte heller för skador som den skadade orsakade med sina handlingar eller försummelse, eller personen som den skadade är ansvarig för. Med sådana handlingar eller försummelse menas framför allt att bestämmelserna i denna bruksanvisning inte följs.



GARANTIANSPRÅK I ENSKILDA KONKRETA FALL

Ram och fastmonterad framgaffel -Garantin gäller för materialskador, kopplingar och rost. Garantin kan inte tillämpas

för skador som uppstått på grund av ett haveri eller oprofessionell reparation. Deformation av axlar eller ändrar framåt, bakåt eller åt sidan orsakas alltid på grund av överbelastning eller haveri.

Styrning - Garantin gäller för materialskador. Garantin gäller inte för deformationer på styrstammens stolpe vid utskjutning utöver strecket.

Styrlager - I garantin ingår materialskador och materialets varmbearbetning. Vanlig justering ingår inte i garantireparationer, likaså godkänns inte deformerade eller utrivna gängor på delar och skadad fyrkant på vevar.

Pedaler - Garantin gäller för materialskador. För sprucken pedalram, böjd pedalexel eller pedal som rivits ut ur veven gäller inte garantin.

Däck -Garantin gäller för tillverknings-skador (snett däck o.s.v.). Däck som slitits sönder av bromsgummin, med körning eller genom att bromsa sönder däckets ingår inte i garantin.

Hjul - I vanlig garanti ingår materialskador (sprucken fälg, nav, kuggjul, axel, eker – upp till 30 dagar) inklusive skador på ytbearbetningen.

Bromsar, växel och omkopplare - I garantin ingår materialskador. Garantin gäller inte för justeringar. Med förvaring, manipulering och körning ändras delvis inställningen och dess finjustering hör till vanligt underhåll.

Sadel, sadelstolpe - I garantin ingår materialskador, beroende på hur funktionen påverkas. Repor som uppstår på grund av förskjutning av sadelstolpen i sadelröret kan inte reklameras.

Kedja - Materialsador samt kedjebrott ingår i garantin. För vanligt slitage eller nedsatt funktion på grund av bristande underhåll gäller inte garantin.

Reflexer - Spruckna eller förstörda reflexer ingår inte i garantin.

Heldämpad ram - Garantin gäller för material, skarvställen och enskilda rörliga delar. Som grund kan den inte användas för skador som uppstått på grund av:

- **haveri**
- **tävlingsverksamhet**
- **överbelastning i extrema villkor (körning i tuff terräng, körning i vatten och snö)**
- **utsättning för väder och vind (i regn, sol, förvaring i fuktig miljö)**
- **oprofessionell reparation**
- **körning av två personer samtidigt**
- **skador på grund av våld**
- **hopp vid körning**
- **otillräckligt underhåll**

Garantin gäller dock inte för mekanismens rörliga delar, om dessa inte har dragits åt tillräckligt och cykeln ändå har använts. Dessa delar slits med användning, och därför krävs det att underhålla dem regelbundet.

Observera: Om du inte har erfarenhet av att reparera heldämpade ramar, låter du servicen utföras av en specialist.

Alla dina fall kan äventyra ditt liv eller hälsa eller orsaka skador på din cykel eller skada andra personer. Beakta ständigt denna varning när du cyklar!

VIKTIG INFORMATION

Reklamationer gäller inte för vanligt cykelunderhåll:

1. Lösa vevar på mittaxeln (lös mittskruv)
2. Spelrum i styrlagret (ej åtdragen mutter i styrlagret)
3. Funktionsfel på bromsarna (orsakat genom användning och senare slitage av bromsklossar, spända bromsvajrar)
4. Kedja som trillat av (orsakat av felväxling och följande korsning av kedjan eller fall eller att kedjan skaver mot andra kuggjul)
5. Felaktig funktion på fram- eller bakväxeln (uttöjda växelvajrar och bristande underhåll)
6. Spelrum i fram- och baknavet (lösa koner i naven)

GARANTISEDEL

GARANTI FÖR RAM OCH KOMPONENTER

- 24 månader för ram och komponenter

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Företaget BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o. deklarerar att cyklar av den angivna typen och respektive serienummer överensstämmer med nationella standarder och tekniska föreskrifter. För denna cykel får slutanvändaren en garanti som gäller från och med köpdagen. Garantitiden förlängs med den tid garantiservicen tar. Företaget reparerar på egen bekostnad alla skador som uppstår under garantitiden på grund av materialskador, felbearbetning, felkonstruktion och felmontering. Garantireparationen utförs av företaget inom den tidsfrist som anges i motsvarande föreskrifter.

GARANTIVILLKOR

- Produkten måste användas endast för det ändamål som den är tillverkad för
- Produkten måste förvaras korrekt och underhållas enligt instruktionerna
- Vid garantianspråk måste cykeln vara komplett och ren när den lämnas in
- Garantianspråk ska omgående lämnas hos det företag där du köpte produkten. Visa upp kvittot med respektive köpedatum. Beskriv det aktuella felet, bifoga gärna bilder som kan vara till hjälp

Ange alltid ramnumret WBF..... (se ramens nedre rör).

- GARANTIFÖRLUST
- Om det fastställs att tillverkaren inte orsakade skador på produkten, utan att de orsakades av användaren (pga. haverier, otillåtna reparationer, felaktig förvaring osv.)
- Garantianspråk ställs efter garantitiden
- Om produkten inte använts för avsett syfte och om underhåll inte utförts enligt instruktionerna
- För vanligt slitage av enskilda delar gäller inte garantin

Kontakta gärna din Volkswagen partner eller BFI-Service kundsupport (språk: engelska).

BIKE FUN International s.r.o.

Areál Tatry 1445/2
742 21 Koprivnice
Tjeckien

Kundsupport
Telefon: 00420 591005820

E-post: service.center@bikefunint.com

Öppettider: måndag - fredag kl. 08.00 -17.00

Manual do utilizador



bi

Índice:

Prefácio

Nomenclatura básica de uma bicicleta
Categorias de bicicletas e sua utilização

Os primeiros 150 km
O que monitorizar durante a rodagem
Como utilizar a bicicleta durante a rodagem
Ferramentas indispensáveis

Instruções básicas

Instruções de montagem
Binários de aperto para componentes de bicicletas
Adaptação da bicicleta ao utilizador
Montagem da roda dianteira
Montagem do guiador
Montagem do selim
Ajuste da posição e da inclinação do selim
Ajuste da altura do selim
Montagem do espigão do selim de carbono
Montagem dos cabos dos travões
Ajuste dos travões
Montagem dos pedais
Funcionamento dos desviadores
Desviador dianteiro
Desviador traseiro
Ajuste dos cabos
Ajuste dos rolamentos
Mecanismos de abertura rápida
Pedais
Bicicletas de criança
Manutenção da bicicleta
Garantia - princípios gerais
Garantia em casos específicos

Avisos importantes

Princípios gerais
Condições de garantia
Casos de exclusão da garantia

Caro Cliente,

A BIKE FUN INTERNATIONAL agradece-lhe a compra deste produto —uma bicicleta com componentes de elevada qualidade fabricados por empresas de qualidade.

As bicicletas de montanha estão adaptadas para terrenos acidentados; se não estiverem equipadas com guarda-lamas e iluminação é porque não foram concebidas para estrada. As bicicletas de montanha e as bicicletas de trekking (bicicletas de cidade) equipadas com guarda-lamas e iluminação são para utilização em estrada.

Quando se usa a bicicleta numa estrada pública, é necessário respeitar a legislação nacional relevante (p. ex., relativa à utilização de luzes e refletores).

As bicicletas apenas podem ser usadas para os fins para os quais foram fabricadas. Este Manual do Utilizador, que o ajudará na manutenção da sua bicicleta, inclui condições de garantia.

A BIKE FUN INTERNATIONAL, fabricante da sua nova bicicleta, deseja-lhe muitos quilómetros agradáveis e seguros.

Atenção! A bicicleta está pré-montada e em estado não pronto a circular. Por favor, entre em contacto com uma oficina de reparação de bicicletas competente, de forma a permitir uma montagem final segura.

Aviso

Mesmo com a máxima cautela, o ciclismo comporta riscos. Por este motivo, uma manutenção rigorosa é crucial porque reduz o risco de ferimentos. Este manual contém muitos avisos e alertas relacionados com as consequências de uma manutenção negligente ou de inspeções técnicas não regulares da bicicleta. Muitos destes avisos e alertas dizem: “Pode causar perda do controlo da bicicleta e queda.” Estes avisos nunca devem ser ignorados: as quedas podem resultar em ferimentos graves ou mortais. Recomendamos a utilização de um capacete adequado quando andar de bicicleta.

NOMENCLATURA BÁSICA DE UMA BICICLETA - BICICLETA DE MONTANHA

Espigão do selim

Selim

Quadro

Guiador

Parafuso de fixação do suporte do selim

Manete do travão

Desviador dianteiro

Manipulos de mudanças

Travão traseiro

Avanço

Raio

Caixa de direção

Carretos (no cubo)

Forqueta dianteira

Desviador traseiro

Cubo dianteiro

Aro

Travão dianteiro

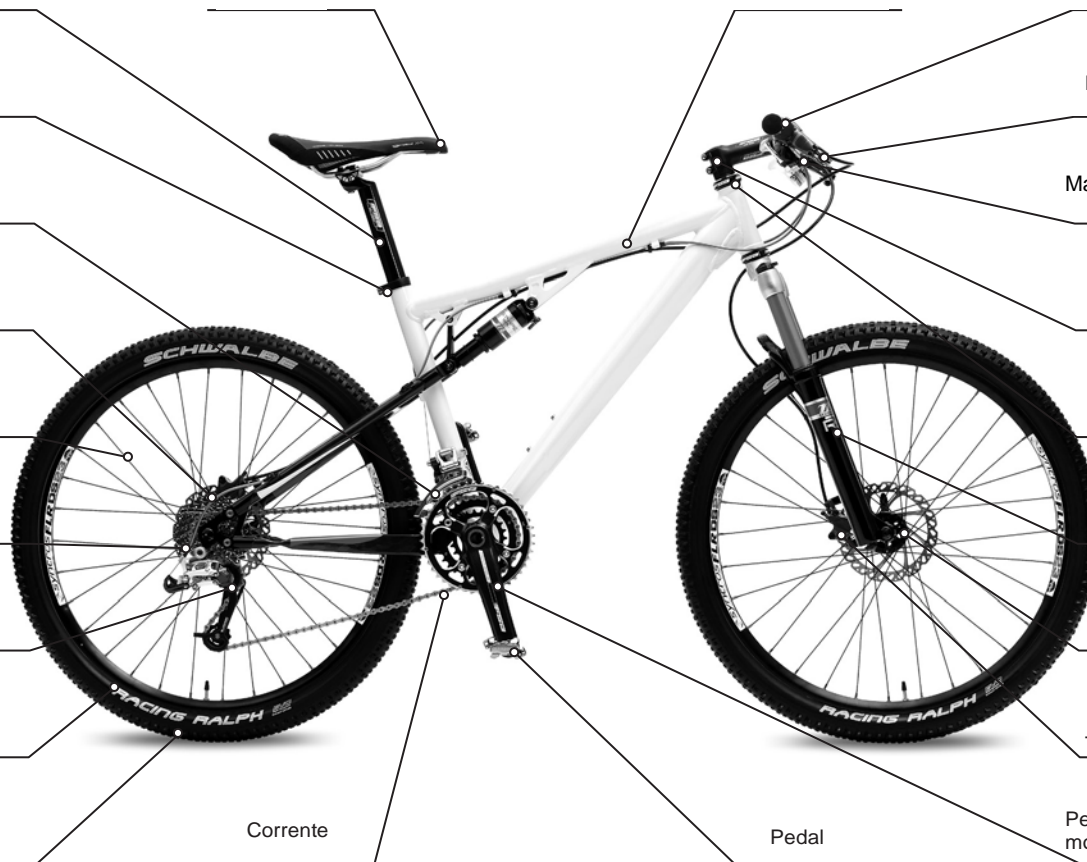
Pneu

Corrente

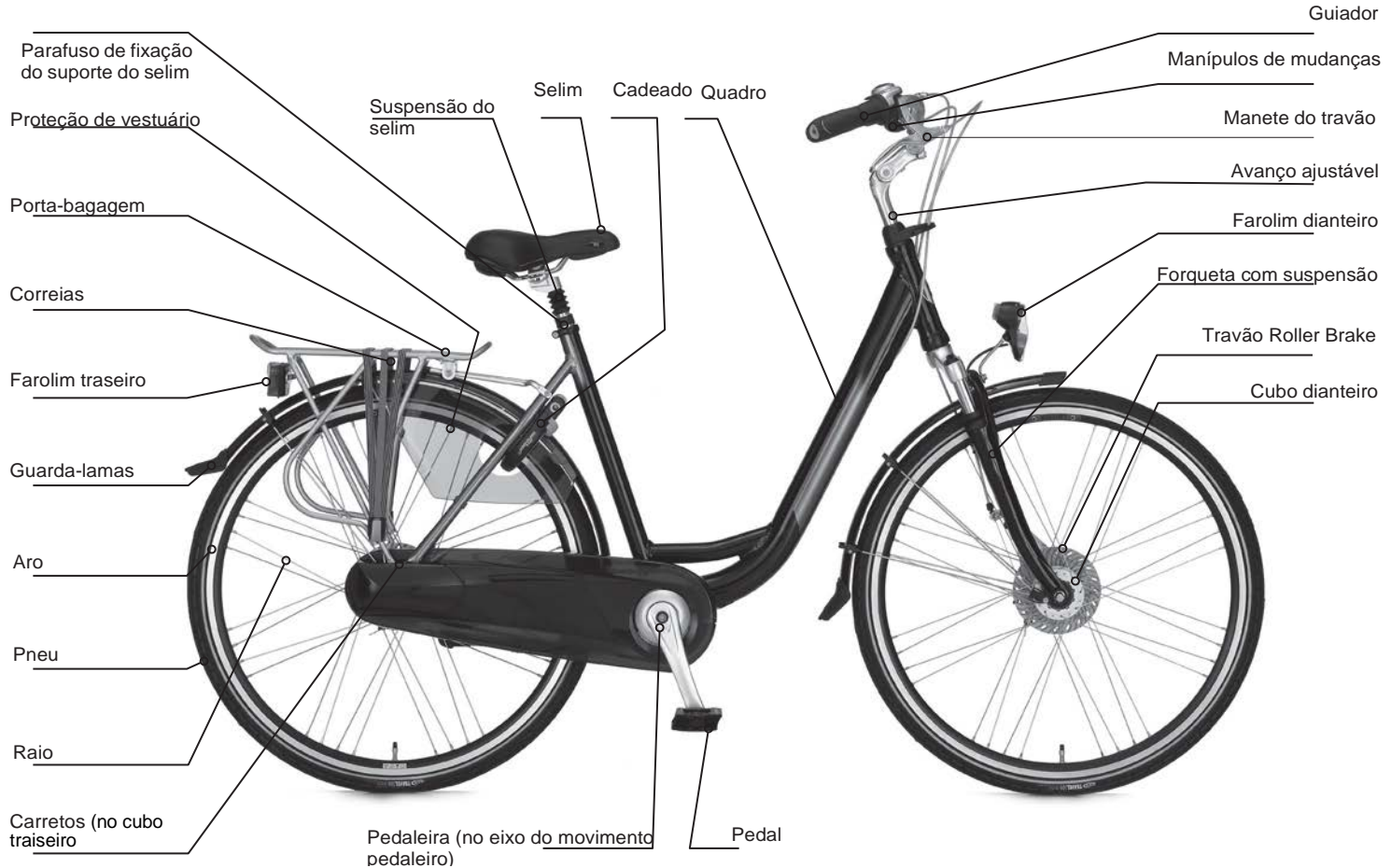
Pedal

Pedaleira (no eixo do movimento pedaleiro)

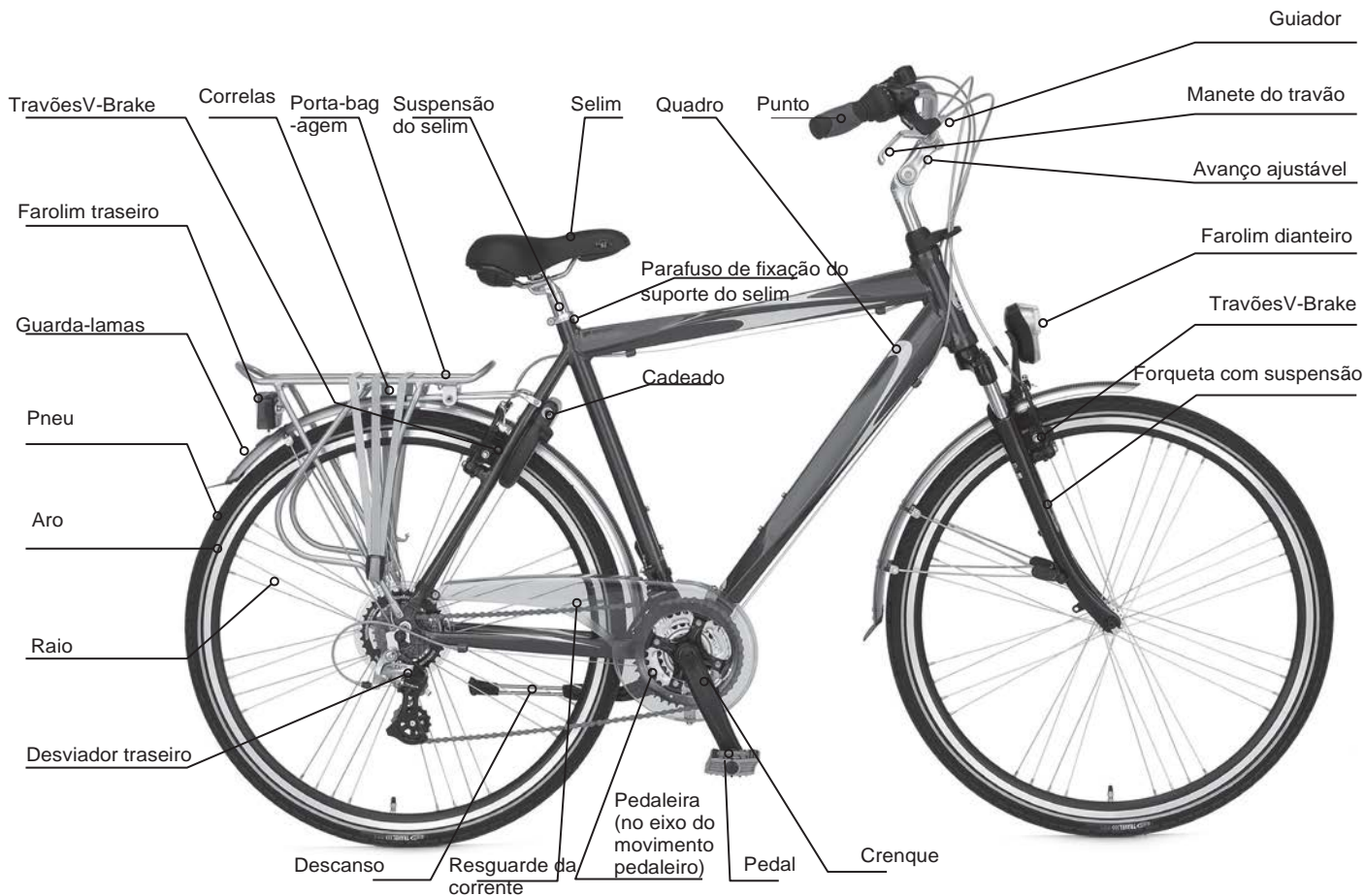
Nota: O equipamento da bicicleta muda segundo a categoria!



NOMENCLATURA BÁSICA DE UMA BICICLETA - BICICLETA DE CIDADE



NOMENCLATURA BÁSICA DE UMA BICICLETA - BICICLETA DE TREKKING



ATEGORIAS DE BICICLETAS E SUA UTILIZAÇÃO:

Bicicletas de criança ISO 4210-2: as bicicletas de criança até roda 20" destinam-se ao uso em recreios e espaços vedados e apenas sob a supervisão dos pais ou de outra pessoa responsável. A carga recomendada para roda 20" é de até 30 kg; para roda 24", até 45 kg.

Bicicletas MTB ISO 4210-2: concebidas para condução desportiva em todo-o-terreno. Carga recomendada: até 100 kg.

Bicicletas de estrada ISO 4210-2: concebidas exclusivamente para estradas com superfície lisa. Carga recomendada: até 100 kg.

Bicicletas de trekking e de cidade ISO 4210-2: concebidas para estradas e terreno suave, com enfoque no turismo e no lazer. Carga recomendada para roda superior a 24": até 120 kg.

Bicicletas elétricas: bicicletas com motor elétrico auxiliar (bicicletas assistidas eletricamente, e-bikes, pedelecs), que são sujeitas às mesmas condições que as bicicletas normais. A sua utilização não carece de matrícula, livrete, inspeção nem seguro. Não necessita de carta de condução para utilizar uma bicicleta elétrica, e se for maior de 18 anos de idade também não é obrigatório usar capacete. Carga recomendada: até 120 kg. As bicicletas elétricas são legalmente classificadas como bicicletas na maior parte dos países. Informe-se sobre os regulamentos e as categorias em vigor no seu país. As nossas bicicletas são fabricadas de modo a suportarem uma carga total máxima (peso da bicicleta + peso do ciclista + carga transportada).

Bicicletas de criança: até roda 20" 45 kg; até roda 24" 60 kg

Bicicletas de estrada e MTB: 115kg

Bicicletas de trekking e de cidade: 140 kg

Bicicletas elétricas: 145 kg

CATEGORIAS DE BICICLETAS



High-Performance Road

CONDIÇÕES DE TIPO 1: bicicletas destinadas a circular em superfícies duras em que os pneus nunca perdem o contacto com o solo.

ADEQUADAS: para circulação exclusivamente em superfícies duras.

INADEQUADAS: para terreno, ciclocrosse ou cicloturismo com porta-bagagens ou alforjes.

COMPARAÇÃO: o uso dos materiais é otimizado para garantir um peso reduzido e um desempenho específico.



As bicicletas da Categoria 2 destinam-se a circular em estradas de gravilha ou terra conservadas com inclinações suaves, em que os pneus não precisam de estar permanentemente em contacto com a superfície. A altura máxima dos saltos e das aterragens não deve exceder 15 cm (6").



Condições de circulação de tipo 3.

Trilhos, pequenos obstáculos e pistas técnicas de dificuldade média, bem como troços em que os pneus não estão em contacto com o solo durante um breve período de tempo; saltos e aterragens não superiores a 61 cm (24").

INADEQUADAS: para os estilos "Hardcore Freeriding," "Extreme Downhill," "Dirt Jumping" ou "Slopestyle," e para condução muito agressiva ou radical. Inadequadas para saltos, aterragens duras e obstáculos.



All Mountain

CONDIÇÕES DE TIPO 4: bicicletas adequadas para as condições de tipo 1, 2 e 3, bem como para superfícies não tratadas, mais exigentes em termos técnicos, com obstáculos de tamanho médio e pequenas lombas.

ADEQUADAS: para subida de trilhos e colinas. As bicicletas All Mountain permitem circular em terreno mais difícil e ultrapassar obstáculos maiores e lombas de tamanho médio (saltos e aterragens não superiores a 122 cm (48”).

INADEQUADAS: para saltos radicais / estilos “Hardcore Freeriding”, “Freeriding”, “Downhill”, “North Shore”, “Dirt Jumping” e “Hucking”.



Gravity, Freeride e Downhill

CONDIÇÕES DE TIPO 5: bicicletas adequadas para saltos, “hucking”, altas velocidades ou condução agressiva em superfícies irregulares, ou para aterragens em superfícies planas. Contudo, este tipo de condução é extremamente perigoso, sobrecarregando de modo imprevisível a bicicleta, nomeadamente o quadro, a forqueta ou outras peças individuais. Para conduzir em terreno com condições de tipo 5, deverá tomar as medidas de precaução necessárias, tais como inspeções mais frequentes à bicicleta e substituição de equipamento. Além destas medidas, deverá usar equipamento de segurança especial, tais como capacete integral, caneleiras, cotoveleiras e proteções para a coluna vertebral.

ADEQUADAS: para terreno mais difícil, onde só os ciclistas mais experientes se devem aventurar.

INADEQUADAS: estas bicicletas não devem ser usadas como pretextos para tentar tudo.



Bicicletas de criança

Bicicletas destinadas a crianças. É necessária a supervisão constante pelos adultos. Evitar zonas com tráfego de automóveis, obstáculos ou outros perigos, incluindo inclinações, bermas de passeios, escadas ou tampas de esgotos; evitar também superfícies irregulares e locais perto de piscinas.

Se o peso do ciclista e da bagagem forem superiores, entre em contacto com o comerciante de bicicletas, que efetuará os ajustes e as afinações eventualmente necessárias. Se a bicicleta for utilizada para outros fins que não os referidos nas categorias individuais, poderá desgastar-se precocemente, os componentes principais poderão ficar danificados ou o utilizador poderá ferir-se com gravidade. Nem o fabricante, nem o comerciante de bicicletas serão responsáveis por este tipo de ocorrências. A utilização incorreta da bicicleta também poderá resultar na nulidade da garantia.

BAGAGEM

Existem várias formas de transportar bagagens na bicicleta. A sua escolha dependerá primariamente do peso e do volume das bagagens, e da bicicleta a utilizar. Os utilizadores de bicicletas de montanha e os ciclistas de corrida costumam usar mochilas. Informe-se junto do comerciante de bicicletas sobre o porta-bagagens adequado. Se possível, confie a sua instalação ao pessoal qualificado do vendedor.

MONTAGEM E UTILIZAÇÃO DE ACESSÓRIOS DE BICICLETA

Antes de comprar quaisquer acessórios para a sua bicicleta (velocímetro, campainha, farolins, porta-bagagens, alforjes, assentos para crianças, etc.), consulte o comerciante de bicicletas para saber se os acessórios em questão são adequados para a sua bicicleta. Durante a montagem, siga o manual de instruções do fabricante ou do fornecedor dos acessórios. Acessórios montados de forma incorreta, inadequados ou não aprovados podem prejudicar o funcionamento da sua bicicleta e causar perda de controlo e queda.

Quando substituir crenques ou pneus, ou quando acrescentar guarda-lamas à bicicleta, preste especial atenção a uma possível diminuição da distância entre a ponta do seu sapato e o pneu.

TRANSPORTE DE CRIANÇAS

O assento de criança é fixado ao quadro. As soluções de montagem destinam-se frequentemente a uma utilização ocasional, logo, é possível fixar um assento de criança em quase qualquer bicicleta que esteja equipada com os acessórios necessários. O assento de criança só pode ser instalado caso a bicicleta esteja equipada com uma capa de proteção das molas de suspensão do selim. Para impedir que a criança entale os dedos nas molas, não instale o assento de criança numa bicicleta com as molas desprotegidas. Informe-se sobre a regulamentação relativa ao transporte de crianças em vigor no seu país. Em caso de dúvida, contacte o vendedor da bicicleta. É geralmente proibido fixar atrelados de criança à bicicleta.

ANTES DE CADA UTILIZAÇÃO

Verifique o estado geral da bicicleta antes de cada utilização:

- Verifique se os elementos de união estão devidamente apertados e se as peças não estão deformadas nem riscadas, e se não sofreram outros danos mecânicos;
- Familiarize-se com os elementos de comando da bicicleta, em especial, com os travões, o sistema de mudanças e os pedais;
- Verifique minuciosamente o estado da sua bicicleta —ver capítulo “Instruções Básicas”.

OS PRIMEIROS 150 KM

Os primeiros 150 km são uma espécie de aquecimento na qual a vida do ciclista é cheia de emoções e experiências decorrentes de um novo desporto, mas em que ao mesmo tempo a fiabilidade operacional e a vida útil da bicicleta são testadas.

Circule sempre com cuidado na estrada e respeite as regras de trânsito para não se pôr em perigo a si nem a terceiros. As regras de trânsito podem variar nas diferentes regiões ou países.

O QUE MONITORIZAR DURANTE A RODAGEM

Mesmo que a bicicleta seja corretamente ajustada antes da utilização, a tecnologia da produção de componentes e a montagem dos mesmos exigem algum tempo para a estabilização do funcionamento correto. Em geral, tudo o que se move e gira necessita de encontrar e alisar o seu curso, e tudo o que está fixo mecanicamente deve assentar e criar as zonas de contacto necessárias. Com o alisamento das superfícies de contacto, tanto os conjuntos rotativos ou deslizantes e as uniões fixas ganham folgas.

O que quer isto dizer? Os pedais podem estar perros no princípio, mas depois de algum tempo ganham folga. O mesmo acontece com o espigão do selim, com o qual foi inicialmente difícil ajustar a altura do selim. No caso dos componentes polidos este problema pode ser geralmente eliminado com um ajuste.

De forma inversa, os componentes com superfícies moldadas para esferas, frequentemente não redondas e pouco rígidas, são difíceis de ajustar, sendo praticamente impossível garantir um ajuste ótimo a longo prazo. Elementos de monitorização intensiva cuja manutenção negligente pode ter consequências graves em termos de segurança de utilização:
Recomendação: caso quaisquer peças ou elementos da bicicleta fiquem danificados por causa da utilização, substitua-os imediatamente!!! Use apenas peças originais adquiridas a comerciantes de bicicletas autorizados!!!

Recomendação

Recomendamos que a sua bicicleta seja regularmente inspecionada numa oficina autorizada, no mínimo, uma vez por ano! Em caso de acidente, recomendamos vivamente que a bicicleta seja inspecionada numa oficina autorizada.

1. Fixação dos crenques ao eixo

Verifique a fixação dos crenques ao eixo apertando o parafuso/porca do eixo com uma chave: no início, antes de cada utilização; depois, ocasionalmente, mas sempre que ouvir barulho regular do movimento pedaleiro, ou que suspeitar de uma folga. As folgas causadas pelo aperto insuficiente do parafuso do crenque no eixo (deformação do quadrado do crenque) não dão direito a reclamação nem a substituição.

2. Aperto dos pedais nos crenques

Após a primeira utilização da bicicleta, mas não só, é aconselhável verificar, com uma chave 15, se as extremidades dos eixos estão bem encaixadas nos crenques. Pedais insuficientemente apertados e a consequente danificação das rosca dos crenques não dão direito a reclamação nem a substituição.

3. Caixa de direção

Antes de cada utilização, certifique-se de que a porca de segurança da caixa de direção foi devidamente apertada e bata na roda dianteira para garantir que não há nenhuma folga que possa destruir gradualmente os copos da caixa de direção. O aperto insuficiente e a consequente destruição da caixa de direção não dão direito a reclamação nem a substituição.

Caixa de direção integrada

Antes de cada utilização, certifique-se de que o parafuso Allen situado na parte superior da caixa de direção foi devidamente apertado e bata na roda dianteira para garantir que não há nenhuma folga que possa destruir gradualmente os copos da caixa de direção. O aperto insuficiente e a consequente destruição da caixa de direção não dão direito a reclamação nem a substituição.

4. Parafusos do avanço

É aconselhável apertar regularmente os parafusos do avanço e, em particular, o parafuso da braçadeira – guiadores desapertados são muito perigosos.

5. Travões

Antes de cada utilização, aperte as manetes dos travões e verifique visualmente que as sapatas dos travões dianteiro e traseiro estão corretamente ajustadas em relação aos aros —ver Instruções Básicas.

COMO UTILIZAR A BICICLETA NO PERÍODO DE RODAGEM?

De forma mais sensível e atenta do que com uma bicicleta usada. No início conduza mais devagar e evite descidas muito acentuadas em terreno acidentado.

Poderá conduzir nesse tipo de terreno depois de ultrapassar as suas incertezas e adquirir competências na utilização da sua nova bicicleta. Vale a pena ganhar experiência, monitorizar a bicicleta e depois ajustar e apertar tudo o que fica lasso durante os primeiros quilómetros. Leve sempre consigo ferramentas e use senso comum e, em especial, instinto!

É possível circular em regime silencioso afinando o parafuso de ajuste do desviador traseiro, habitualmente entre meia volta e volta completa. O ajuste do desviador dianteiro faz-se com o parafuso de ajuste do manípulo de mudanças; um cabo demasiado esticado ou lasso poderá necessitar de ajuste. Também pode acontecer que uma posição inadequada da guia provoque atrito na corrente ou torne difícil ou impeça meter mudanças. O desviador dianteiro deve estar paralelo aos pratos e ajustado na altura correta. O ajuste é uma condição necessária, mas não suficiente para o funcionamento correto. Se a corrente não estiver na condição adequada, a propulsão não funciona corretamente. Um elo rígido diminui a capacidade de a corrente passar pela guia, e o seu encaixe incorreto nos dentes dos carretos fá-la saltar ou falhar, em particular, nos carretos mais pequenos. Do mesmo modo, uma corrente seca, devido à sua resistência mecânica, dificulta o movimento da bicicleta e abranda consideravelmente o processo de transmissão. Para lubrificação, convém usar óleos pouco espessos com teflon e com elevada capacidade de penetração (p. ex., GT 85) ou lubrificantes especiais para correntes (Castrol).

Os óleos tradicionais para máquinas são consideravelmente mais baratos, mas obrigam a encharcar completamente a corrente; a superfície da corrente deve ser limpa do excesso de óleo, mas mesmo assim é praticamente impossível evitar a formação de sujidade. É aconselhável prestar atenção à corrente do princípio ao fim da sua vida operacional. Se você não a substituir na altura certa, será quase de certeza obrigado a substituir também a cassete e provavelmente os pratos (mas isto não acontecerá necessariamente nos primeiros 150 km). E lembre-se: se por qualquer motivo desmontar a corrente, não o faça nos pinos pretos. Os pinos de ligação pretos têm um diâmetro maior que os outros, e a sua extração faz aumentar a abertura do elo; por conseguinte, quando se voltam a cravar, é provável que o elo não funcione corretamente e que a corrente se desprenda precisamente nesse ponto. Use os pinos pretos exclusivamente para montar e não para desmontar a corrente.

FERRAMENTAS INDISPENSÁVEIS

- Chaves Allen 8, 6, 5, 4, 3,
- Chaves de bocas finas 17, 14, 13
- Chaves de parafusos Phillips
- Alavancas de montagem
- Chaves de bocas 15, 10 (2x), 9, 8
- Chaves para a caixa de direção 40, 36, 34 (2x em função das dimensões necessárias)
- Conjunto para reparação de câmaras-de-ar
- Bomba de ar

Ferramentas opcionais

- Cravador de corrente HG
- Saca-crenques (com a chave de bocas correspondente)
- Chave de luneta 14 (15) mm
- Extrator de carretos 2x (chicotes)
- Chave de centragem
- Extratores ou chaves especiais para cassetes
- Suporte para reparação de rodas
- Verificadores do desgaste da corrente e de carretos

Muitas operações de manutenção e reparação exigem conhecimentos e ferramentas profissionais. Nunca inicie nenhuma modificação na sua bicicleta se não tiver a certeza de que vai ser capaz de a concluir. A manutenção insuficiente pode colocar a sua vida ou a sua saúde em risco, ou causar danos à sua bicicleta ou a terceiros.

INSTRUÇÕES BÁSICAS

Aviso: uma bicicleta tem muitos componentes móveis (rodas, pratos, corrente, etc.) que podem prender membros, cabelos ou partes do vestuário. Seja muito vigilante, não só durante a utilização quotidiana, mas também durante a manutenção da bicicleta. A bicicleta e os seus componentes têm um determinado tempo de vida e os materiais usados fatigam-se com o tempo. Quando um componente chega ao fim do seu tempo de vida, pode falhar subitamente e provocar ferimentos graves ou mortais ao utilizador. Na ocorrência de qualquer sinal que indique o fim de vida de um componente, este deve ser imediatamente substituído. Os acidentes podem terminar prematuramente o tempo de vida dos componentes da bicicleta. Nestes casos, os componentes podem falhar subitamente e causar a perda do controlo e colocar a sua vida ou saúde em perigo ou causar danos à sua bicicleta ou a terceiros. Se a bicicleta estiver exposta ao sol durante muito tempo, as suas cores fluorescentes ou de néon poderão desbotar ou mudar de tonalidade. Não recomendamos a exposição prolongada nem o armazenamento da bicicleta ao sol.

As peças tortas, em especial, as de alumínio, podem partir-se de repente; além disso, não podem ser reparadas nem endireitadas porque mesmo assim há o risco de se partirem. Isto aplica-se especificamente às forquetas, guiadores, avanços, crenques e pedais. Em caso de dúvida, é mais seguro substituí-las. Contacte o vendedor da bicicleta.

Se a sua bicicleta tiver componentes de carbono, é imperativo que seja profissionalmente inspecionada pelo seu vendedor depois de um acidente. O carbono é um material extremamente forte, durável e leve, características que o tornam adequado para a produção de componentes de elevada qualidade.

Mas o carbono também é quebradiço e em caso de acidente tende a partir-se no ponto de dobragem. Quando um componente de carbono é sujeito a um impacto ou a uma pressão fortes, os danos poderão não ser visíveis, mas isto não significa que esteja intacto. A danificação das fibras de carbono internas pode não se refletir na superfície do material. Por conseguinte, é muito perigoso utilizar peças de carbono depois de expostas a um impacto ou a uma pressão excessivos. Os componentes de carbono danificados podem partir-se subitamente e causar ferimentos graves ao utilizador.

Se o quadro, as forquetas ou outros componentes de carbono da sua bicicleta começarem a emitir estalidos ou apresentarem amolgadelas, deformações, alterações da cor, riscos ou fissuras, não utilize a bicicleta até o componente defeituoso ser substituído! Contacte imediatamente o vendedor da bicicleta e exponha-lhe a situação.

Os componentes de carbono nunca devem ser sujeitos às altas temperaturas que são necessárias, por exemplo, para a aplicação de revestimentos em pó por pulverização ou para a secagem de vernizes a quente. Estas temperaturas podem danificar os componentes. Evite também deixar a bicicleta em veículos diretamente expostos à luz do sol intensa. De forma idêntica, não guarde a sua bicicleta nas proximidades de fontes de calor.

Forqueta dianteira:

Uma forqueta torta ou danificada nunca deve ser reparada; deve ser substituída.

Roda dianteira:

A roda deve ser montada na forqueta dianteira e devidamente apertada com as porcas de segurança. O cubo está protegido contra a entrada de humidade e sujidade; no entanto, deve ser inspecionado regularmente, em particular, depois da circulação em terreno acidentado (neste manual, por terreno acidentado entende-se o terreno poeirento, lamacento, com lombas, etc.). Quando rodada à mão, a roda deve girar livremente, com muito pouca fricção ou folga. Circular com mecanismos de abertura rápida incorretamente ajustados pode fazer a roda abanar ou soltar-se, com risco de danos para a bicicleta e de ferimentos graves ou mortais para o utilizador e terceiros.

Por este motivo, é indispensável:

- 1) Pedir ao comerciante de bicicletas que o assista nos procedimentos exatos e seguros de montagem e remoção da roda.
- 2) Compreender e aplicar os métodos corretos de fixação da roda com os mecanismos de abertura rápida.
- 3) Antes de cada utilização, verificar que a roda está seguramente fixada.
A remoção ou os danos ao mecanismo de abertura rápida são muito perigosos e podem resultar na nulidade da garantia e provocar ferimentos graves ou mortais.
O ajuste incorreto do mecanismo de abertura rápida pode fazer a roda abanar ou soltar-se, com risco de ferimentos graves ou mortais.
- 4) Antes de cada utilização, verificar que o aro não está excessivamente desgastado. Um aro desgastado pelo travão pode colocar a sua vida ou a sua saúde em risco, ou causar danos à bicicleta ou a terceiros.

Roda traseira:

A roda deve ser montada na forqueta traseira e devidamente apertada com as porcas de segurança. O cubo está protegido contra a entrada de humidade e sujidade; no entanto, deve ser inspecionado regularmente, em particular, depois da circulação em terreno acidentado. A roda deve girar livremente quando rodada à mão, com muito pouca fricção ou folga. Circular com mecanismos de abertura rápida incorretamente ajustados (pouco apertados) pode fazer a roda abanar ou soltar-se, com risco de danos para a bicicleta e de ferimentos graves ou mortais para o utilizador e terceiros.

Por este motivo, é indispensável:

- 1) Pedir ao comerciante de bicicletas que o assista nos procedimentos exatos e seguros de montagem e remoção da roda.
- 2) Compreender e aplicar os métodos corretos de fixação da roda com os mecanismos de abertura rápida.
- 3) Antes de cada utilização, verificar que a roda está seguramente fixada.
A remoção ou a danificação do mecanismo de abertura rápida pode fazer a roda abanar ou soltar-se, com risco de danos para a bicicleta e de ferimentos graves ou mortais para o utilizador e terceiros.

Aros:

Mantenha os aros em bom estado e corretamente centrados. Verifique regularmente o seu estado e o nível de desgaste. Nível de desgaste

- a) Sistema de segurança (Safety System) - o desgaste do aro é indicado pela profundidade da linha longitudinal da pista de travagem. Se o indicador atingir o nível mínimo, não use o aro; peça ao comerciante de bicicletas a sua substituição.
- b) Sistema RDA (RDA System) - o desgaste ou a danificação do aro são indicados pela fuga de um líquido colorido das cavidades do aro. Se for este o caso, não use o aro; peça ao comerciante de bicicletas a sua substituição.

Movimento pedaleiro:

Inspecione regularmente o movimento pedaleiro, e sempre depois de circular em terreno acidentado. O eixo deve rodar livremente, sem folgas laterais. A anilha de segurança deve estar apertada e os rolamentos devem estar bem lubrificados.

Guiador:

Adapte-o o mais possível em função do seu conforto e aperte bem todos os parafusos do avanço onde o guiador encaixa.

A marca de inserção mínima não pode ficar visível acima da caixa de direção. Punhos danificados podem resultar em perda de controlo e queda. Um punho solto pode colocar a sua vida ou a sua saúde em risco, ou causar danos à bicicleta ou a terceiros. Recomendamos o aperto dos parafusos de fixação do guiador com um binário de aperto de 7 Nm. Se o guiador estiver equipado com extensores (virados para baixo), recomendamos o aperto com um binário de aperto de 7 Nm.

Extensores aerodinâmicos ou quaisquer outros acessórios montados no guiador podem ter um efeito negativo na capacidade de reação do ciclista em travagens e curvas.

Desviador traseiro e desviador dianteiro:

Mantenha-os corretamente ajustados. Meta mudanças só quando está a pedalar mas nas subidas não pedale com muita força (para reduzir a tensão da corrente); evite impactos no desviador traseiro.

Se o desviador traseiro ou dianteiro estiver incorretamente ajustado, nunca mude de mudança para o carreto mais pequeno nem para o maior. Pode causar o bloqueamento da corrente e a consequente perda de controlo e queda.

Sistema de mudanças integrado no cubo traseiro: nas bicicletas de cidade, o sistema de mudanças está geralmente integrado no cubo traseiro.

Corrente:

- Meça regularmente a tensão da corrente e substitua-a sempre que necessário (depois de percorrer aproximadamente 1000 km).
- Lubrifique e limpe-a frequentemente com óleo de baixa densidade; limpe o excesso de lubrificante com um pano.
- O tempo de vida da corrente pode variar em função da marca e das condições de utilização.

Recomenda-se a substituição da corrente numa oficina especializada.

No caso das bicicletas monovelocidade, é necessário manter a corrente suficientemente tensa. Em caso de tensão insuficiente, é necessário repor a tensão. Para esticar a corrente, alivie a porca da roda traseira e puxe a roda para trás. De seguida, reaperte a porca da roda traseira.

As bicicletas de cidade costumam estar equipadas com um resguardo que cobre integralmente a corrente. O resguardo protege a corrente da lama e da chuva e o ciclista da gordura da corrente. Verifique regularmente a tensão da corrente. Abra o resguardo e verifique a tensão. Se pressionar a corrente (entre o prato dianteiro e o carroto traseiro) e esta se mover (para cima ou para baixo) cerca de 10 mm, a tensão está ótima. Se a corrente se mover mais de 10 mm, a tensão está demasiado baixa e deve ser aumentada. Desaperte os parafusos traseiros e puxe a roda traseira para trás. Depois, aperte novamente os parafusos.

As bicicletas de trekking estão geralmente equipadas com um resguardo de corrente aberto que protege o utilizador da gordura da corrente.

Pneus:

Os pneus devem estar insuflados com a pressão correta, i.e., com uma pressão inferior aos valores de pressão máxima indicados no aro ou no pneu. Use uma bomba de ar manual ou de acionar com o pé. Verifique a posição correta dos pneus nos aros.

Nunca encha demasiado os pneus. O excesso de pressão pode danificar o pneu ou o aro e causar danos à roda e ferimentos ao utilizador ou a terceiros. Nunca use mangueiras de ar das estações de serviço para encher os pneus.

Crenques e pedais:

Lubrifique ocasionalmente os pedais, em particular, depois de circular em terreno acidentado.

Não tente endireitar crenques nem pratos tortos. Depois da primeira utilização, reaperte os parafusos dos crenques e verifique os parafusos dos pratos e do eixo pedaleiro. Nunca continue a circular caso se solte um crenque (quadrado do crenque) no eixo central ou um pedal no crenque. As folgas nos crenques e nos pedais originadas por manutenção insuficiente não dão direito a reclamação nem a substituição.

Fixadores para os pés:

A utilização de fixadores requer bastante perícia. Quando não se domina automaticamente, exige bastante concentração, o que pode diminuir a atenção à condução e resultar na perda de controlo e queda. Treine a utilização dos fixadores exclusivamente fora de estradas perigosas e com muito trânsito. Não aperte as correias dos fixadores enquanto não se sentir confiante na sua utilização. Os pedais de encaixe só devem ser usados com sapatos de ciclismo especialmente concebidos que se encaixam firmemente nos pedais. A utilização de pedais de encaixe deve ser absolutamente dominada; se não for o caso, a sua atenção à condução diminuirá, o que pode resultar na perda de controlo e queda. Treine a utilização dos pedais de encaixe exclusivamente fora de estradas perigosas e com muito trânsito.

Travões:

TRAVÕES DE DISCO:

Tal como os travões de aro, os travões de disco são ativados pressionando as manetas instaladas no guiador. Os travões de disco caracterizam-se por uma excelente potência de travagem e por uma resistência bastante boa a condições meteorológicas adversas.

Em comparação com os travões de aro, os travões de disco reagem muito mais rapidamente em piso molhado, e atingem quase imediatamente a sua potência de travagem máxima. Para as pastilhas dos travões atingirem a sua potência máxima de travagem, é necessário fazer a sua rodagem. Para tal, acelere até cerca de 30 km/h, de 30 a 50 vezes, e trave até a bicicleta se imobilizar completamente.

Os travões de disco aquecem durante a utilização. Não é aconselhável tocar no disco nem na pinça, em especial, quando parar depois de uma longa descida.

Não utilize água nem outros líquidos para os arrefecer.

Verifique regularmente o desgaste das pastilhas de travão. Verifique regularmente possíveis ocorrências de fuga de óleo nas uniões do tubo/pinça/manete, pressionando a manete do travão. Na eventualidade de uma fuga de líquido, contacte imediatamente o comerciante de bicicletas, dado que a fuga pode acarretar falhas no funcionamento dos travões.

As pastilhas e os discos só devem ser limpos com álcool ou produtos especiais. Inspeccione e ajuste regularmente os travões no seu comerciante de bicicletas.

Aviso: no caso de modelos de bicicletas com travões V-Brake ou outros tipos de travões de aro, o desgaste ocorre na pista de travagem do aro. Por este motivo, é necessário prestar atenção ao desgaste do aro e dos calços de travão. Os nossos modelos têm dois tipos de indicação de desgaste do aro.



Desgaste máximo recomendado da pista de travagem: 0,35 mm.

Mantenha os calços do travão ajustados a uma distância de 2-4 mm do aro com uma ligeira inclinação conforme indicado na figura. Verifique o seu desgaste e, se necessário, substitua-os. Limpe o óleo ou a sujidade acumulados no aro e nas sapatas do travão. É muito importante regular corretamente os travões em relação à amplitude de movimento das manetes dos travões, para garantir nessa amplitude a potência máxima de travagem.

Se assim não for, podem ocorrer perda de controlo e riscos para a vida ou a saúde do ciclista, ou danos à bicicleta ou a terceiros.

Atenção: circular em superfícies molhadas é muito mais difícil do que em piso seco. A eficácia dos travões é menor e o ciclista deve ter mais cuidado.

É possível usar um modulador da potência de travagem com travões de aro (travões V-Brake), com travões de disco mecânicos ou com travões Roller Brake (Shimano Inter-M). Dependendo da sua conceção, um travão mecânico pode estar equipado com um modulador da potência de travagem. O modulador doseia a potência da manete do travão, impedindo o bloqueio da roda dianteira. O modulador está integrado entre a manete do travão e o travão de aro.

Os travões Shimano Inter-M podem emitir ruídos durante a travagem. O ruído é causado pelo funcionamento do modulador; não é sinal de avaria.

Cabos de controlo:

Estique corretamente os cabos. Verifique-os regularmente; não os deixe ficar lassos e em caso de desgaste, substitua-os. Nunca dê nós nos cabos. Use os terminais de alumínio para impedir o desfiamento das extremidades do cabo.

Ajuste do selim:

Ajuste a altura e a inclinação de forma a sentir-se confortável. Não puxe o espigão do selim acima da marca de inserção mínima no quadro. Se o espigão do selim rodar no quadro, fixe-o apertando o parafuso de fixação do suporte do selim.

Seo espigão do selim for puxado acima da marca de inserção mínima, pode-se partir e causar perda de controlo e queda. Sempre que ajustar o selim, certifique-se de que o apertou devidamente antes de utilizar a bicicleta; caso contrário o selim pode estragar-se ou pode ocorrer uma perda de controlo e queda. Verifique sempre que o selim está devidamente fixado. Andar de bicicleta com o espigão do selim insuficientemente apertado pode fazer o selim girar ou mover-se, o que pode resultar em perda de controlo e queda.

Por este motivo:

- 1) Peça ao comerciante de bicicletas que o aconselhe na fixação e aperto corretos do espigão do selim.
- 2) Compreenda e aplique os métodos corretos de fixação do espigão do selim com o mecanismo de abertura rápida.
- 3) Antes de cada utilização da bicicleta, verifique que o espigão do selim está corretamente montado.

Refletores:

Os refletores devem ser instalados na forqueta dianteira, na parte de trás dos pedais e nos raios. Em caso de danificação, devem ser imediatamente substituídos.

Andar de bicicleta na escuridão, de noite ou com visibilidade reduzida sem luzes e refletores adequados é perigoso e pode resultar em ferimentos graves ou mortais.

Quadro:

Verifique regularmente a existência de eventuais danos na pintura nas áreas das uniões tubulares. Podem ser indicações de que o quadro está torto ou partido.

Substitua imediatamente um quadro torto ou partido porque há sobrecarga noutras partes do quadro, com riscos acrescidos de ferimento.

Caixa de direção:

Certifique-se de que aperta devidamente a porca de segurança; a forqueta deve girar facilmente. Aperte as porcas e os parafusos sempre que for necessário. Certifique-se de que não existem componentes danificados e quando montar novamente a caixa de direção, tenha em atenção a posição correta de todos os elementos.

O ajuste inadequado da caixa de direção pode prejudicar a condução da bicicleta e resultar em perda de controlo e queda. Leve a bicicleta ao comerciante de bicicletas para que a caixa de direção seja afinada por um profissional.

INSTRUÇÕES DE MONTAGEM

Binários de aperto recomendados para componentes de bicicletas

Todos os binários de aperto estão expressos em **Newton-metros [Nm]**.
Em caso de dúvida, contacte o comerciante de bicicletas.

Componente	Binário de aperto
- Raios, cubo, cassete -	
Cassete	30-45
Aperto das porcas do eixo do cubo ao quadro (não	29-40
Roda livre	34-45
- Caixa de direção, guiador, selim, espigão do selim -	
Parafuso do avanço (para caixas de direção com	19-30
Parafuso de fixação do avanço (para caixas de direção	6-9
Avanço –aperto do guiador com quatro parafusos	9-12
MTB - extensores de guiador curvos	6-12
Aperto do selim ao espigão do selim	2 parafusos 17-19

Componente	Binário de aperto
Espigão do selim –aperto no quadro. ATENÇÃO: o espigão do selim exige apenas um aperto mínimo	5-7
- Crenques, movimento pedaleiro, pedais -	
Pedal no crenque	35-40
Shimano® Octalink XTR, aperto do crenque, parafuso	40-49
Shimano® Hollowtech II, copos do movimento pedaleiro	34-50
Shimano® Hollowtech II, copos do movimento pedaleiro	10-15
Shimano® Hollowtech II, lado esquerdo, parafuso de	0,5-0,7
Aperto do crenque ao eixo (incluindo eixos quadrados,	34-45
Movimento pedaleiro selado	40-50
- Desviador traseiro, desviador dianteiro, sistema de mudanças -	
Manípulos de mudanças STI no guiador	5,5-8
Manípulos de mudanças rotativos / integrados no	Revo Shifter 5,6-
Braçadeira do desviador dianteiro	5,0-6,8
Braçadeira do desviador dianteiro (quadros de	1,2-2
Aperto do cabo do desviador dianteiro	4,5-6,8
Aperto do desviador traseiro ao quadro	8-10
Aperto do cabo do desviador traseiro	3,4

Aperto das roldanas do desviador traseiro	3,4-4
- Travões -	
Braços do travão (bicicletas de estrada)	7,9-10
Braços do travão (MTB)	5,6-6,8
Calços (com rosca)	5,6-6,8
Calços (sem rosca)	7,9-9
Braços do travão (MTB), fixação do cabo	5,6-7,9
Braços do travão (bicicletas de estrada), fixação do	5,6-7,9
Manetes (MTB)	5,6-7,9
Manetes (STI, ERGO)	5,6-7,9
- Travões de disco -	
Disco no cubo	Hayes* 5,6
Pinça / quadro hidráulicos	5,6-7,9
Tubo / manete / pinça hidráulicos	4,5-6,8

Conversão para outras unidades de medida:

in-lb. = ft-lb. x 12

in-lb. = Nm x 8,851

in-lb. = kgf-cm / 1,15

ADAPTAÇÃO DA BICICLETA ÀS NECESSIDADES DO UTILIZADOR

A sua altura é um fator decisivo para a escolha do tamanho de quadro certo para si. Certifique-se de que tem espaço suficiente abaixo das virilhas —é importante para evitar ferimentos se tiver que saltar inesperadamente da bicicleta.

A posição sentada que irá assumir na sua bicicleta influencia em grande parte a seleção de um modelo específico. Substituindo determinados componentes, pode ajustar a bicicleta às proporções do seu corpo. Isto aplica-se, em particular, ao espigão do selim, ao avanço e às manetes dos travões.

As operações descritas neste capítulo exigem experiência, ferramentas adequadas, perícia manual e qualificações. Monte o selim e deixe as restantes operações a pessoal qualificado. Se não estiver satisfeito com o ajustamento da sua bicicleta, da posição do selim ou de um componente, contacte o comerciante de bicicletas.

ATENÇÃO: preste muita atenção ao aperto dos parafusos de ligação. Respeite os binários de aperto recomendados porque parafusos apertados a mais ou a menos podem danificar o espigão do selim. Use uma chave de torque e nunca ultrapasse o binário de aperto máximo.

MONTAGEM DA RODA DIANTEIRA

- Desaperte o mecanismo de abertura rápida (porca).
- Insira a roda nas ponteiras da forqueta.
- Rode a alavanca de abertura rápida 90 graus em relação ao eixo da roda e aperte cuidadosamente a porca de asa.
- Coloque a alavanca de abertura rápida na posição de fechado (com o polegar).
- **ATENÇÃO: certifique-se de que a roda está bem fixa com o mecanismo de abertura rápida ou firmemente aperta- da com as porcas.**

MONTAGEM DO GUIADOR

- Desaperte o parafuso do avanço até o cone se soltar. Insira-o no tubo da forqueta dianteira no mínimo até à marca de inserção mínima!
- O guiador deve estar perpendicular em relação à roda dianteira.
- Antes de apertar, consulte os binários de aperto definidos para o aperto de guiadores de carbono no avanço.
- Certifique-se de que o aperto está correto: prenda a roda dianteira entre as pernas e tente rodar o guiador.

MONTAGEM DO AVANÇO ROSCADO NA FOR-QUETA

- Desaperte o parafuso do avanço até o cone se soltar.
- Insira-o no tubo da forqueta dianteira no mínimo até à marca de inserção mínima!
- O guiador deve estar perpendicular em relação à roda dianteira.
- Aperte bem o parafuso do avanço.
- Certifique-se de que o aperto está correto: prenda a roda dianteira entre as pernas e tente rodar o guiador.
- **ATENÇÃO: nunca puxe o avanço para além da marca MAX ou STOP.**

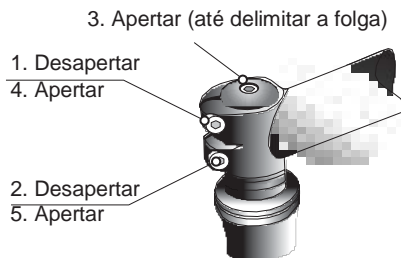
Parafuso do avanço

Caixa de direção



MONTAGEM DO AVANÇO AHEAD NA FORQUETA

- Desaperte os parafusos frontais e laterais do avanço e o parafuso da caixa de direção. Insira o avanço no tubo da forqueta dianteira.
- O guidador deve estar perpendicular em relação à roda dianteira.
- Aperte bem o parafuso da caixa de direção no avanço e todos os parafusos do avanço.
- Certifique-se de que o aperto está correto: prenda a roda dianteira entre as pernas e tente rodar o guidador.
- **ATENÇÃO: recomendamos que aperte os parafusos do avanço com o binário de aperto de 7 Nm. Certifique-se de que não aperta demasiado. O aperto excessivo pode danificar o avanço.**

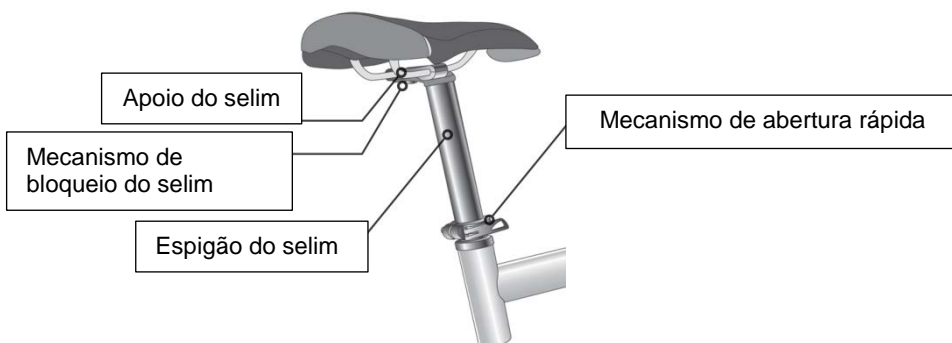


MONTAGEM DO SELIM

- Lubrifique o espigão do selim e insira-o no quadro. Não ultrapasse a marca de inserção mínima. Fixe-o com o mecanismo de abertura rápida ou com o parafuso. Antes de apertar, consulte os binários de aperto definidos.
- Ajuste a inclinação do selim de forma a que fique na horizontal. Aperte o parafuso de fixação do selim.
- Tente rodar o selim para verificar o aperto.

NOTA: O selim pode ser ajustado mais perto ou mais longe do guidador. Este ajuste pode ser feito deslocando o selim nos dois carris de montagem e fechando o mecanismo de fixação do espigão do selim ou apertando firmemente a porca.

Atenção: nunca puxe o espigão do selim para além da marca MAX ou STOP.



AJUSTE DA POSIÇÃO E DA INCLINAÇÃO DO SELIM

A sua posição sentada, o seu conforto e a força do pedalar são parcialmente determinados pela distância entre o selim e o guidador. Esta distância pode ser parcialmente ajustada usando os carris do apoio do selim.

- Para pedalar corretamente, o selim deve estar na horizontal. Se o inclinar para a frente, irá deslocar o centro de gravidade para o guidador e o seu peso vai ser mais sustentado pelos braços. Além disso, tenderá a escorregar do selim.

Nos novos tipos de espigões do selim, as cabeças determinam o ângulo e a posição vertical do selim, sendo fixadas com um para- fuso Allen central.

Alguns espigões do selim têm dois parafusos, garantindo um ajuste mais exato da inclinação. Outros tipos usam o chamado para- fuso de fixação do selim, geralmente com duas porcas num parafuso banjo.

- Desaperte um ou ambos os parafusos na parte superior do espigão do selim. Dê um máximo de duas a três voltas para a esquerda para os parafusos não caírem. Desloque o selim para a frente ou para trás conforme necessário. Pode dar-lhe umas pancadinhas para o deslocar.
- Antes de apertar os parafusos certifique-se de que o selim está na horizontal.

Certifique-se de que fixou bem o espigão do selim pegue nas extremidades do selim e tente rodá-lo. Se não conseguir, está tudo bem.

ATENÇÃO: não se esqueça de que os parafusos devem ser apertados segundo o binário de aperto definido. Se não respeitar estes valores, o espigão do selim pode descair no quadro ou ficar danificado. Fixe os carris no apoio do selim somente na parte direita para impedir o selim de se soltar!

AJUSTE DA ALTURA DO SELIM

A altura correta do selim permite-lhe obter o máximo conforto e eficiência ao pedalar. Ao pedalar, não deverá conseguir esticar completamente a perna; caso contrário, o movimento será desajeitado. Uma forma simples de ajustar a altura do selim é usando sapatos com solas planas.

- Monte-se na bicicleta e coloque um calcanhar no pedal, na posição mais baixa. A perna deve estar direita e as ancas não devem estar inclinadas para um lado nem para o outro.
- Para ajustar a altura do selim, desaperte o parafuso de fixação ou abra a alavanca do mecanismo de abertura rápida do espigão do selim (mas primeiro leia o capítulo “Mecanismo de abertura rápida”). Para desapertar o parafuso, use as ferramentas apropriadas; primeiro dê duas ou três voltas no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio.
-

ATENÇÃO: em alguns modelos de bicicletas de montanha, uma posição mais baixa do selim permite controlar melhor a bicicleta. Numa bicicleta de montanha, também é aconselhável baixar a posição do selim em descidas acentuadas. No entanto, os percursos longos com uma posição baixa do selim podem causar dores nos ligamentos dos joelhos.

Agora pode colocar o selim na altura pretendida.

- Não puxe o espigão do selim muito para cima. A marca do espigão do selim deve ficar sempre dentro do quadro. O comprimento mínimo de inserção do espigão do selim no quadro é 2,5 vezes o seu diâmetro, e.g. um espigão do selim com 30 mm de diâmetro deve ser inserido pelo menos 75 mm no quadro.
- No caso dos materiais em alumínio (quadro, espigão do selim), certifique-se de que a parte do espigão do selim inserida no quadro está sempre bem lubrificada.
- No caso dos componentes de carbono, nunca aplique diretamente o lubrificante no espigão do selim ou no quadro. As superfícies de contacto devem estar completamente secas. O lubrificante penetra nas camadas superficiais dos componentes de carbono, reduz o coeficiente de fricção e diminui consideravelmente a solidez da união. Quando for necessário, aplique massa especial para montagem de componentes de carbono.
- Se não conseguir deslocar o espigão do selim no quadro, não use força excessiva; aconselhe-se com o comerciante de bicicletas. Alinhe o selim paralelamente ao tubo superior do quadro.
- Fixe seguramente o espigão do selim apertando a braçadeira. Não precisa de fazer muita força; se precisar, isso significa que o tamanho do espigão do selim não corresponde aos requisitos do quadro.

ATENÇÃO: nunca ande na bicicleta com o espigão do selim puxado acima da marca máxima. O espigão do selim pode partir-se ou danificar seriamente o quadro.

Ajustou o selim de acordo com os procedimentos suprarreferidos? Se sim, a posição deve responder perfeitamente aos seus requisitos.

- Verifique se se consegue equilibrar na bicicleta com segurança —monte-se na bicicleta e estique as pernas para baixo. Se não conseguir tocar com os bicos dos pés no chão, baixe o selim. O ajuste do selim é uma questão muito individual. Se não conseguir encontrar a posição certa, contacte o comerciante de bicicletas.

ATENÇÃO: se tiver problemas sentado na bicicleta, tais como as virilhas dormentes, pode ser por causa do tipo de selim. O seu comerciante de bicicletas oferece uma vasta gama de selins e poderá ajudá-lo.

MONTAGEM DO ESPIGÃO DO SELIM DE CARBONO

- Nunca lubrifique o espigão do selim com massa lubrificante.
- Use apenas massa de montagem especial FSA (massa de montagem dinâmica).

MONTAGEM DOS CABOS DOS TRAVÕES (para bicicletas de montanha e de ciclocrosse)

Cabo do travão dianteiro:

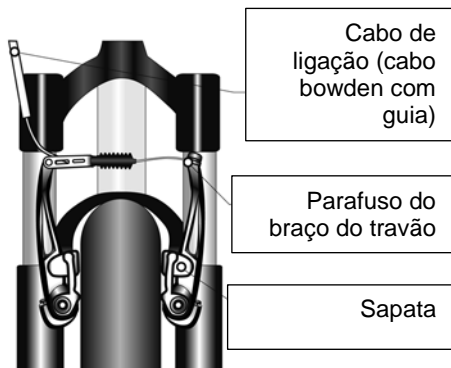
- Insira o cabo no fixador da manete esquerda.
- Deslize o cabo através da bainha (bowden) e da guia do cabo, e depois aperte o parafuso do braço do travão.
- Empurre as sapatas até deixar uma folga de 2-4 mm entre os calços do travão e o aro.
- De seguida, aperte o parafuso do braço do travão que fixa o cabo.
- Corte o excesso do cabo, deixando um comprimento de 40 mm.
- Coloque um terminal protetor na extremidade do cabo e aperte-o com um alicate.
- No aperto, utilize o binário de aperto de 20 Nm.

Cabo do travão traseiro:

- O procedimento é idêntico ao da montagem do cabo do travão dianteiro. Para o travão traseiro, usa-se a manete de travão do lado direito.

AJUSTE DOS TRAVÕES V-BRAKE

- Os travões de aro exigem ajustes ocasionais porque os cabos e os calços vão-se desgastando. Os calços devem estar a 2-4 mm de distância do aro. A manete do travão traseiro é geralmente montada no lado direito do guiador, e a manete do travão dianteiro no lado esquerdo.
- Para conseguir um melhor ajuste dos travões, alivie o tensor regulável com uma porca de segurança. Para aproximar os calços do aro, rode o tensor para fora. Se os calços estiverem encostados ao aro, rode o tensor para dentro. Verifique o ajuste dos travões.
- Os calços nunca devem tocar no pneu. Isto impede o calço de desgastar o pneu.

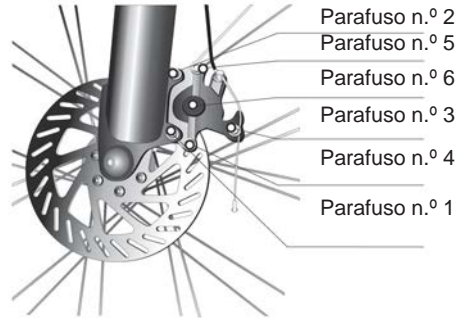


Atenção: a manete do lado esquerdo é a do travão dianteiro e a manete do lado direito é a do travão traseiro. Se o travão traseiro do cubo traseiro for de contrapedal, a manete do travão dianteiro localiza-se no lado esquerdo.

Preste atenção às manetes dos travões; não deverá ser possível apertá-las até aos punhos: os travões tornam-se ineficazes. Neste caso, é necessário ajustar os cabos dos travões.

TRAVÕES DE DISCO

- Os parafusos n.º s 1 e 2 prendem o segmento do dispositivo de fixação (forqueta)
- O parafuso n.º 3 destina-se a fixar o cabo do travão.
- Os parafusos n.º s 4 e 5 são para ajustar o segmento de travagem em relação ao disco.
- O parafuso n.º 6 é para ajustar a distância entre a pastilha do travão e o disco.



Atenção: a eficácia dos travões também pode ser ajustada usando o parafuso de ajustamento na manete do travão!!

Travão de disco traseiro



Ajuste da inclinação da pinça do travão em relação ao disco.



Parafuso de ajuste para delimitar a folga entre o disco e a pastilha do travão

Travão de disco dianteiro

Parafuso de regulação (ajuste) para delimitar a folga entre o disco e a pastilha do travão



Ajuste da inclinação da pinça do travão em relação ao disco

TRAVÕES ROLLER BRAKE

Os travões Roller Brake são utilizados nas bicicletas de cidade.

Estes travões quase não exigem ajuste. Caso seja necessário ajustar o travão, utilize o parafuso de regulação para ajustar ligeiramente o comprimento do cabo do travão. Para aliviar o travão, rode o parafuso de regulação no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio; para esticar o cabo do travão, rode-o no sentido dos ponteiros do relógio. Certifique-se de que a roda gira livremente (sem pressionar a manete do travão). Se o movimento da roda abrandar, aumente ligeiramente o comprimento do cabo do travão rodando o parafuso de regulação no sentido dos ponteiros do relógio.

Disco de arrefecimento do travão

Corpo do travão Roller Brake

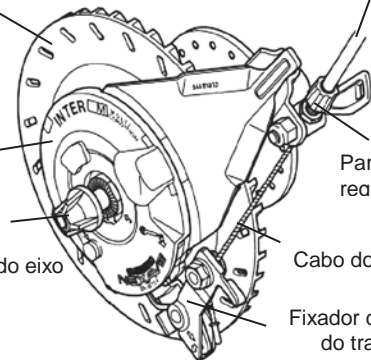
Porca do eixo central

Bainha (bowden) do cabo do travão

Parafuso de regulação

Cabo do travão

Fixador do cabo do travão



MANETES DOS TRAVÕES

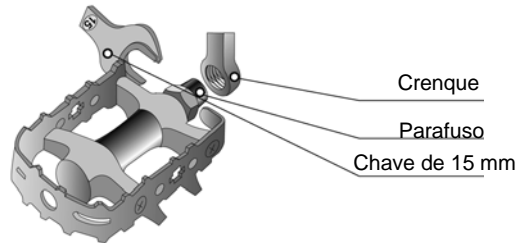
As manetes dos travões permitem-lhe controlar os travões. As bicicletas de cidade ou de trekking estão geralmente equipadas com duas manetes instaladas no guiador. A posição das manetes deve permitir-lhe utilizá-las sem esforço; devem ser montadas ao seu alcance. A posição das manetes pode ser ajustada na horizontal e na vertical

IMPORTANTE: é muito importante que os travões funcionem corretamente. Familiarize-se bem com o sistema de travagem antes da primeira utilização da bicicleta. Antes de cada utilização, inspecione cuidadosamente os travões.

Não se esqueça de que nas bicicletas de cidade e de trekking, o travão **DIANTEIRO** é geralmente controlado pela manete **DIREITA** e o travão **TRASEIRO** pela manete **ESQUERDA** (os travões das bicicletas de montanha e de ciclocrosse funcionam geralmente ao contrário).

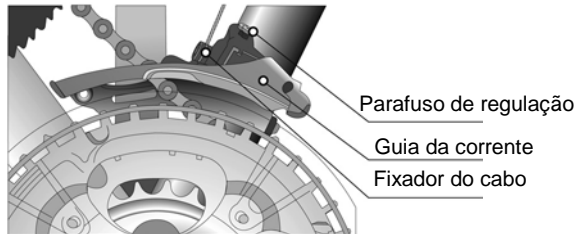
MONTAGEM DOS PEDAIS

- Os pedais estão identificados com as letras “R” e “L” na cabeça do parafuso.
- Lubrifique os parafusos dos pedais. - Aparafuse o pedal marcado com “R” rodando-o para a direita (para o lado dos pratos). - Aparafuse o pedal marcado com “L” no crenque esquerdo, rodando-o para a esquerda.
- Aperte bem os pedais com a chave n.º 15.
- Depois de fazer cerca de 50 km, aperte novamente os pedais.



FUNCIONAMENTO DOS DESVIADORES TRASEIRO E DIANTEIRO

O sistema de mudanças da sua bicicleta altera a relação de transmissão mudando a corrente de um carreto para outro. Só deve meter mudanças quando pedala para a frente; a passagem de mudanças é mais fluida quando não se exerce muita força nos pedais. O sistema de mudanças está equipado com dois manipuladores de mudanças instalados no guiador. O manipulador do lado direito controla o movimento da corrente nos carretos traseiros 6-7-8 ou 9. Movendo o manipulador de mudanças para a frente, a corrente passa do carreto traseiro mais pequeno (a mudança mais pesada) para um carreto maior (mudanças mais leves). O manipulador do lado esquerdo controla o movimento da corrente nos pratos dianteiros. Movendo o manipulador esquerdo para a frente, a corrente passa de um prato mais pequeno para um maior. Você aprenderá com o tempo quais as posições que deve utilizar em diferentes condições de circulação, mas isso exige prática. Não tente meter mudanças enquanto pedala com força. Nunca pedale para trás quando meter mudanças: a corrente pode saltar. Recomendação: Não use combinações de mudanças nas quais ocorre cruzamento excessivo da corrente; isto danifica o mecanismo de mudanças.



DESVIADOR DIANTEIRO

- A guia da corrente deve estar paralela aos pratos e a uma distância de 1-3 mm acima dos dentes do prato maior.
- Se o manípulo do desviador dianteiro (o da esquerda) estiver para trás, certifique-se de que o cabo das mudanças não está demasiado frouxo. Para o esticar,



desaperte o parafuso de fixação do cabo, puxe o cabo com um alicate e aperte novamente o parafuso.

- Se a corrente descair do prato maior na direção do crenque direito, aperte o parafuso de ajuste superior do desviador dianteiro com uma ou duas voltas. Teste o mecanismo de mudanças e se necessário, volte a ajustar.

DESVIADOR TRASEIRO

- Levante a roda traseira. Ao mesmo tempo que roda o crenque, puxe o manípulo do lado direito para trás. A corrente deve posicionar-se no carreto mais pequeno. Se não for o caso, continue a rodar o crenque e desaperte o parafuso de ajuste superior do desviador até a corrente ficar no carreto mais pequeno.
- Enquanto roda o crenque, empurre o manípulo completamente para a frente até a corrente mudar para o segundo carreto mais pequeno. Puxe o manípulo direito para trás, a corrente deverá passar facilmente para o carreto mais pequeno. Ao mesmo tempo que roda o crenque, empurre o manípulo completamente para a frente. A corrente deve posicionar-se no carreto traseiro maior. Se não for o caso, continue a rodar o crenque e rode o parafuso de ajustamento inferior do desviador até a corrente se posicionar no carreto maior.
- Enquanto roda o crenque, puxe ligeiramente o manípulo para trás até a corrente se posicionar no segundo carreto maior. Empurre o manípulo completamente para a frente; a corrente deverá passar facilmente para o carreto maior.

AJUSTE DOS CABOS

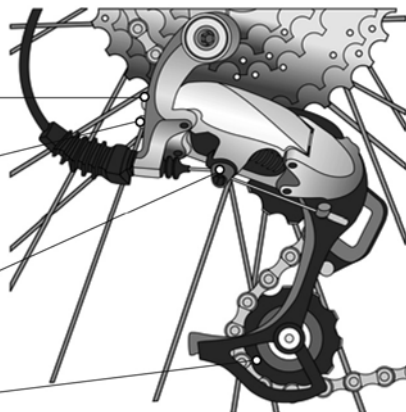
- O eventual esticamento do cabo poderá afetar negativamente o funcionamento das mudanças. O esticamento ocorre quando o cabo está lasso (mesmo quando os manípulos de mudanças são puxados completamente para trás). Para ajustar o cabo, alivie o parafuso de fixação do cabo, puxe firmemente o cabo e reaperte o parafuso.

Parafuso superior para ajuste do desviador traseiro

Parafuso inferior para ajuste do

Parafuso de fixação do cabo

Roldanas-guia



AJUSTE DOS ROLAMENTOS

A sua bicicleta de montanha está equipada com quatro conjuntos de rolamentos que requerem ajuste e lubrificação:

- 1) Caixa de direção
- 2) Movimento pedaleiro
- 3) Rolamentos dos cubos das rodas
- 4) Rolamentos dos pedais

Inspeccione frequentemente os rolamentos, em particular, depois de circular em terreno acidentado. Os intervalos de manutenção dependem do número de quilómetros percorridos e das condições de circulação. Embora os rolamentos estejam eficazmente vedados, nenhum vedante usado na bicicleta é totalmente resistente à água. Com alguma perícia e as ferramentas apropriadas, você conseguirá lubrificar e ajustar os rolamentos sozinho.

Porca de segurança

Anilha de segurança

Copo de ajuste

Rolamento de esferas

Copo superior

Copo inferior

Rolamento de esferas

Anilha de coroa



CAIXA DE DIREÇÃO

- Remova a roda dianteira para verificar o ajuste. A forqueta deverá rodar livremente mas sem folga.
- Se os rolamentos necessitarem de ajuste, alivie a porca de segurança com duas chaves de bocas. Aperte ou alivie o copo de ajuste. Aperte a porca de segurança e faça uma verificação.
- Para lubrificar os rolamentos, desmonte o guidador. Remova a porca de segurança e o copo de ajuste. Retire a forqueta do quadro e remova os dois rolamentos de esferas. Limpe o lubrificante de todos os componentes e inspecione as pistas dos rolamentos para ver se estão desgastadas ou enferrujadas. Lubrifique novamente todos os componentes, em particular, os anéis vedantes. Instale um rolamento de esferas na forqueta. Volte a inserir a forqueta no quadro e certifique-se de que o rolamento encaixou no copo inferior. Instale o outro rolamento de esferas no copo superior. Aperte o copo de ajuste para baixo, enquanto existir folga. Aperte a porca de segurança.

APERTO DA CAIXA DE DIREÇÃO AHEAD

3. Apertar (até delimitar a folga)

- Desaperte os parafusos do avanço e o parafuso da caixa de direção.
- O guidador deve estar perpendicular em relação à roda dianteira.
- Aperte bem o parafuso da caixa de direção no avanço e todos os parafusos do avanço.
- Certifique-se de que o aperto está correto: prenda a roda dianteira entre as pernas e tente rodar o guidador.

1. Desapertar

4. Apertar

2. Desapertar

5. Apertar



CUBOS

- Remova o mecanismo de abertura rápida.
- Desaperte a porca de segurança, a anilha de mola e o cone de um dos lados do eixo. Puxe o eixo do cubo para fora e remova os rolamentos de esferas.
- Verifique se as pistas das esferas não estão danificadas nem corroídas (se for necessário, substitua-as).
- Lubrifique a caixa do cubo e insira os rolamentos.
- Recoloque o eixo. Aparafuse o cone até tocar nos rolamentos. Recoloque a anilha de mola e a porca de segurança. Rode o eixo. Deverá rodar sem folga nem atrito. Se necessário, reajuste-o e aperte a porca de segurança. Reinstale o mecanismo de abertura rápida.

MECANISMOS DE ABERTURA RÁPIDA

Embora os mecanismos de abertura rápida sejam bastante simples, a sua utilização incorreta provoca muitos acidentes. Certifique-se de que as alavancas de aperto dos dois mecanismos de abertura rápida estão orientadas para o lado oposto da corrente.

Aperto seguro dos componentes:

- Abra a alavanca do mecanismo de abertura rápida. Deverá ver a palavra "Open" (Aberto) na alavanca. Para fechar o mecanismo, puxe a alavanca para a posição anterior. Deverá ver a palavra "Close" (Fechado) na alavanca. Até cerca de metade do processo de aperto, a alavanca deverá mover-se livremente, sem prender a roda.
- A força necessária para mover a alavanca poderá aumentar consideravelmente na segunda metade do processo. No fim, pode ser muito difícil mover a alavanca; empurre-a com o polegar e com os outros dedos segure uma parte imóvel da bicicleta, tal como a forqueta ou o triângulo

traseiro —mas não o disco do travão nem os raios. Na sua posição final, a alavanca deverá estar paralela à roda e não a projetar-se para o lado. A alavanca deve ser empurrada para junto do quadro para impedir a sua abertura accidental.

- Para verificar se a alavanca está suficientemente apertada, tente rodá-la depois de fechada. Empurre a extremidade da alavanca como se quisesse fazer um círculo. Se conseguir rodá-la, mesmo parcialmente, é porque a roda não está seguramente apertada. Abra novamente a alavanca e dê meia volta na porca de aperto para aumentar a tensão.
- Feche a alavanca e verifique a fixação da roda. Se já não conseguir mover a alavanca, a roda está corretamente apertada.
- Finalmente, levante a bicicleta de forma que as rodas fiquem a alguns centímetros do chão e bata suavemente na parte de cima do pneu. Se a roda estiver devidamente montada, não sairá da forqueta.

ATENÇÃO: os mecanismos de abertura rápida incorretamente fechados podem fazer com que os componentes de aperto ganhem folga, causando acidentes.

MOVIMENTO PEDALEIRO

Se a sua bicicleta estiver equipada com um movimento pedaleiro selado, apenas será necessário verificar ocasionalmente a existência de folgas.

Este tipo de movimento pedaleiro não carece de manutenção.

Atenção: o copo é de rosca.

Movimento pedaleiro selado sem manutenção



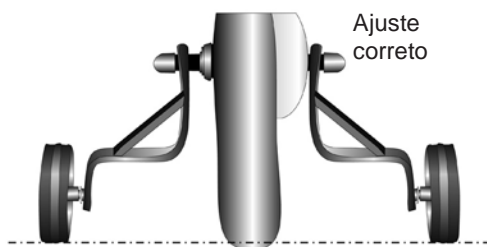
PEDAIS

- Rode os pedais para verificar atrito ou ruídos estranhos. Os rolamentos dos pedais raramente carecem de manutenção; em caso necessário, ler abaixo.
- Desenrosque o pedal do crenque, remova a tampa protetora, a porca de segurança e o vedante. Desenrosque o cone e tire o parafuso do núcleo do pedal. Limpe o lubrificante de todos os componentes e verifique se estão desgastados.
- Lubrifique os rolamentos de esferas e coloque o mesmo número de esferas em cada lado. Volte a enroscar o cone no parafuso e aperte o parafuso para fixar o cone sobre as esferas. Recoloque o vedante e a porca de segurança. Verifique se existe folga ou atrito. Ajuste o cone, aperte a porca de segurança e monte os pedais nos crenques.

BICICLETAS DE CRIANÇA

As bicicletas de criança são fabricadas de acordo com a norma europeia EN ISO 8098, que se aplica às bicicletas com altura máxima de selim superior a 435 mm e inferior a 635 mm.

As bicicletas de criança destinam-se ao uso em recreios e áreas vedadas e exclusivamente sob a supervisão dos pais ou outro responsável; não se destinam à circulação em estradas públicas. Se se deixar a criança andar de bicicleta sem supervisão, podem ocorrer ferimentos ou acidentes mortais.



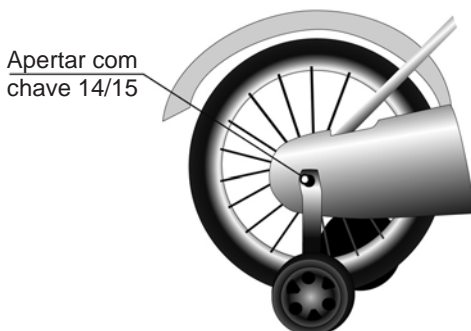
NUNCA DEIXE UMA CRIANÇA ANDAR DE BICICLETA SEM SUPERVISÃO!!!

Recomendamos vivamente o uso de capacete de tipo aprovado. A carga recomendada de uma bicicleta de criança é de até 25 kg, incluindo bagagem. Preste atenção ao ajuste correto da sua nova bicicleta antes da primeira utilização.

Ajuste a altura do selim de forma que a criança possa chegar confortavelmente ao guiador sem estar demasiado ereta nem "deitada" na bicicleta. Nunca puxe o guiador acima da linha marcada (ranhura e a palavra STOP ou MAX). Explique bem à criança que a bicicleta está equipada com um travão traseiro de contrapedal. A manete do travão dianteiro está no lado direito do guiador. Para travar, nunca use apenas o travão dianteiro.

EQUIPAMENTO ESPECIAL DAS BICICLETAS DE CRIANÇA

Os fabricantes fornecem as bicicletas de criança com rodas estabilizadoras. As rodas estabilizadoras servem para que a criança possa andar de bicicleta mais facilmente. Compensam a falta de equilíbrio do pequeno ciclista e ajudam-no a aprender a controlar a bicicleta melhor e mais facilmente. A criança pode concentrar-se mais na condução e na aprendizagem da travagem. É necessário verificar as rodas estabilizadoras para ver se os parafusos dos suportes que ligam as rodas estabilizadoras à roda da bicicleta não estão desapertados, e para garantir a fixação suficiente das rodas estabilizadoras. Parafusos mal apertados podem prejudicar o funcionamento das rodas estabilizadoras. As rodas podem soltar-se e cair, e provocar queda e ferimentos eventualmente fatais.



A bicicleta está equipada com um travão traseiro de contrapedal que permite ao pequeno ciclista travar de forma mais fácil e eficaz. Para a criança poder andar de bicicleta, é necessário ensiná-la a travar. Por este motivo, dedique tempo suficiente a ensinar esta competência à criança para ter a certeza de que ela é capaz de parar a bicicleta em segurança. A bicicleta põe-se em marcha para a frente com o movimento das pernas e dos crenques no sentido dos ponteiros do relógio. Para parar, é necessário carregar no crenque na direção oposta. A marcha é lentamente bloqueada até à paragem completa da bicicleta.

FORQUETA COM SUSPENSÃO

Para manter o funcionamento perfeito da forqueta com suspensão, é necessária uma manutenção regular, em particular, das superfícies de fricção entre os tubos interior e exterior. A capa de proteção contra poeiras, que impede a entrada de poeira nas superfícies de fricção, não pode estar danificada e deve proteger a totalidade da superfície de fricção. Para lavar a forqueta, é aconselhável usar uma escova fina e água quente com sabão. Atenção: durante a lavagem, não pode entrar água entre os tubos interior e exterior da forqueta. A poeira e a água têm efeitos negativos sobre os componentes no interior da forqueta.

LUBRIFICAÇÃO DA FORQUETA

A nova forqueta com suspensão tem um conjunto de molas com uma camada de lubrificante. Esta camada de lubrificante deve ser mantida continuamente. Lubrifique sempre a forqueta depois de circular num ambiente húmido (com lama, areia húmida ou chuva). Caso não tenha experiência na manutenção e reparação de forquetas, recorra a especialistas qualificados.

QUADRO COM SUSPENSÃO TOTAL

Manutenção: depois de circular em terreno lamacento, é necessário limpar todos os componentes móveis do quadro: a sua vida útil será prolongada. Verifique os componentes do quadro a cada 150 km. Se alguns componentes se desgastarem, substitua-os para evitar danos ao quadro. Não se esqueça de verificar o aperto dos parafusos das peças nem de lubrificar os rolamentos da unidade de suspensão.

MANUTENÇÃO DA BICICLETA

A presente secção não tem por objetivo a orientação técnica para o ajuste da bicicleta, mas sim como manter a bicicleta em boas condições de funcionamento. O ajuste das peças individuais deve ser assegurado por oficinas especializadas.

FREQUÊNCIA DAS VERIFICAÇÕES OU INTERVALOS DE MANUTENÇÃO DE PEÇAS INDIVIDUAIS

• Antes de cada utilização:

Pressão do ar nos pneus —a pressão recomendada está indicada na parte lateral de cada pneu. Verifique o funcionamento e o desgaste dos travões. Verifique o grau de desgaste dos calços dos travões. Verifique regularmente possíveis ocorrências de fuga de óleo nas uniões do tubo/pinça/manete, pressionando a manete do travão. No caso de ocorrência de fuga de líquido do travão, contacte imediatamente o comerciante de bicicletas. A fuga pode causar falhas dos travões.

Inspecções dos calços dos travões V-Brake —remoção de sujidade, em especial de gravilha e fragmentos de metal. Se pequenas pedras se introduzirem entre o calço e a parte lateral do aro, e fizerem fricção no aro durante a travagem, é aconselhável retirá-las imediatamente: impede o desgaste do aro e a sua substituição prematura.

Estado da forqueta com suspensão —depois de cada utilização, a forqueta deve ser limpa com um pano húmido e a parte móvel visível deve ser lubrificada com óleo de silicone apropriado.

Estado do triângulo traseiro e dos rolamentos das bicicletas com suspensão total —as bicicletas com suspensão total requerem cuidados abrangentes do triângulo traseiro; recomenda-se vivamente que este processo seja realizado por especialistas. Nas bicicletas com suspensão total, verifique se os amortecedores estão a funcionar corretamente (e se têm a pressão correta correspondente ao peso do utilizador), e em especial, a existência de folgas nos rolamentos e pivôs do triângulo traseiro. Se detetar alguma folga no triângulo traseiro de uma bicicleta com suspensão total, contacte o comerciante de bicicletas. A utilização de uma bicicleta com um rolamento encravado pode causar danos irreversíveis ao quadro; estes danos não são cobertos pela garantia do quadro.

• Semanalmente

Rodas —certifique-se de que os raios não estão soltos nem partidos. Se estiverem, é necessário apertá-los ou substituí-los. Se não possuir experiência nesta tarefa, é aconselhável recorrer aos especialistas.

Nível de pressão na forqueta com suspensão (se o ar for o meio de suspensão) —o nível de pressão mantém-se com uma bomba especial que não é fornecida com a sua bicicleta.

• Mensalmente

Estado da corrente – a corrente da bicicleta é o elemento sob o maior esforço e que apresenta mais desgaste. A corrente deve ser medida com um verificador especial que indica se a corrente precisa de ser substituída.

Se você monitorizar a quantidade de quilômetros que faz, é aconselhável medir a corrente pela primeira vez depois de fazer cerca de 500-800 km, em função do terreno e da forma como conduz a bicicleta. E depois disso, a cada 200-300 km. Isto impede o desgaste precoce dos componentes dentados. Desgaste dos cabos das mudanças e dos travões – caso um filamento do cabo se parta, não se fie que o cabo vai “aguentar”: substitua-o imediatamente. Se não costuma monitorizar quantos quilômetros faz, é bom verificar o comprimento da corrente 2 ou 3 três vezes por temporada de utilização. Trata-se de um procedimento que um mecânico efetua em cerca de 20 segundos.

Aperto dos parafusos da bicicleta – avanço, guiador, manetes dos travões, porta-garrafas, espigão do selim, sapatas dos travões, braçadeiras dos desviadores dianteiro e traseiro – nunca ultrapasse os binários de aperto recomendados indicados diretamente nos componentes. Os componentes e as peças de carbono, em particular, poderão sofrer danos irreversíveis. As fissuras nos componentes causadas por aperto obviamente excessivo não são cobertas pela garantia.

Lubrifique o espigão do selim. No caso dos materiais em alumínio (quadro, espigão do selim), certifique-se de que a parte do espigão do selim inserida no quadro está sempre bem lubrificada.

No caso dos componentes de carbono, nunca aplique diretamente o lubrificante no espigão do selim ou no quadro. As superfícies de contacto devem estar completamente secas. O lubrificante penetra nas camadas superficiais dos componentes de carbono, reduz o coeficiente de fricção e diminui consideravelmente a solidez da união. Em vez de lubrificante, deve ser aplicada uma massa

especial para montagem de componentes de carbono nas superfícies de contacto do espigão do selim e do quadro.

Estado do conjunto pedaleiro – integridade e aperto dos parafusos do prato, em particular, do parafuso que fixa o crenque ao eixo. Se o crenque se soltar do eixo, é necessário resolver o problema **IMEDIATAMENTE**: basta uma pequena deslocação com um crenque “solto” para causar danos irreversíveis aos crenques. Deve-se usar a mesma técnica para verificar o aperto dos pedais nos crenques. Estado dos cabos bowden dos travões e das mudanças – mais uma vez, não se fie de que o cabo bowden “vai aguentar” mesmo quando mecanicamente danificado. Inspeção do quadro – tem a ver especialmente com as uniões soldadas onde pode surgir uma fissura em casos isolados.

• Anualmente

Leve a bicicleta para inspeção numa oficina autorizada antes da cada temporada de utilização. Nem todos os defeitos ou falhas, em especial os ocultos, são óbvios para o ciclista amador. Confie na sua oficina ou comerciante de bicicletas.

Consulte o seu comerciante de bicicletas sobre o plano de revisões e o calendário de manutenção para a sua bicicleta. O comerciante de bicicletas sugerirá um calendário em função do modelo da sua bicicleta e da forma como você a utiliza. Os intervalos referidos atrás são os intervalos máximos recomendados para uma manutenção regular da bicicleta: não podem ser alargados em circunstância nenhuma. Se utilizar a sua bicicleta mais intensamente ou se o comerciante de bicicletas assim recomendar, é aconselhável que encurte os intervalos e aumente o âmbito de manutenção: por exemplo, se utilizar a bicicleta em condições meteorológicas adversas ou em terreno difícil, ou se equipou a sua bicicleta com componentes específicos, para os quais o fabricante definiu intervalos e um âmbito de manutenção regular diferentes (o comerciante de bicicletas providenciará instruções exatas sobre a assistência a componentes específicos).

GARANTIA - PRINCÍPIOS GERAIS

- 1) **A BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.** oferece uma garantia de 24 meses para todos os seus produtos no âmbito do quadro e componentes.
- 2) **A BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.** assume os custos de reparação de todos os defeitos surgidos por material, processamento, construção e montagem defeituosas que surjam no período da garantia. A garantia não abrange danos causados por acidentes, por sobrecarga do quadro ou da bicicleta devido a carga extrema, por utilização incorreta por uma operação ou manutenção diferentes às especificações do fabricante no respetivo manual de instruções, por um armazenamento incorreto ou por uma reparação mal realizada.
- 3) A garantia deve ser reivindicada imediatamente. A reparação prevista na garantia deve ser realizada pelas oficinas de reparação, o mais tardar, num prazo de 30 dias. O período de garantia é prolongado com o tempo de realização da reparação prevista na garantia.

O fabricante não se responsabiliza por danos causados por um defeito inexistente no momento da introdução do produto no mercado, ou que tenha surgido mais tarde, e também não se responsabiliza por danos causados pelo danificado ou por uma pessoa sob a responsabilidade do mesmo, pela sua ação ou negligência. A ação ou negligência significa, principalmente, o incumprimento dos princípios indicados no presente manual de instruções.



GARANTIA EM CASOS ESPECÍFICOS

Quadro e forqueta dianteira fixa

a garantia aplica-se a defeitos do material e das suas ligações e ao seu enferrujamento. \ A garantia não se aplica em casos de danos causados por acidente ou reparação não profissional. A deformação dos braços e das extremidades para a frente, para trás ou para os lados é sempre causada por sobrecargas ou acidentes.

Sistema de direção

a garantia aplica-se a defeitos do material. Não se aplica à deformação do avanço por ser puxado para além da marca de inserção.

Movimento pedaleiro

a garantia cobre os defeitos do material e do seu tratamento térmico. O ajuste normal de folgas não dá direito a reparação ao abrigo da garantia; roscas de componentes deformadas ou danificadas e quadrados de crenques danificados também não são cobertos pela garantia.

Pedais

a garantia aplica-se a defeitos do material. A garantia não cobre pedais partidos, eixos dos pedais tortos ou pedais arrancados dos crenques.

Pneus

a garantia cobre defeitos de fabrico (pneu deformado, etc.). A garantia não cobre pneus desgastados pelos calços dos travões, nem pneus gastos devido à utilização ou à ação dos travões.

Rodas

a garantia cobre os defeitos do material (aro, cubo, carreto, eixo ou raio partidos —no prazo de 30 dias), incluindo defeitos de acabamento nas superfícies.

Travões, desviador traseiro e desviador dianteiro

a garantia cobre defeitos do material. A garantia não cobre ajustes. As alterações de ajustes parcialmente devidas ao armazenamento, ao manuseamento e à afinação são questões de manutenção.

Selim e espigão do selim

a garantia poderá cobrir defeitos do material, considerados da perspetiva do cumprimento das suas funções. A garantia não cobre riscos provocados pelo movimento do espigão do selim no tubo do selim.

Corrente

a garantia cobre defeitos do material ou a quebra da corrente. A garantia não cobre o desgaste normal nem a diminuição do funcionamento devido à negligência da manutenção.

Refletores

a garantia não cobre refletores partidos.

Quadro com suspensão total

a garantia cobre o material, as uniões soldadas e componentes móveis individuais. A garantia não cobre danos causados por:

- **acidentes**
- **competições desportivas**
- **sobrecarga em condições extremas (descidas difíceis, circulação na água ou na neve)**
- **exposição a condições meteorológicas (chuva, sol, armazenamento em ambientes húmidos)**
- **reparações não profissionais**
- **duas pessoas a andar na bicicleta ao mesmo tempo**
- **danos forçados**
- **saltos durante a circulação**
- **manutenção insuficiente**

A garantia não cobre as peças móveis de um mecanismo se estes componentes não foram devidamente apertados, mas mesmo assim a bicicleta foi utilizada. Estas peças desgastam-se com o uso e por este motivo, é necessária uma manutenção regular.

Atenção: se não tiver experiência na reparação de quadros com suspensão total, recorra a um mecânico qualificado.

Uma queda pode colocar a sua vida ou a sua saúde em risco, ou causar danos à bicicleta ou a terceiros. Nunca se esqueça disto quando andar de bicicleta!

AVISO IMPORTANTE

A garantia não cobre a manutenção normal da bicicleta:

1. Crenques soltos no eixo central (parafuso central mal apertado)
2. Folga na caixa de direção (porcas de segurança da caixa de direção mal apertadas)
3. Funcionamento incorreto dos travões (resultante do desgaste dos calços e do esticamento dos cabos)
4. Deslocação da corrente (resultante do uso incorreto das mudanças e do consequente cruzamento da corrente e do seu descarrilamento ou atrito contra outros carretos)
5. Funcionamento incorreto do desviador traseiro ou dianteiro (saída dos cabos de controlo das mudanças e consequente manutenção insuficiente)
6. Folga nos cubos dianteiro e traseiro (cones dos cubos mal apertados)

GARANTIA PARA O QUADRO E COMPONENTES

- quadro: 24 meses - componentes: 24 meses

PRINCÍPIOS GERAIS

A BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o., confirma que a bicicleta do tipo e com o número de série mencionados está conforme com as normas e os regulamentos técnicos nacionais. A empresa fornece uma garantia para esta bicicleta a partir da data da venda ao cliente final. O prazo de validade da garantia será alargado pelo período de uma eventual reparação ao abrigo da garantia. A

empresa reparará, a expensas próprias, todos os defeitos ocorridos durante esse período e resultantes de defeitos de material e do tratamento, fabrico e montagem deficientes. A empresa efetuará as reparações ao abrigo da garantia dentro do prazo estipulado na regulamentação aplicável.

CONDIÇÕES DE GARANTIA

- O produto deve ser usado exclusivamente para os fins para os quais foi fabricado.
- O produto deve ser apropriadamente armazenado e mantido de acordo com o manual.
- Para apresentar uma reclamação ao abrigo da garantia, a bicicleta deve estar completa e limpa.
- A garantia deve ser reivindicada sem demoras desnecessárias junto da empresa à qual o produto foi adquirido. Deve ser apresentado o talão de compra com indicação da data de compra. Faça, por favor, uma descrição da reclamação, sendo útil anexar uma fotografia a esta.

Por norma, deve ser indicado o número do quadro WBF (ver o tubo inferior do quadro).

CASOS DE EXCLUSÃO DA GARANTIA

- Se for determinado que o utilizador, e não o fabricante, é culpado dos danos no produto (resultantes de acidente, reparação não profissional, armazenamento deficiente, etc.)
- Ao apresentar uma reclamação fora do prazo de validade da garantia
- Se o produto não foi usado devidamente nem mantido de acordo com o manual
- A garantia não cobre o desgaste normal dos componentes individuais

O seu parceiro da Volkswagen terá todo o prazer esclarecer todas as suas dúvidas ou entre em contacto com a linha direta de assistência técnica de BFI (idioma: inglês).

BIKE FUN International s.r.o.
Areál Tatry 1445/2
742 21 Koprivnice
Czech Republic

Linha direta de assistência técnica
Telefone: 00420 591005820

E-mail: service.center@bikefunint.com

Disponibilidade: Segunda – Sexta 08:00 -17:00

Instrukcja obsługi



ibfi

Spis treści:

Wstęp

- Części, z których powstaje rower
- Indywidualne kategorie rowerów oraz rodzaj użytkownika
- Pierwsze 150km
- Na co zwrócić uwagę podczas pierwszej jazdy
- Jak jechać na rowerze podczas pierwszej jazdy
- Niezbędne narzędzia

Podstawowa instrukcja obsługi

Instrukcja szczegółowa

- Tabela rozkładu siły montażu części
- Dostosowanie roweru do potrzeb użytkownika
- Instalacja koła przedniego i kierownicy
- Instalacja kierownicy i wspornika na gwint do widelca
- Instalacja wspornika systemu ahead do widelca
- Instalacja siodelka i sztycy
- Ustawienie pozycji i nachylenia siodelka
- Ustawianie właściwej wysokości siodelka
- Instalacja siodelka i sztycy karbonowej
- Instalacja kabli hamulca
- Instalacja hamulców szczękowych V-break
- Instalacja pedałów
- Praca przerzutek i manetek
- Przerzutka przednia
- Przerzutka tylna
- Regulacja linek
- Łożyska
- Zaciski
- Pedały
- Rowerki dziecięce
- Konserwacja roweru

Gwranacja – ogólne informacje

Gwarancja – informacje do poszczególnych części

Uwaga

Przegląd gwarancyjny

Informacje

Warunki udzielenia gwarancji

Odrzucenie gwarancji

Szanowny Kliencie,

Firma BIKE FUN INTERNATIONAL dziękuje za zakup jego produktu – roweru, który jest wyposażony w wysokiej jakości komponenty renomowanych firm. Rower górski jest przeznaczony do jazdy w terenie odpowiednio do jego wytrzymałości - upewnij się, że rower który użytkujesz jest przeznaczony do jazdy po danym terenie. Z roweru korzystać należy według jego przeznaczenia. Przy korzystaniu z roweru na drogach publicznych należy stosować się do odpowiednich przepisów krajowych (np. w zakresie oświetlenia czy odblasków).

W celu odpowiedniego użytkowania dostarczamy Państwu następującą instrukcję obsługi, która zawiera także warunki utrzymania gwarancji.

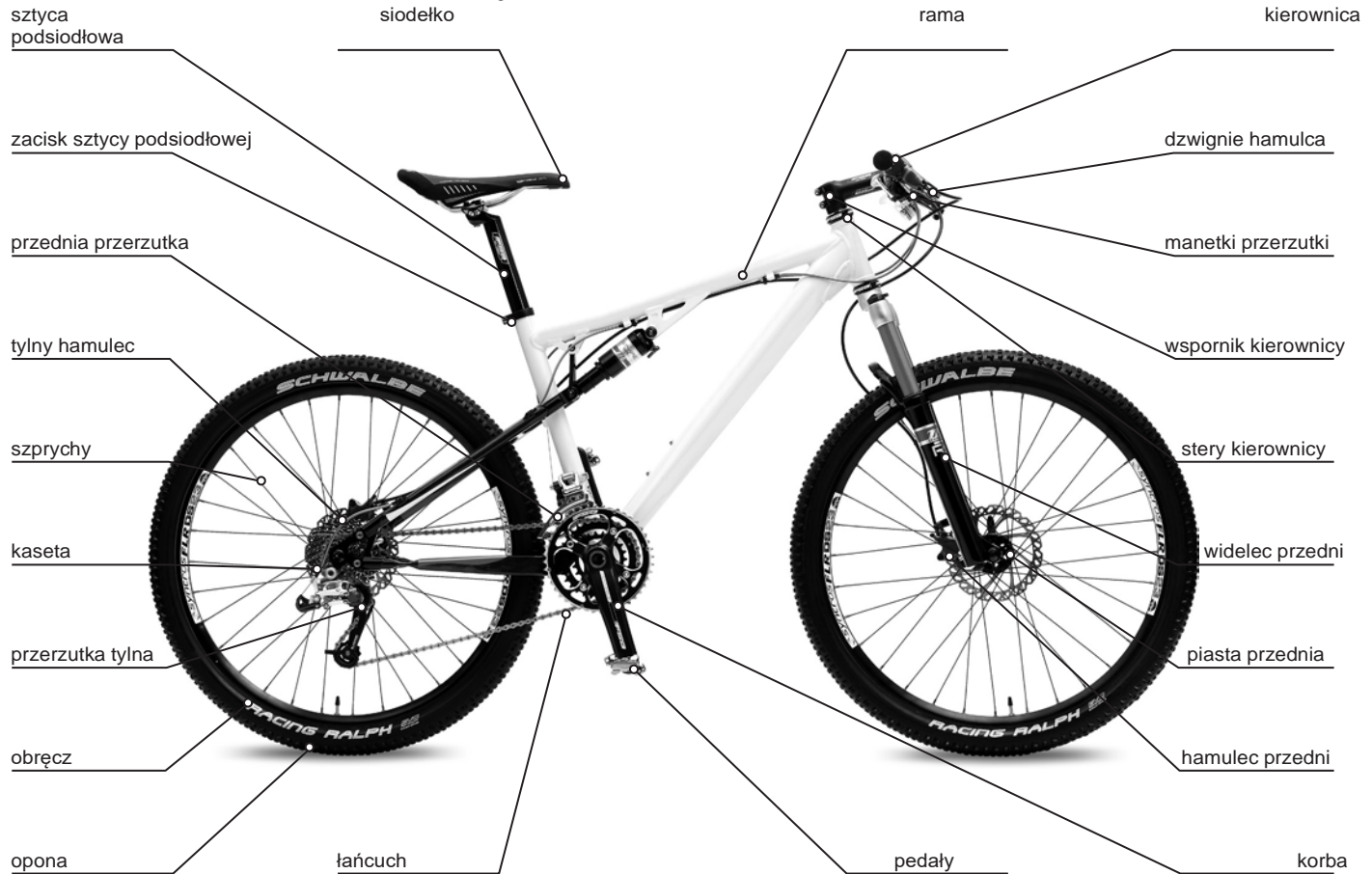
Firma BIKE FUN INTERNATIONAL, producent Twojego nowego roweru, życzy wiele kilometrów doskonałej i bezpiecznej jazdy.

Uwaga! Rower jest wstępnie zmontowany i w stanie nienadającym się do jazdy. Należy skontaktować się ze specjalistycznym warszatem rowerowym, aby zlecić wykonanie bezpiecznego montażu końcowego.

OSTRZEŻENIE

Jazda na rowerze może być niebezpieczna, nawet przy zachowaniu najwyższej ostrożności. W związku z tym niezbędne jest użytkowanie roweru dokładnie z jego przeznaczeniem, ponieważ zmniejsza to ryzyko obrażeń. Niniejsza instrukcja zawiera wiele ostrzeżeń i przestróg dotyczących skutków nieregularnego użytkowania roweru. Wiele z tych ostrzeżeń i przestróg jest oznaczone słowami „Możesz stracić kontrolę i upaść.“ W wyniku każdego takiego upadku może nastąpić poważne uszkodzenie ciała lub nawet śmierć. Takie ostrzeżenie nie powinno być zaniedbywane. Zalecamy używanie odpowiedniego certyfikowanego kasku.

CZĘŚCI, Z KTÓRYCH POWSTAJE ROWER



PODSTAWOWA TERMINOLOGIA ROWEROWA - ROWER MIEJSKI

zacisk sztycy
podsiodłowej

ochrona
sukni

bagażnik

popręgi

tylne
światło

blotnik

obrzecz

opona

szprychy

kaseta
łańcucha

amortyzowana
sztyca
podsiodłowa

siodełko

zamek

rama

osłona

korba (na
ose
středových
o
složení)

pedały

kierownica

manetki

przerzutki

dzwignie

chamulca

stawitný
wspornik
kierownicy

przednie

światło
widelec

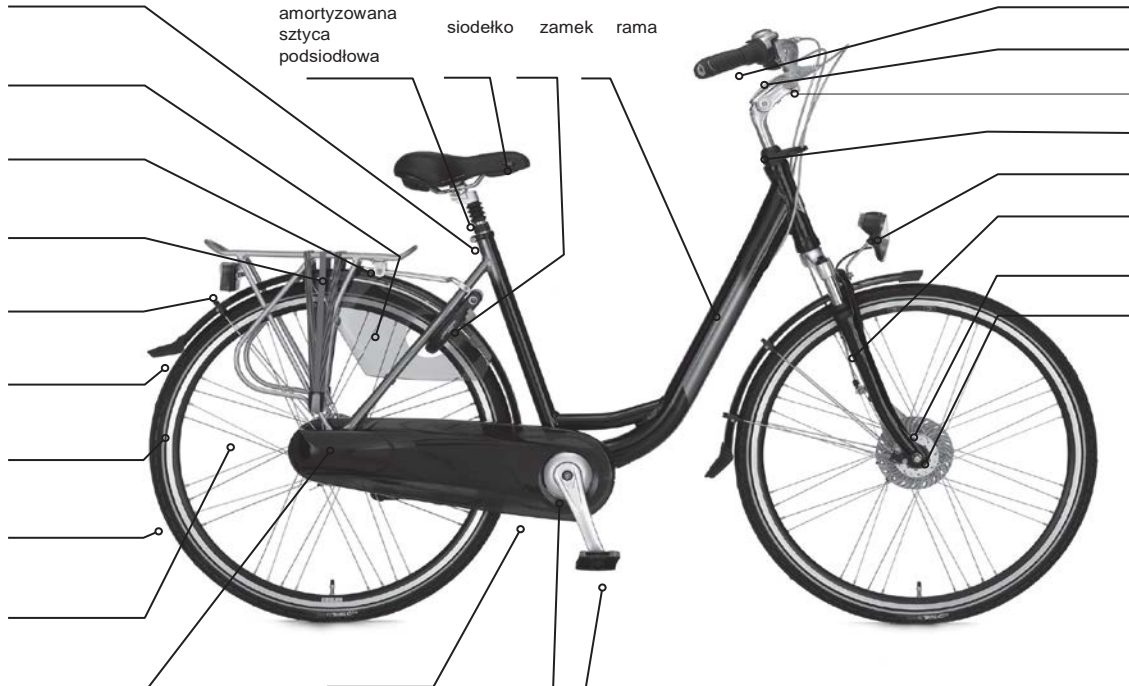
amortyzowany

hamulec

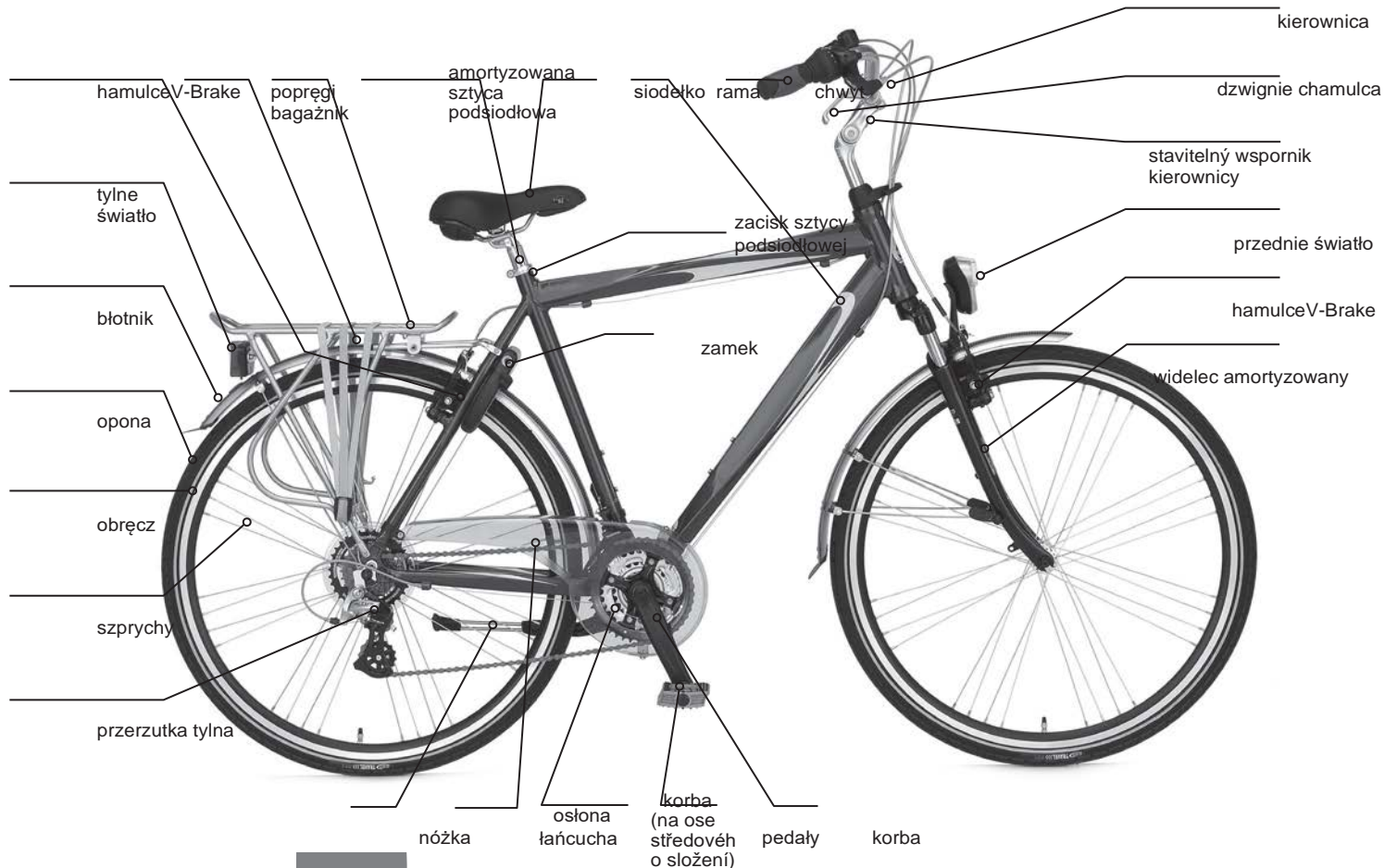
rolkowy

piasta

przednia



PODSTAWOWA TERMINOLOGIA ROWEROWA - ROWER TREKKINGOWY



INDYWIDUALNE KATEGORIE ROWERÓW ORAZ RODZAJ UŻYTKOWNIKA:

Rowery dziecięce ISO 4210-2: Wszystkie rowery dziecięce do rozmiaru koła 20" przeznaczone są do jazdy poza ulicami i tylko pod kontrolą rodziców lub opiekunów. Rekomendowany ciężar dziecka dla rowerów o wielkości kół 20" do 30 kg, a rowerów o rozmiarze kół 24" do 45 kg.

Rowery MTB ISO 4210-2: przeznaczone są do jazdy pod drogach utwardzonych, jak i poza nimi. Rekomendowany ciężar rowerzysty do 100 kg.

Rowery szosowe ISO 4210-2: zaprojektowane wyłącznie do jazdy po szosach i drogach o gładkiej nawierzchni. Zalecane obciążenie wynosi do 100 kg.

Rowery trekkingowe oraz miejskie ISO 4210-2: przeznaczone są do poruszania się po drogach publicznych i ubitym terenie, z nastawieniem na rekreację i turystykę. Rekomendowany ciężar rowerzysty do 120 kg.

Rowery elektryczne: rowery z pomocniczym napędem elektrycznym - E PAC (rowery ze wspomagającym napędem elektrycznym, zwane też e-bike lub pedelec), dla których obowiązują identyczne warunki jak dla rowerów zwykłych. Do ich eksploatacji nie potrzebujesz tablicy rejestracyjnej, dowodu rejestracyjnego, zaświadczenia o aktualnym przeglądzie technicznym ani też OC. Podczas jazdy rowerem elektrycznym nie musisz posiadać prawa jazdy, a jeśli masz ukończone 18 lat, nie musisz używać kasku rowerowego. Zalecane obciążenie wynosi do 120 kg. Rowery elektryczne to rowery, które w większości krajów pod względem prawnym klasyfikowano jako zwykłe rowery. Zasięgnij informacji na temat specyficznych i lokalnych przepisów oraz klasyfikacji w Twoim kraju.

Każdy z naszych rowerów zaprojektowano dla maksymalnego obciążenia całkowitego (suma masy roweru, rowerzysty i bagażu).

Rowery dziecięce: do rozmiaru 20" 45 kg, do rozmiaru 24" 60 kg

Rowery szosowe i MTB: 115 kg

Rowery trekkingowe i miejskie: 140 kg

Rowery elektryczne: 145 kg

KATEGORIE ROWERÓW



High-Performance Road

- WARUNKI TYPU 1:** Rower przeznaczony do jazdy po utwardzonej powierzchni, na której opony nie tracą kontaktu z ziemią.
- ODPOWIEDNI:** tylko do jazdy po utwardzonej powierzchni.
- NIEODPOWIEDNI:** do jazdy w terenie, kolarstwa przełajowego lub turystyki z bagażnikami lub koszami.
- PORÓWNANIE:** Zastosowanie materiałów zoptymalizowano w taki sposób, aby zapewnić niską masę oraz moc właściwą.



Rowery kategorii 2. przeznaczono do eksploatacji na utrzymywanych drogach o nawierzchni żwirowej i drogach gruntowych o łagodnym nachyleniu, na których opony nie muszą być w ciągłym kontakcie z nawierzchnią. Maksymalna wysokość skoków, dropów poniżej 15 cm (6").



Warunki użytkowania typu 3.

Jazda po ścieżkach, pokonywanie małych przeszkód i średnio wymagających odcinków technicznych, a także odcinków, na których opony przez krótki okres nie znajdują się na ziemi; skoki i dropy poniżej 61 cm (24").

- NIEODPOWIEDNIE: do stylu jazdy „Hardcore Freeriding”, „Extreme Downhill”, „Dirt Jumping”, „Slopestyle” lub bardzo agresywnego bądź ekstremalnego jeżdżenia. Nieodpowiedni do skakania, twardego spadania oraz objiania o przeszkody.



All Mountain

- WARUNKI UŻYTKOWANIA TYPU 4: Rowery odpowiednie do jazdy w warunkach 1, 2, 3 oraz do jazdy po nieuporządkowanych, bardziej wymagających technicznie nawierzchniach z średniej wielkości przeszkodami oraz małymi wybojami.
- ODPOWIEDNIE: do jazdy po ścieżkach pod górę. Rowery typu All-Mountain umożliwiają jazdę w trudniejszym terenie przez większe przeszkody i średniej wielkości wyboje (skoki i dropy poniżej 122 cm (48"))
- NIEODPOWIEDNIE: do ekstremalnych form skakania/jazdy typu „Hardcore Freeriding”, „Freeriding”, „Downhill”, „North Shore”, „Dirt Jumping”, „Hucking”



Gravity, Freeride a Downhill

- WARUNKI TYPU 5: Rowery odpowiednie do skakania, huckingu, wysokiej prędkości lub dynamicznej jazdy po wyboistych nawierzchniach lub spadania na równe powierzchnie. Taki rodzaj jazdy jest jednak wyjątkowo niebezpieczny i w sposób nieprzewidywalny obciąża rower, co spowodować może przeciążenie ramy, widełek lub poszczególnych części. Jeżeli chcesz jeździć po terenie, na którym panują warunki typu 5, zastosuj niezbędne środki bezpieczeństwa, jak np. częstsze przeglądy roweru i wymiana wyposażenia. Następnie Dodatkowo należy stosować kompleksowe wyposażenie dot. bezpieczeństwa, jak np. kask integralny, ochraniacze goleni, łokci i kręgosłupa.
- ODPOWIEDNIE: do jazdy w najtrudniejszym terenie, po jakim powinni jeździć wyłącznie najbardziej doświadczeni rowerzyści.
- NIEODPOWIEDNIE: do tego, aby służył jako wymówka do wypróbowania czegokolwiek.



Rowery dziecięce

Rowery przeznaczone dla dzieci. Konieczny ciągle nadzór osób dorosłych. Unikaj terenów, po których jeżdżą samochody, gdzie występują przeszkody lub inne zagrożenia, w tym powierzchnie pochyłe, krawężniki, schody, pokrywy kanalizacyjne; dodatkowo należy unikać nierównych powierzchni oraz miejsc w pobliżu basenów.

Jeśli masa rowerzysty wraz z bagażem jest większa, skontaktuj się ze sprzedawcą roweru, który w razie konieczności dokona modyfikacji i regulacji. W razie użycia roweru do innych celów, niż te które podano przy poszczególnych kategoriach, może dojść nie tylko do jego przedwczesnego zużycia, lecz także uszkodzenia ważnych komponentów oraz do poważnych obrażeń użytkownika, za które producent ani też sprzedawca roweru nie ponoszą odpowiedzialności. Niewłaściwe użycie może też doprowadzić do utraty gwarancji.

BAGAŻ

Istnieje wiele sposobów przewożenia bagażu na rowerze. Twój wybór powinien zależeć przede wszystkim od wagi i rozmiarów bagażu oraz od roweru, z którego zamierzasz korzystać. Użytkownicy rowerów górskich i kolarze z reguły korzystają z plecaków. Skonsultuj ze sprzedawcą roweru, czy bagażnik jest odpowiedni do Twojego roweru. Jeżeli istnieje taka możliwość, zleć jego instalację wykwalifikowanemu personelowi w punkcie sprzedaży.

MONTAŻ I STOSOWANIE DODATKÓW LUB AKCESORIÓW ROWEROWYCH

Przed nabyciem jakichkolwiek dodatków lub akcesoriów do Twojego roweru (prędkościomierz, dzwonek, lampa, bagażnik, torba, fotelik dziecięcy, stojak itp.) zawsze skontaktuj się ze sprzedawcą roweru w celu omówienia, czy takie wyposażenie jest odpowiednie dla Twojego typu roweru. Podczas montażu postępuj zgodnie z instrukcjami dostarczonymi przez producenta lub dostawcę akcesoriów. Niewłaściwie zamontowane, nieodpowiednie lub niezatwierdzone akcesoria mogą spowodować pogorszenie działania roweru oraz utratę kontroli nad rowerem i upadek. Podczas wymiany korb lub opon lub też podczas zakładania w rowerze błotników zwróć szczególną uwagę na ewentualne zmniejszenie odległości między czubkiem buta a oponą.

PRZEWÓZ DZIECI

Siodelko dziecięce zamocowane jest na ramie roweru. Mocowanie przystosowane jest do niezbyt intensywnego użytkowania, a siodełko dziecięce zamocować można na praktycznie każdym rowerze wyposażonym w odpowiednie akcesoria.

Sprawdź, jakie przepisy w zakresie przewozu dzieci obowiązują w Twoim kraju. W przypadku ewentualnych pytań skontaktuj się ze sprzedawcą roweru.

Fotelik dziecięcy można zamontować tylko w przypadku, gdy rower wyposażono w ochronę sprężyn siodełka. Aby zapobiec przygnieceniu palców dziecka, nie montuj fotelika dziecięcego na rowerze z niechronionymi sprężynami siodełka.

Podczepianie wózków dziecięcych do roweru jest całkowicie zabronione. Po drogach publicznych należy zawsze jeździć ostrożnie, stosując się do przepisów ruchu drogowego, tak aby nie spowodować zagrożenia dla użytkownika roweru ani osób trzecich.

Przepisy te mogą różnić się w zależności od regionów i państw.

PRZED KAŻDYM ZASTOSOWANIEM

Przed każdą jazdą sprawdź ogólny stan roweru:

- czy wszelkie materiały łączące są odpowiednio dokręcone oraz czy nie doszło do odkształcenia, zarysowania lub innego uszkodzenia mechanicznego części,
- dokładnie zapoznaj się z elementami sterowania, zwłaszcza hamulcami, zmianą biegów i pedałami,
- dokładnie sprawdź stan roweru - patrz rozdział Podstawowe wskazówki.

PIERWSZE 150 km

Pierwszych 150 km można by określić jako fazę rozgrzewki, w której życie rowerzysty jest pełne emocji i wrażeń z odkrywania przyjemności jazdy na rowerze. Bardzo ważne jest, aby dokładnie sprawdzić stan techniczny roweru po 150 km.

NA CO ZWRÓCIĆ UWAGĘ PODCZAS PIERWSZEJ FAZY UŻYTKOWANIA ROWERU.

Nawet jeśli rower był właściwie ustawiony przed fazą eksploatacji jego funkcjonowanie wymaga pewnego czasu do prawidłowego działania podzespołów. Ogólnie mówiąc, wszystkie części ruchome muszą dopasować się i prawidłowo współpracować z pozostałymi elementami roweru.

Co to znaczy? Np.: pedały mogą być nieco sztywne na początku, ale po pewnym czasie ich praca będzie idealna, ponieważ wszystkie części tworzące pedały będą dotarte i ułożą się na swojej pozycji. Podobnie siedzenie - należy ustalić jego pozycję (wysokości i położenie), aby móc przyjąć odpowiednią i wygodną pozycję. Może wystąpić również taka sytuacja, iż niektóre części produkowane przez inne firmy będą posiadały wady ukryte lub nie będą działały poprawnie. Zalecenie: jeżeli niektóre części lub podzespoły rowerów ulegną uszkodzeniu w trakcie użytkowania, należy zastąpić je natychmiast nowymi! Używaj tylko oryginalnych części zamiennych zakupionych u autoryzowanego sprzedawcy roweru!

Zalecamy, aby sprawdzić swój rower przynajmniej raz w roku w regularnych odstępach czasu w autoryzowanych punktach serwisowych rowerów! W razie wypadku lub uszkodzenia roweru zalecamy, aby rower został sprawdzony przez autoryzowany punkt serwisowy.

1. Mechanizm korbowy

- Sprawdzić połączenie korby i jej elementów z ramą roweru poprzez dokręcenie śrub. Na początku jazdy należy sprawdzić, czy korba nie posiada luzów. Podczas występowania nieporządkanych dźwięków sprawdzić, czy korba nie jest zabrudzona lub czy nie występują luzy w połączeniu. Brak regularnych przeglądów może skutkować utratą gwarancji.

2. Pedale

- Sprawdzić połączenie pedałów z mechanizmem korbowym. Do odkręcania lub dokręcania należy używać klucza numer 15. Nieprofesjonalny montaż pedałów może skutkować utratą gwarancji.

3. Stery kierownicy

- Upewnić się przed każdą jazdą, że śruba mocująca stery kierownicy jest wyregulowana i dobrze dokręcona. Sprawdzić łączenia przez naciśnięcie przedniego koła - nie powinny występować luzy na łożyskach sterów. Pojawienie się takiego luźnego połączenia może stopniowo i całkowicie zniszczyć miski.

Utrzymywanie złego stanu technicznego sterów kierownicy może skutkować brakiem rozpatrzenia reklamacji. Jest to również niebezpieczne dla zdrowia, a nawet życia.

Zintegrowane stery kierownicy:

- Przed każdą jazdą upewnij się, że śruba ściskająca stery jest dobrze dokręcona. Nieprawidłowe skręcenie sterów może powodować ich szybkie zużycie i zniszczenie. Dlatego upewnij się, że kierownica nie ma luzów oraz nie obraca się zbyt ciężko. Zły montaż sterów może doprowadzić do zniszczenia główki ramy.

4. Połączenie kierownicy ze wspornikiem

- Pamiętaj o sprawdzeniu stanu połączeń kierownicy ze wspornikiem. Dokręć śruby jeśli są one niedostatecznie dokręcone lub pojawiły się luzy. Dokręcając śruby używaj odpowiedniej siły podanej w Nm - rekomendowane przez producenta części. Niedokładne dokręcenie śrub jest niebezpieczne dla zdrowia i życia rowerzysty.

5. Hamulce

- Nacisnąć dźwignie hamulca przed każdą jazdą i wizualnie sprawdzić, czy przednie i tylne szczęki hamulcowe są poprawnie skonfigurowane do obręczy koła – więcej patrz: instrukcja podstawowa.

JAK JEŹDZIĆ ROWEREM PODCZAS PIERWSZYCH 150 KM?

Zaczynaj jazdę delikatniej i bardziej ostrożnie niż na rowerze, który jest już dotarty. Po pierwsze należy jechać powoli, unikać ekstremalnych zjazdów. Po przezwyciężeniu niepewności i umiejętnym kontrolowaniu nowego roweru, można pozwolić sobie na jazdę po trudnym terenie.

Jeśli zauważysz złe działanie przerzutek podkręć śruby regulacyjne przy manetkach przerzutek lub przy samej przerzutce. Przekręcenie śrub o połowę w lewo lub prawo powinno poprawić precyzję przerzutki.

Jeśli przednia przerzutka ociera o łańcuch przyczyną może być złe ustawienie prowadnicy łańcucha. Podobnie jak w przypadku przerzutki tylnej należy użyć pokrętła przy manetce przerzutki, aby odchylić prowadnicę w odpowiednie miejsce. Prowadnica w przedniej przerzutce musi być zamontowana równoległe do łańcucha. Należy sprawdzić wychylenie prowadnicy na największej tarczy korby. Prowadnica powinna być umieszczona centralnie nad tarczą, w przeciwnym razie łańcuch może spadać z tarczy na zewnątrz lub nie zostanie wprowadzony na największą tarczę. Suchy łańcuch sprawia, że trudniej jeździć na rowerze, również jego wytrzymałość jest znacznie mniejsza, dlatego należy pamiętać o regularnym smarowaniu łańcucha. Należy używać tylko środków smarujących rekomendowanych przez producentów. Do smarowania użyj najlepiej środka z zawartością teflonu. W zależności od warunków atmosferycznych należy używać smaru o różnej gęstości. Należy pamiętać również o regularnej wymianie łańcucha, tak aby pozostałe podzespoły nie ulegały zniszczeniu. Brak wymiany łańcucha będzie skutkował tym, że wymianie podlegać będzie również kasetka przerzutki i korba.

Używaj tylko łańcuchów rekomendowanych przez producenta podzespołów oraz kompatybilnych z ilością przelożeń w twoim rowerze.

PODSTAWOWE NARZĘDZIA W TWOIM ROWERZE

- klucz imbusowy 8, 6, 5, 4, 3, 2
 - klucz płaski 15, 10 (2x), 9, 8
 - rozkuwacz łańcucha
 - śrubokręt krzyżakowy i płaski (dwa różne rozmiary),
- zestaw do reperowania dętki • pompka**

Dodatkowe narzędzia

- Nitownica lub specjalnych zacisk do łańcucha HG
- Klucze do kaset
- Klucze do wykręcania korb (z odpowiednim kluczem bocznym)
- Klucz do zdejmowania kasety- bacik
- Centrownica
- Klucze do szprych
- Przyrząd do pomiaru zużycia łańcucha

Stosowanie specjalnych narzędzi wymaga dużej wiedzy i doświadczenia. Nigdy nie rozpoczynaj żadnych regulacji i napraw w rowerze, jeśli masz jakiegokolwiek wątpliwości co do swoich umiejętności serwisowych lub naprawczych.

Niedokładny serwis lub zły montaż roweru bądź jego części może zagrażać życiu lub zdrowiu bądź spowodować uszkodzenie roweru lub obrażenia osób.

INSTRUKCJA PODSTAWOWA

Uwaga: rower składa się z wielu ruchomych elementów (koło, korba, łańcuch itp.), których użytkowanie grozi wciągnięciem kończyny, włosów lub odzieży. Należy zachować szczególną ostrożność nie tylko w trakcie korzystania, ale również konserwacji roweru.

Rower i jego elementy mają określoną żywotność, a wykorzystane materiały są podatne na zużycie. Jeśli żywotność danego elementu dobiega końca, istnieje ryzyko wystąpienia nagłej awarii, co może spowodować poważne obrażenia, a nawet śmierć użytkownika. W przypadku zaistnienia jakichkolwiek znaków świadczących o końcu żywotności danego elementu, należy go niezwłocznie wymienić.

Wypadek może prowadzić do przedwczesnego końca żywotności poszczególnych elementów roweru. Mogą one ulec nagłej awarii, spowodować utratę kontroli nad rowerem i doprowadzić do zagrożenia życia i zdrowia użytkownika, uszkodzenia roweru lub obrażeń osób trzecich.

W razie długookresowego wystawiania roweru na działanie bezpośredniego promieniowania słonecznego może dojść do wyblaknięcia lub zmiany kolorów fluorescencyjnych i neonowych. Nie polecamy wystawiania roweru na bezpośrednie działanie promieni słonecznych, ani też przechowywania go w takich warunkach.

Elementy gięte, w szczególności wyprodukowane z aluminium, mogą ulec nagłemu złamaniu. Części te nie mogą być naprawiane ani prostowane, ponieważ istnieje ryzyko ich złamania. Dotyczy to w szczególności widelców, kierownic, wsporników, korb i pedałów. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości najbezpieczniej jest wymienić te części. Skontaktuj się ze sprzedawcą roweru. Jeżeli rower wyposażony jest w elementy karbonowe, absolutnie konieczne jest przeprowadzenie fachowego przeglądu roweru przez sprzedawcę. Karbon jest materiałem wyjątkowo mocnym i trwałym, charakteryzuje się przy tym niską masą. Dzięki takim właściwościom nadaje się do produkcji wysokiej jakości elementów.

Karbon jest jednak również materiałem łamliwym i w razie wypadku ma tendencje do pęknięcia w miejscu zgięcia. Jeżeli element wykonany z karbonu wystawiony był na jakiegokolwiek silne uderzenie lub nadmierne przeciążenie, jego uszkodzenie może nie być widoczne z zewnątrz. Nie oznacza to jednak, że element nie jest uszkodzony. Uszkodzenie wewnętrznych włókien karbonowych nie musi się bowiem objawiać zmianami widocznymi na powierzchni materiału. Dlatego też używanie elementów wyprodukowanych z karbonu, które zostały silnie uderzone lub nadmiernie przeciążone, jest bardzo niebezpieczne.

Uszkodzone elementy wykonane z karbonu mogą niespodziewanie pęknąć i spowodować poważne obrażenia użytkownika. Jeżeli karbonowa rama, widelec lub inny element roweru

zaczną wydawać dźwięki przypominające szczęknięcie lub na ich powierzchni pojawią się jakiegokolwiek przetarcia, odkształcenia, odbarwienia, zadrapania lub bruzdy w żadnym wypadku nie korzystaj z roweru, dopóki uszkodzony element nie zostanie wymieniony! Natychmiast skontaktuj się ze sprzedawcą roweru i skonsultuj z nim zaistniałą sytuację.

Elementy wykonane z karbonu nigdy nie mogą być poddawane działaniu wysokiej temperatury, która na przykład towarzyszy procesowi lakierowania proszkowego lub wypalaniu farby. Temperatura taka mogłaby uszkodzić dany element. Należy również unikać przechowywania roweru w samochodzie, który wystawiony jest na silne działanie promieni słonecznych. Roweru nie należy także przechowywać w pobliżu źródeł ciepła.

Widelec przedni:

Wygięte lub uszkodzone widełki powinny zostać wymienione. Pamiętaj o serwisowaniu amortyzatora w profesjonalnym punkcie serwisowym.

Przednie koło:

Koła powinny być zawsze solidnie dokręcone, a zacisk zamknięty. Łożyska powinny być nasmarowane i dobrze uszczelnione przed przedostawaniem się brudu lub wody do wnętrza piast. Koła powinny się swobodnie obracać i nie posiadać luzów. Koła powinny kręcić się prosto - jeśli obręcze są krzywe należy koło wycentrować.

Jazda na rowerze ze źle zapiętym kołem może doprowadzić do niebezpiecznych sytuacji – wysunięcia się koła z widełek, co stanowi zagrożenie dla zdrowia lub życia.

W związku z tym niezbędne jest, aby:

- 1) Poprosić sprzedawcę roweru, aby wyjaśnił w jaki sposób zamontować i wymontować koła.
- 2) Jak prawidłowo zamocować koła za pomocą łączników.
- 3) Upewnij się, że przed każdą jazdą koło jest bezpiecznie zamocowane.
Usunięcia lub uszkodzenie mocowań mechanizmu jest bardzo niebezpieczne i może spowodować unieważnienie gwarancji, a ponadto prowadzić do poważnych obrażeń lub śmierci.
Nieprawidłowe ustawienie zacisku może powodować nieprawidłową pracę, co może prowadzić do poważnych obrażeń lub śmierci.
- 4) Sprawdź stan techniczny obręczy przed każdym użytkowaniem roweru. Zły stan techniczny może zagrażać życiu lub zdrowiu bądź spowodować uszkodzenie roweru lub rowerzysty.

Tylne koło:

Koła powinny być zawsze solidnie dokręcone, a zacisk zamknięty. Łożyska powinny być nasmarowane i dobrze uszczelnione przed przedostawaniem się brudu lub wody do wnętrza piast. Koła powinny się swobodnie obracać i nie posiadać luzów. Koła powinny kręcić się prosto - jeśli obręcze są krzywe należy koło wycentrować.

W związku z tym niezbędne jest aby:

- 1) Poprosić sprzedawcę roweru, aby wyjaśnił w jaki sposób zamontować i wymontować koła.
- 2) Jak prawidłowo zamocować koła za pomocą łączników.
- 3) Upewnij się przed każdą jazdą, że koło jest bezpiecznie zamocowane.

Usunięcie lub uszkodzenie mocowania mechanizmu jest bardzo niebezpieczne i może spowodować unieważnienie gwarancji, a ponadto prowadzić do poważnych obrażeń lub śmierci.

Nieprawidłowe ustawienie zacisku może powodować nieprawidłową pracę, co może prowadzić do poważnych obrażeń lub śmierci.

Brak punktu 4)

Obręcz koła:

Dbać o dobry stan techniczny obręczy - wolny od wgnieceń i rozcentowań. Regularnie sprawdzać ich stan techniczny i stan ich zużycia.

Stan zużycia

- a) system bezpieczeństwa – stan zużycia oznaczony jest frezem wokół całej obręczy wzdłuż linii hamowania. W przypadku, gdy głębokość frezu jest minimalna lub nie ma jej w ogóle, należy niezwłocznie zlecić wymianę obręczy sprzedawcy roweru.
- b) system RDA – zużycie lub uszkodzenie obręczy jest wskazane przez barwny płyn wyciekający z wnętrza obręczy. W takim przypadku nie należy używać obręczy i zwrócić się do dealera roweru w celu wymiany.

Centryczność koła. Mocowanie koła.

Po każdej mocniejszej jeździe lub uderzeniu koła sprawdź jego stan techniczny oraz centryczność koła. Nie używaj roweru, którego koła nie są wycentrowane lub które posiada luzne bądź pęknięte szprychy. Koło musi być zamontowane w centralnej pozycji do widełek tylnych lub przednich. Zły montaż nie pozwala na prawidłową jazdę i może powodować niebezpieczne sytuacje. Zły montaż może prowadzić do zniszczenia

podzespołów.

Kierownica:

Dostosowanie kierownicy do komfortu jazdy jest bardzo ważne. Dokręcanie kierownicy do wspornika powinno odbywać się z zaleceniami producenta – 7 Nm.

Zastosowanie osłony aerodynamicznej lub innego środka na kierownicy może mieć negatywny wpływ na zdolność rowerzysty do reagowania podczas hamowania oraz na zakrętach.

Kierownica może zostać zaopatrzona w rogi. Dodatkowe akcesoria powinny być zamontowane przez wykwalifikowany personel. Niesymetryczny montaż kierownicy może powodować brak kontroli podczas jazdy na rowerze, co jest niebezpieczne dla zdrowia i życia rowerzysty.

Manetki przerzutek i przerzutki:

Podzespoły te muszą być zamontowane poprawnie na kierownicy.

Zmieniaj biegi tylko wtedy, gdy łańcuch nie jest mocno napięty, pozwoli to uniknąć zerwań łańcuch oraz przedłużyć eksploatację inny podzespołów.

Jeśli przerzutka jest nieprawidłowo wyregulowana może to powodować nieprawidłową zmianę biegów lub prowadzić do zablokowania łańcucha pomiędzy zębatkami, co może prowadzić do niebezpiecznych sytuacji oraz zagrożenia zdrowia lub życia. Zapytaj sprzedawcę o poradę lub poproś o sprawdzenie stanu jakości zamontowanych przerzutek i manetek.

Łańcuch:

- Regularnie smaruj łańcuch i usuwaj zabrudzenia, pozwoli to na dłuższą eksploatację łańcucha. Wymieniaj łańcuch co 1000 km.
- Smarować nanosząc oliwkę na każde ogniwo z osobna, nadmiar zetrzeć szmatką.
- Żywość łańcucha może się różnić w zależności od producenta oraz warunków eksploatacji. Polecamy wymianę łańcucha w wyspecjalizowanych punktach serwisowych. Długość łańcucha powinna być dobrana w taki sposób, aby łańcuch mógł pracować we wszystkich możliwych kombinacjach przełożeń.

Rowery miejskie są zazwyczaj wyposażone w pełne osłony łańcucha. Osłona ta chroni łańcuch przed błotem i wodą deszczową, a rowerzystę przed smarem z łańcucha.

Należy regularnie kontrolować naciąg łańcucha. Otworzyć osłonę łańcucha i skontrolować naciąg. Jeżeli łańcuch po naciśnięciu ręką (między przednią i tylną zębatką) ugnie się (w górę lub w dół) w przybliżeniu o 10 mm, jego naciąg jest optymalny. Jeżeli łańcuch ugnie się o więcej niż 10 mm, jego naciąg jest za mały i trzeba go mocniej naciągnąć. Poluzować śruby tylnego koła i posunąć koło do tyłu. Po tej regulacji ponownie dokręcić śruby.

Rowery trekkingowe mają przeważnie osłonę łańcucha częściową, która chroni rowerzystę przed nasmarowanym łańcuchem.

Opony:

Ciśnienie w oponach utrzymuj na właściwym poziomie, a mianowicie na niższym poziomie niżeli wartości maksymalne ciśnienia powietrza zalecane na obręczy lub na oponie. Używaj ręcznej lub nożnej pompki. Sprawdź, czy opony są odpowiednio osadzone na obręczach.

Nigdy nie pompuj nadmiernie opon. Zbyt wysokie ciśnienie może uszkodzić oponę lub obręcz i spowodować uszkodzenie roweru oraz obrażenia rowerzysty albo okolicznych pieszych lub przyglądających się osób. Do pompowania kół nigdy nie używaj węży powietrznych na stacjach paliw.

Korba i pedały:

Należy pamiętać o odpowiednim zamontowaniu pedałów (lewa i prawa strona). Pedały powinny być właściwie dokręcone kluczem montażowym nr 15 lub odpowiednim kluczem wskazanym przez producenta.

Korba i wszystkie jej elementy powinny być sprawdzone i odpowiednio zamontowane. Należy sprawdzić, czy nie występują żadne luzy. Nie kontynuuj jazdy na rowerze, jeśli pojawią się oznaki nieprawidłowego działania napędu. W przypadku złego funkcjonowania korb lub pedałów należy zgłosić się do autoryzowanego serwisu w celu usunięcia usterek.

Jazda na uszkodzonych podzespołach jest niebezpieczna dla zdrowia lub życia oraz może

powodować uszkodzenie całego roweru.

Noski montowane do pedałów lub pedały zatraskowe.

Jazda na rowerze w noskach lub pedałach zatraskowych wymaga dobrego przygotowania technicznego. Jeśli nie używałeś wcześniej nosków lub zatrasków może to powodować zmniejszenie twojej uwagi podczas jazdy lub doprowadzić do utraty kontroli nad rowerem i upadku. Nie używaj nosków lub pedałów zatraskowych, jeśli nie jesteś pewnym skuteczności ich działania. Pedały zatraskowe mogą być używane tylko ze specjalistycznymi butami. Jazda w pedałach zatraskowych wymaga doskonałej techniki jazdy. Jeśli zakładasz pedały zatraskowe po raz pierwszy, praktykuj ich używanie w miejscu bezpiecznym, poza ruchliwymi drogami.

Używanie nosków lub pedałów zatraskowych może powodować upadek i może być niebezpieczne dla zdrowia lub życia.

Hamulce:

HAMULCE TARCZOWE:

Hamulce tarczowe, tak samo jak hamulce obręczowe, aktywowane są za pomocą manetek umieszczonych na kierownicy. Hamulce tarczowe charakteryzują się wysoką skutecznością hamowania oraz dobrą odpornością na niekorzystne warunki pogodowe. W porównaniu z hamulcami obręczowymi reagują na mokrej powierzchni o wiele szybciej, a maksymalna skuteczność hamowania osiągają niemal natychmiast. Nowe klocki hamulcowe należy dotrzeć, zanim osiągną one swoją optymalną skuteczność hamowania. W tym celu od 30 x do 50 x przyspiesz jazdę rowerem do ok. 30 km/godz. i za każdym razem zahamuj aż do całkowitego zatrzymania.

Hamulce tarczowe zagrzewają się w trakcie ich używania. Nie dotykaj więc tarczy ani szczęk, zwłaszcza zaraz po długo trwającej jeździe z góry.

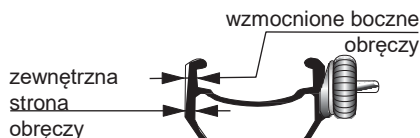
Do ich ochłodzenia nie używaj wody lub też innych cieczy.

Systematycznie sprawdzaj poziom zużycia klocków hamulcowych. Naciskając regularnie dźwignie manetek hamulców sprawdzaj, czy nie dochodzi do wycieku oleju w połączeniu wąż / strzemień / dźwignia. W razie wycieku płynu hamulcowego natychmiast skontaktuj się ze sprzedawcą roweru, u którego nabyłeś rower, ponieważ wyciek mógłby spowodować niezadziałanie hamulców.

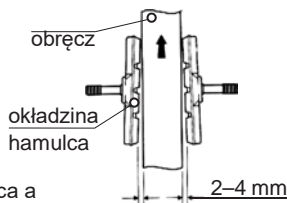
Klocki i tarcze hamulcowe należy czyścić tylko spirytusem lub specjalnymi preparatami.

W celu sprawdzania i regulacji hamulców regularnie oddawaj rower swojemu sprzedawcy.

Ostrzeżenie: W przypadku modeli rowerów z hamulcami typu V lub innymi hamulcami współpracującymi z obręczą mogą one powodować pogorszenie właściwości obręczy. Dlatego też konieczne jest zwracanie uwagi na stan techniczny obręczy i hamulców. W naszych rowerach można znaleźć dwa rodzaje wskaźników degradacji obręczy:



Rekomendowana odległość pomiędzy klockami hamulca a obręczą 0,35 mm



Ustawienie klocków hamulcowych powinno być równoległe do linii obręczy w odległości 2-4 mm.

Należy pamiętać o czyszczeniu obręczy z zabrudzeń. Pozwoli to na lepszą pracę hamulców oraz mniejsze zużycie klocków hamulcowych i obręczy.

Precyzyjne ustawienie klocków hamulcowych jest bardzo ważne ze względu na zakres ruchu dźwigni hamulca, tak aby pełną moc hamowania można było uzyskać już w niskim zakresie użycia siły.

Jeśli hamulce w rowerze nie działają poprawnie stwarza się zagrożenie dla siebie oraz innych.

Uwaga: jazda na mokrych nawierzchniach jest o wiele bardziej wymagająca niż na suchych.

W tym przypadku efektywność hamowania jest ograniczona, a zatem rowerzysta powinien zachowywać szczególną ostrożność. Modulator siły hamowania można zastosować w przypadku hamulca obręczowego (V-hamulca), mechanicznego i rolkowego (Shimano Inter-M).

W zależności od wykonania hamulca, hamulec mechaniczny wyposażony jest w modulator siły hamowania.

Modulator siły hamowania dozuje siłę nacisku dźwigni hamulcowej i zapobiega zablokowaniu przedniego koła. Modulator siły hamowania wbudowany jest między dźwignię hamulcową a hamulcem obręczowym. W przypadku hamulca Shimano Inter-M w trakcie pracy modulatora siły podczas hamowania może powstawać hałas, który nie jest jednak oznaką usterki.

Linki hamulca i przerzutki:

Ułożyć przewody prawidłowo i dobrze naciągnąć. Sprawdzać regularnie, nie pozostawiać linek i przewodów luźnych. Może powodować to nieprawidłową pracę hamulców oraz przerzutek. Nie rób pętli na linkach pod żadnym pozorem. Użyj koniecznie zakończonych aluminiowych na pancerzach i linkach, które ochronią przewody przed strzępieniem.

Regulacji siedzenia:

Dopasować wysokość i kąt do komfortu jazdy. Nie wyciągać sztycy podsiodłowej ponad znacznik umieszczony na sztycy. Jeżeli siedzenie obraca się, docisnąć zacisk podsiodłowy. **Jeżeli siedzenie jest wysunięte wyżej niż znacznik maksymalnego wysunięcia sztycy powstaje ryzyko pęknięcia sztycy podsiodłowej utraty kontroli i upadku.** Upewnij się, że podczas regulacji sztycy podsiodłowej i siedzenia śruby mocujące zostały dobrze dokręcone. W przeciwnym razie może ulec uszkodzeniu siodełko lub może to spowodować utratę kontroli i upadku.

W związku z tym:

- 1) Poproś sprzedawcę roweru o poradę na temat szczegółowych procedur i technik prawidłowej regulacji siodełka.
- 2) Dowiedz się jak prawidłowo zamontować siodełko
- 3) Przed każdą jazdą sprawdź najpierw, że siodełko jest bezpiecznie zamontowane.

Światła odblaskowe i lampki:

Światło odblaskowe powinno być zamontowane na przednim widelcu, pod siodełkiem, na pedałach oraz na szprychach kół. W przypadku ich zniszczenia należy je natychmiast wymienić.

Jazda o zmierzchu lub w ciemności i podczas ograniczonej widoczności bez odpowiedniego oświetlenia jest niebezpieczna i może prowadzić do poważnych obrażeń lub śmierci.

Rama:

Sprawdzić dokładnie przed zakupem oraz co jakiś czas, zwłaszcza po ciężkim uderzeniu lub upadku, ewentualne ubytki w kolorze, wgniecenia lub pęknięcia wokół połączenia ramy. Ramę taką należy natychmiast wymienić.

Jazda na wadliwej lub uszkodzonej ramie jest bardzo niebezpieczna, może powodować duże niebezpieczeństwo uszkodzenia ciała utratę zdrowia lub śmierć.

Stery kierownicy:

Należy pamiętać, aby przykręcić bardzo dobrze nakrętkę bezpieczeństwa, widelki powinny obracać się swobodnie. Dokręć nakrętki i śruby z siłą według wskazań producenta części. Należy zwrócić uwagę na prawidłowe działanie sterów, zużyte lub pracujące nieprawidłowo części należy wymienić.

Niewłaściwe założenie systemu sterowego może spowodować nieprawidłowe działanie i doprowadzić do utraty kontroli nad rowerem. Sprawdź u sprzedawcy rowerów poprawność działania sterów. Pozwoli to na bezpieczną jazdę rowerem.

INSTRUKAJA POŁĄCZEŃ

Rekomendowana siła potrzebna do połączenia części

Wszystkie połączenia są podane w niutonometrach [Nm].	
W przypadku jakichkolwiek pytań skontaktuj się ze swoim sprzedawcą roweru.	
Część roweru	Siła montażu części
– koła, napęd, kasetka –	
Kasetka	30–45
Siła podana dla śrub, nie dla zacisków	29–40
Wolnobieg	34–45
– stery, kierownica, siodełko –	
Wspornik kierownicy na jedną śrubę	19–30
Montaż śrub wspornika kierownicy (system ahead)	6–9
Wspornik kierownicy dla 4 śrub	9–12
Rogi kierownicy	6–12
Siodełko	dwie śruby 17–19 jedna śruba 24–30

Część roweru	Siła montażu części
Siodełko - montowane w ramie. UWAGA: siodełko wymaga minimalnego zamocowania, nie wciska lub nie wkręca się go w ramę. Zbyt mocne skręcanie śrub może powodować uszkodzenia.	5-7
- korba, wkład suportu, pedały -	
Pedały	35-40
Korba Shimano® Octalink XTR (śruby M15) (nie Hollowtech II)	40-49
Centralna śruba wkładu suportu Shimano® Hollowtech II (2004	34-50
Centralna śruba wkładu suportu Shimano® Hollowtech II (2004	10-15
Lewa śruba Shimano® Hollowtech II	0,5-0,7
Montaż korby do wkładu suportu (na kwadrat również ISIS)	34-45
Wkład suportu do ramy	40-50
- zębatki, przerzutki, manetki -	
Śruba wspornika kierownicy	5,5-8
Manetki zmiany biegów	„Revo“ shifter 5,6-7,9
FD obejma przerzutki przedniej	5,0-6,8
FD obejma przerzutki przedniej (ramy karbonowe)	1,2-2
FD Mocowanie linek	4,5-6,8
RD mocowanie przerzutek do ramy	8-10
RD mocowanie linek	3,4
RD kółka przerzutki	3,4-4
- hamulce -	
Okładziny szosowe	7,9-10
Okładziny hamulca MTB	5,6-6,8
Klocki hamulca	5,6-6,8
Klocki hamulca bez śruby	7,9-9
Mocowanie linki hamulca MTB	5,6-7,9
Mocowanie linki hamulca Szosa	5,6-7,9
Klamki hamulca MTB	5,6-7,9
Klamki hamulca - STI, ERGO	5,6-7,9
- hamulce tarczowe -	
Tarcza hamulca Hayes	Hayes® 5,6
Okładziny hamulca hydraulicznego	5,6-7,9
Zacisk hamulca hydraulicznego	4,5-6,8

Przelicznik pomiaru siły:

in-lb. = ft-lb. x 12

in-lb. = Nm x 8.851

in-lb. = kgf-cm / 1.15

DOSTOSOWANIE ROWERU DO POTRZEB UŻYTKOWNIKA

Decydującym kryterium przy wyborze odpowiedniej wielkości ramy jest wysokość użytkownika. Przede wszystkim należy zapewnić odpowiednią ilość miejsca między ramą a siodełkiem, tak aby nie doszło do stłuczenia przy szybkim zsiadaniu z roweru.

Wybór konkretnego modelu warunkowany jest w znacznej mierze pozycją, w jakiej zamierzasz jeździć na rowerze. Rower możesz dostosować do proporcji swojego ciała, wymieniając niektóre z jego elementów. Dotyczy to przede wszystkim sztycy podsiodłowej, wspornika i dźwigni hamulców.

Wszystkie opisane w niniejszym rozdziale działania wymagają doświadczenia, odpowiednich narzędzi, zdolności manualnych i kwalifikacji. Ogranicz się do ustawienia pozycji siodełka, a pozostałe czynności zleć wykwalifikowanemu personelowi. Jeżeli efekt regulacji roweru, siodełka lub innego elementu nie jest zadowalający, należy skontaktować się ze sprzedawcą roweru.

UWAGA: Szczególną uwagę należy zwrócić na dokręcenie połączeń śrubowych. Należy stosować zalecane momenty dokręcenia śrub, ponieważ zbyt luźne lub przesadnie dociągnięte śruby mogą prowadzić do uszkodzenia sztycy podsiodłowej. Należy używać klucza dynamometrycznego i nigdy nie przekraczać dozwolonego momentu dokręcenia.

INSTALACJA KOŁA PRZEDNIEGO

- Poluzować zacisk koła
- Wprowadzić koło w widelec
- Przykręcić nakrętkę oraz zacisnąć zacisk koła
- Zamknij szybkozamykacz do pozycji blokady (należy to zrobić przez naciśnięcie kciukiem).
- **Uwaga: Upewnij się, że mechanizm szybkozamykacza jest dobrze dociśnięty i nie będzie on otwierał się podczas jazdy rowerem.**

INSTALACJA KIEROWNICY

- Odkręć śruby wspornika kierownicy. Włóż ją do rury widelca do linii bezpieczeństwa.
- Ustaw kierownicę prostopadłe do przedniego koła
- Przed przykręceniem zapoznaj się ze specyfikacją siły potrzebnej do przykręcenia wspornika (dotyczy to zwłaszcza części z włókna węglowego).
- Sprawdź sztywność płaczeń. Przytrzymaj przednie koło między nogami i postaraj się obrócić kierownicę, jeśli się nie obraca wspornik i kierownica zamontowane są prawidłowo.

INSTALACJA GWINTOWANEGO WSPORNIKA KIEROWNICY

- Odkręć śrubę luzując szyszkę. Włóż ją do rury przedniego widelca do linii bezpieczeństwa.
- Ustaw kierownicę prostopadłe do przedniego koła.
- Mocno dokręć śrubę w kierownicy
- Sprawdź sztywność płaczeń. Przytrzymaj przednie koło między nogami i postaraj się obrócić kierownicę, jeśli się nie obraca wspornik i kierownica zamontowane są prawidłowo.
- **UWAGA: Nigdy nie montuj wspornika kierownicy powyżej linii oznaczonej max. lub stop.**

śruby wspornika

stery



INSTALACJA WSPORNIKA KIEROWNICY A-HEAD DO AMORTYZATORA

- Poluzować śruby z przodu i boku w kierownicy i śruby we wsporniku. Umieścić wspornik kierownicy na przedniej rurze widelca.
- Ustawić kierownicę prostopadle do przedniego koła
- Mocno dokręcić śrubę od góry, aby wyeliminować luzy na amortyzatorze oraz śruby mocujące wspornik do rury sterowej.
- Sprawdź sztywność płaczeń. Przytrzymaj przednie koło między nogami i postaraj się obrócić kierownicę, jeśli się nie obraca, wspornik i kierownica zamontowane są prawidłowo
- **Uwaga: Uchwyt śruby zaleca się dokręcić z siłą 7 Nm. Nie dokręcać śruby zbyt mocno – może doprowadzić to do uszkodzenia sterów.**

INSTALACJA SIODEŁKA

- Nasmaruj sztycę podsiodłową i wciśnij do ramy. Co najmniej do linii oznaczonej jako maksymalne wysunięcie sztycy. Zaciśnij sztycę za pomocą mechanizmu szybkiego uwalniania lub śruby.
- Ustaw kąt siodełka w linii poziomej do podłoża lub według własnych preferencji. Pamiętaj o dokładnym dokręceniu śrub mocujących.

UWAGA: siodełko możesz przybliżyć lub oddalić od kierownicy wysuwając je na szynach siodełka.

UWAGA: Nigdy nie ustawiaj sztycy podsiodłowej, kiedy oznaczenie wysunięcia sztycy „max” wystaje ponad ramę.

USTAWIENIE POZYCJI I NACHYLENIA SIODEŁKA

Pozycja siedzenia na rowerze i związany z nią komfort jazdy oraz siła nacisku na pedały zależą częściowo od odległości siodełka od kierownicy. Odległość tę można w pewnym zakresie regulować, przesuwając szyny siodełka w klamrze sztycy podsiodłowej.

- By pedałowac w sposób właściwy, należy ustawić siodełko w pozycji poziomej. Jeśli będzie przechylone do przodu, środek ciężkości zostanie przeniesiony w stronę kierownicy, przez co większy nacisk będzie spoczywać na rękach. Istnieje również prawdopodobieństwo ześlizgiwania się z siodełka.

W nowych typach sztyc podsiodłowych głowice regulują zarówno kierunek, jak i pionowe położenie siodełka i są zabezpieczone centralną śrubą imbusową.

W celu dokładniejszej regulacji nachylenia niektóre sztyce posiadają dwie śruby. Inne typy posiadają śrubę mocującą sztycy, która ma najczęściej dwie nakrętki wkręcone na pojedynczej śrubie przelotowej.

- Poluzuj jedną lub obie śruby w górnej części sztycy podsiodłowej. Obróć śruby o maksymalnie dwa do trzech obrotów w lewo, w przeciwnym razie mogą wypaść. Przesuń siodełko według potrzeb do przodu lub do tyłu. Możesz je również lekko uderzyć, aby się przesunęło.

- Zanim dokręcisz śruby, upewnij się, że siodełko jest wypoziomowane.

Sprawdź, czy sztyca podsiodłowa jest prawidłowo zaciśnięta – chwyć rękami siodełko na obu końcach i spróbuj je obrócić. Jeżeli to się nie uda, dokręcenie jest prawidłowe.

UWAGA: Należy pamiętać, że połączenia śrubowe muszą być dociągnięte do określonego momentu dokręcenia. Nieprzestrzeganie podanych wartości może prowadzić do niepożądanego wsuwania się sztycy podsiodłowej lub jej uszkodzenia. By zapobiec wypadnięciu siodełka, należy chwycić szyny w klamrze sztycy tylko na prostym odcinku.

USTAWIANIE WŁAŚCIWEJ WYSOKOŚCI SIODEŁKA

Właściwa wysokość siodełka zapewnia maksymalną efektywność i wygodę w czasie jazdy. W trakcie pedalowania noga powinna być całkowicie wyprostowana, aby jazda była jak najbardziej efektywna. Wysokość siodełka można prosto ustawić w następujący sposób. Najlepsze efekty można osiągnąć, używając butów na płaskiej podszewie.

- Usiądź na siodełku i oprzyj jedną piętę na pedale w najniższej pozycji. W pozycji tej noga powinna być całkowicie wyprostowana, biodra nie powinny być wychylone w żadną stronę.
- W celu ustawienia wysokości siodełka poluzuj śrubę mocującą lub dźwignię zacisku sztycy podsiodłowej (po uprzednim zapoznaniu się z rozdziałem „Zaciski”). Do poluzowania śruby należy użyć odpowiedniego narzędzia i obrócić ją o dwa lub trzy obroty w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.

UWAGA: W niektórych modelach rowerów górskich obniżenie siodełka umożliwi lepsze panowanie nad rowerem. Obniżenie wysokości siodełka jest również istotne w przypadku szybkich zjazdów na rowerze górskim. Jednak dłuższa jazda z obniżonym siodełkiem może spowodować bóle więzadeł kolanowych.

Następnie można ustawić żadaną wysokość siodełka.

- **Należy uważać, by sztyca podsiodłowa nie została nadmiernie wyciągnięta.** Znacznik sztycy podsiodłowej musi zawsze pozostawać w rurze podsiodłowej. Minimalna długość, na jaką sztyca podsiodłowa musi być wsunięta do rury podsiodłowej, wynosi 2,5-krotność jej średnicy, np. sztyca o średnicy 30 mm musi być wsunięta do rury podsiodłowej minimalnie na długość 75 mm.
- W przypadku materiałów aluminiowych (rama, sztyca podsiodłowa) należy pilnować, by część sztycy podsiodłowej, która wsunięta jest w ramę, była zawsze dobrze naoliwiona.
- W przypadku elementów karbonowych nigdy nie należy nakładać smaru bezpośrednio na sztycę lub rurę podsiodłową. Powierzchnie styku muszą być całkowicie suche. Smar przenika do warstwy powierzchniowej elementów karbonowych i obniża współczynnik tarcia, wyraźnie obniżając tym samym siłę wiązania danych elementów. W razie konieczności należy na te miejsca nanieść specjalną pastę montażową do części karbonowych.
- Jeżeli nie można poruszyć sztycy podsiodłowej w rurze podsiodłowej, nie należy używać siły, ale skontaktować się ze sprzedawcą roweru. Siodełko należy ustawić równoległe do ramy.
- Odpowiednio zabezpiecz sztycę, dociągając obręcz podsiodłową. Nie wymaga to dużej siły. Gdyby jednak potrzebna była duża siła, może to oznaczać, że rozmiar sztycy podsiodłowej jest niezgodny z daną ramą.

UWAGA: Nigdy nie należy jeździć na rowerze ze sztycą podsiodłową wyciągniętą powyżej ogranicznika, maksimum lub znacznika. Sztyca może się złamać lub spowodować poważne uszkodzenie ramy.

Czy wysokość siodełka została ustawiona zgodnie z opisaną procedurą? Jeżeli tak, pozycja siodełka powinna w pełni odpowiadać użytkownikowi roweru.

- Wypróbuj, czy jesteś w stanie bezpiecznie balansować na rowerze – usiądź na siodełku i opuść nogi do ziemi. Jeżeli nie jest to możliwe, należy obniżyć siodełko na tyle, żeby dotykać ziemi czubkiem buta. Ustawienie siodełka jest kwestią indywidualną. Jeżeli użytkownik nie jest w stanie optymalnie ustawić siodełka, powinien skontaktować się ze sprzedawcą roweru.

UWAGA: Jeżeli jazda na rowerze powoduje problemy, takie jak np. drętwienie okolicy krocza, może to wynikać z rodzaju siodełka. Sprzedawca roweru dysponuje szerokim wyborem siodełek i chętnie pomoże w dokonaniu odpowiedniego wyboru.

INSTALACJA KARBONOWEGO SIODEŁKA I SZTYCY PODSIODŁOWEJ

- Części karbonowe smaruj jedynie smarami do tego przeznaczonymi.
- Do poprawnego montażu użyj jedynie specjalnego kleju FSA.

INSTALACJA LINEK HAMULCOWYCH DO ROWERÓW GÓRSKICH I CROSSOWYCH

Hamulec Przedni:

- Włóż koniec kabla do dźwigni hamulca.
- Przełóż kabel przez pancierz a następnie poprowadź do uchwytu hamulca, przeprowadź przez „fajkę”. Przykręć śrubą zostawiając wymagany odstęp pomiędzy klockami hamulcowymi a obręczą.
- Naciśnij hamulec i sprawdź czy obydwa klocki hamulcowe działają jednocześnie. Sprawdź, czy klocki hamulcowe nie ocierają o obręcz.
- Nadmiar linki hamulcowej utnij na długości około 10 cm za śrubą mocującą linkę hamulca.
- Załóż nasadkę ochronną na koniec kabla i zaciśnij ją szczypcami.

Hamulec tylny:

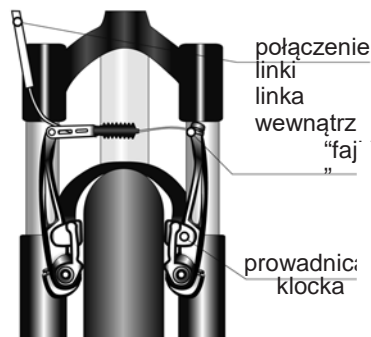
- Procedura jest podobna jak montaż linki hamulca przedniego.

HAMULCE (V-BRAKE)

- Klocki hamulcowe powinny być w odległości 2-4 mm od obręczy.
Zwykle tylna dźwignia hamulca jest zamontowana po prawej, a przednia dźwignia po lewej stronie kierownicy.
- Aby dobrze dopasować odległość hamulca, posłuż się śrubami regulacyjnymi umieszczonymi po obu stronach hamulców V-brake. Aby oddalić klocek hamulcowy od obręczy, wkręć śrubę, by przybliżyć klocek hamulcowy do obręczy, wykręć śrubę. Należy pamiętać o równoległej pracy obu ramion.
- Klocki hamulcowe nie powinny dotykać opony.

Uwaga: Dźwignia hamulca umieszczona po prawej stronie kierownicy powinna obsługiwać hamulec tylny, natomiast dźwignia zamontowana z lewej strony hamulec przedni.

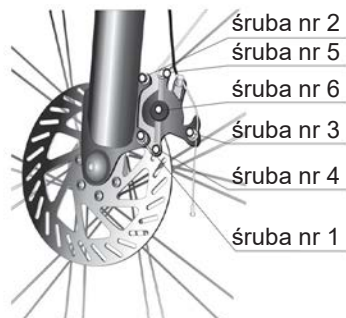
Uwaga na dźwignię hamulca – musi być przykręcona do kierownicy tak, aby nie obracała się. Luźne zamocowanie może powodować niebezpieczeństwo poprzez osłabienie siły hamowania, co prowadzi do niekontrolowanych wypadków.



HAMULCE TARCZOWE

- śruba nr 1 i 2 trzyma i mocuje hamulec do widelca
- śruba nr 3 mocuje linkę hamulca
- śruba nr 4 i 5 mocuje dystans zacisku hamulca od widelca
- śruba nr 6 jest odpowiada za regulację dystansu okładzin od tarczy hamulca

Uwaga: siłę hamowania można ustawić na dźwigni hamulca!!



Hamulec



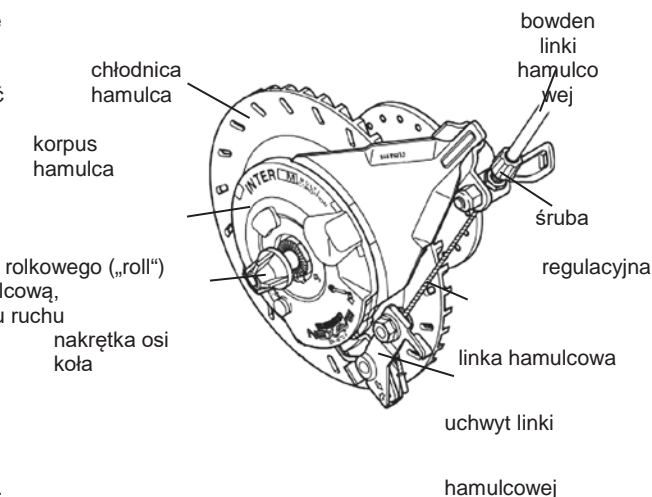
Hamulec



HAMULEC ROLKOWY („ROLL“)

Hamulce rolkowe są instalowane na rowerach miejskich. Hamulce te nie potrzebują niemal żadnej regulacji. Jeżeli trzeba wyregulować hamulce, należy użyć śruby regulacyjnej i precyzyjnie nastawić długość linki hamulcowej. Aby zwolnić hamulec, obrócić śrubę regulacyjną w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.

Aby naciągnąć mocniej linkę hamulcową, należy obracać tą śrubą w kierunku ruchu wskazówek zegara. Upewnij się, że koło może obracać się swobodnie (ze zwolnioną dźwignią hamulca). Jeżeli hamulec hamuje, wydłużyć nieco linkę hamulcową obracając śrubą regulacyjną w kierunku ruchu wskazówek zegara.



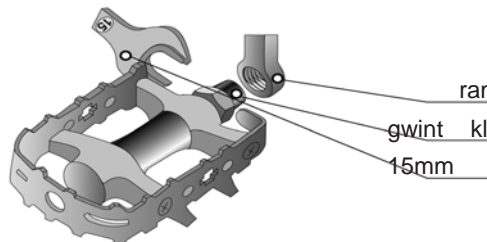
DŹWIGNIE HAMULCOWE

Dźwignie hamulcowe służą do obsługi hamulców. Zazwyczaj rowery miejskie lub trekkingowe mają dwie dźwignie hamulcowe, które są zamontowane na kierownicy. Ich pozycja powinna umożliwiać obsługę bez większego wysiłku. Dźwignie hamulcowe powinny być zamontowane w zasięgu rąk rowerzysty. Pozycję dźwigni hamulcowych można ustawiać poziomo i pionowo.

WAŻNE: Ważna jest sprawność hamulców. Dlatego należy dokładnie zapoznać się z układem hamulcowym roweru jeszcze przed pierwszą jazdą. Przed każdą jazdą należy starannie skontrolować hamulce. Należy pamiętać, że w rowerach miejskich i trekkingowych często PRZEDNI hamulec obsługuje się PRAWĄ dźwignią hamulcową, a TYLNY hamulec obsługuje się LEWĄ dźwignią hamulcową (w rowerach górskich jest przeważnie odwrotnie).

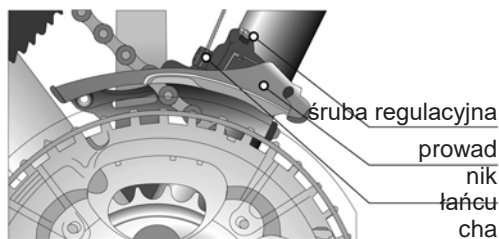
INSTALACJA PEDAŁÓW

- Pedaly są oznaczane jako „R” i „L” na przedniej stronie
- Nasmaruj gwint pedału. - Przykręć pedał oznaczony jako „R” przez obrót w prawo (po stronie mechanizmu korbowego). - Przykręć pedał oznaczony jako „L”, obracając w lewo do lewej dźwigni.
- Mocno dokręć pedały za pomocą klucza nr 15.
- Po około 50 km jazdy znowu dokręć oba pedały.



PRZERZUTKA PRZEDNIA I KORBA

System przedniej przerzutki pozwala na zmianę przełożeń w mechanizmie korbowym. Podczas zmiany biegów należy tylko pedałować do przodu. Im bardziej płynny ruch i równy rytm pedałowania, tym lepsza zmiana przełożeń. System wyposażony jest w dźwignię zmiany biegów umieszczoną na kierownicy - przerzutkę przednią po lewej stronie kierownicy. Po prawej stronie kierownicy znajdować powinna się manetka zmiany przełożeń przerzutki tylnej, która współpracuje z 6–7–8 lub 9 i 10 zębatkami.

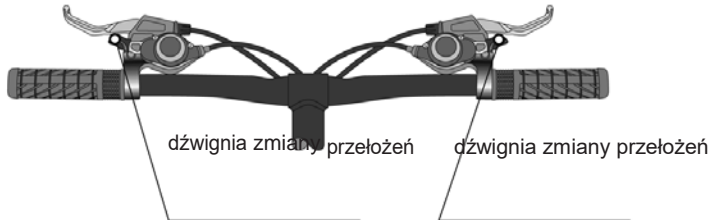


Przed pierwszą jazdą na rowerze należy zaznajomić się z działaniem przełożeń oraz wypróbować i nauczyć się zmiany biegów w bezpiecznych warunkach jezdnych. Nie należy zmieniać biegów podczas mocnego pedałowania (z dużym naciskiem na pedały), grozi to zerwaniem łańcucha. Nie należy też zmieniać biegów podczas pedałowania do tyłu, może to spowodować zablokowanie łańcucha. Łańcuch może też spaść z zębatek lub korby.

Zalecenie: Należy pamiętać o tym, aby łańcuch pracował w linii prostej do zębatek lub zbliżony był do linii prostej. Należy unikać powstawania dużych kątów pomiędzy łańcuchem a trybami.

PRZERZUTKA PRZEDNIA

- Prowadnica łańcucha przerzutki przedniej musi znajdować się 1-3 mm nad największym trybem korby.
- Kiedy dźwignia przerzutki (z lewej) jest na najmniejszej zębatce korby, sprawdź, czy linka nie jest zbyt luźna. Jeśli tak, naciągnij ją. Linka może zostać naciągnięta przez odkręcenie śruby na przerzutce. Naciągnięcie linki (najlepiej szczypcami) i ponowne zakręcenie śruby mocującej linkę.
- Jeżeli łańcuch spada z największej koronki korby na zewnątrz, należy przez wkręcenie śruby blokującej odchylić wózek przerzutki



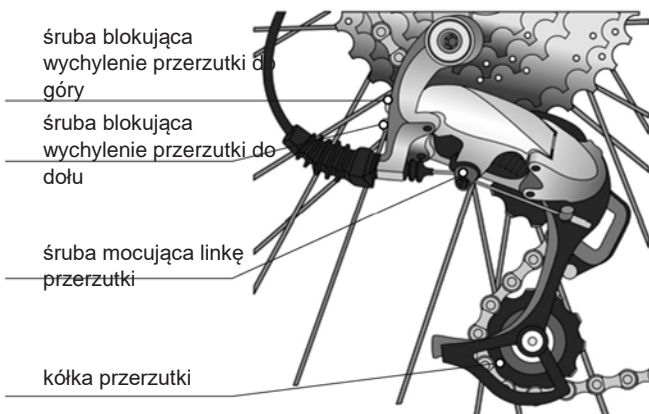
i zablokować jego wychylenie. Wkręcić śrubę o dwa obroty i sprawdzić wychylenie przerzutki, jeśli jest ono zbyt duże należy czynność powtórzyć.

PRZERZUTKA TYLNA

- Podnieść tylne koło, obracając je zmienić pozycję łańcucha na najmniejszy tryb kasety. Jeśli łańcuch nie przeszedł na najmniejszy tryb kasety, a linka jest naciągnięta, należy poluzować linkę. Jeśli linka jest luźna, a łańcuch nadal nie chce przesunąć się na najmniejszy tryb kasety, należy odkręcić śrubę blokującą odchylenie przerzutki w dół.
- Aby zmienić przełożenie na wyższy tryb należy pociągnąć za dźwignię całkowicie do przodu, aż do zmiany położenia łańcucha na wyższym trybie. Pociągnij dźwignię w prawo do tyłu, łańcuch powinien płynnie zmienić położenia na niższy tryb. Jeśli łańcuch nie zmienia przełożeń płynnie, wyreguluj przerzutki przez pokrętko przy manetkach zmiany biegów lub przez śrubę znajdującą się na tylnej przerzutce (opcjonalnie).

PONOWNE USTAWIENIE LINKI ZMIANY BIEGÓW

- Może się zdarzyć, że linka rozciągnie się, co spowoduje niepoprawne działanie przerzutki. Należy wówczas, zmieniając przełożenia, przenieść łańcuch na najniższy tryb, odkręcić śrubę mocującą linkę, naciągnąć ją ponownie i mocno dokręcić.



REGULACJA ŁOŻYSK

Rower górski posiada cztery zestawy łożysk, które wymagają regulacji i smarowania.

- 1) stery kierownicy
- 2) wkład suportu
- 3) łożyska piasty koła
- 4) łożyska pedałów

Serwisuj łożyska, zwłaszcza po jeździe w trudnym terenie. Serwis łożysk zależy od ilości przejechanych kilometrów oraz od warunków atmosferycznych w jakich rower był użytkowany. Istnieją również zamknięte systemy łożysk, których nie należy rozbierać, nie wymagają one smarowania. Należy pamiętać o usuwaniu wszelkich zabrudzeń z połączeń łożysk z rowerem. Przedostające się zabrudzenia mogą powodować nieprzyjemne trzaski oraz doprowadzić do niszczenia gwintów powodując zatarcia.



STERY KIEROWNICY

- Stery powinny być dokręcone dobrze, nie powinny być luźne. Powinny swobodnie się obracać.
- Jeśli łożyska wymagają regulacji, należy odkręcić nakrętkę kontruującą, dokręcić lub poluzować bieżnię, następnie skontrować mocno nakrętką kontruującą. Sprawdzić poprawność działania.
- Aby nasmarować łożyska, należy odkręcić nakrętkę kontruującą oraz odkręcić bieżnię i wyjąć łożysko górne. Zdjąć widełki, wyczyścić dolną bieżnię wewnętrzną, wyczyścić łożyska. Nałożyć smar na łożyska, włożyć widelec. Następnie nałożyć smar na łożysko górne, nakręcić bieżnię, nałożyć uszczelkę oraz nakręcić nakrętkę kontruującą. Sprawdzić poprawne działanie sterów.

MONTAŻ WSPORNIKA KIEROWNICY W SYSTEMIE AHEAD

- Poluzować śruby z przodu i z boku w kierownicy oraz śrubę górną.
Ustaw prosto względem koła wspornik kierownicy.
- Mocno dokręcić śrubę górną, tak aby nie było luzów, a kierownica lekko się obracała.
- Skręć śruby mocujące wspornik kierownicy - wkręcaj śruby na przemian, tak aby rozłożyć siłę docisku równomiernie.
- Uwaga: Sprawdzaj regularnie, czy nie pojawiają się luzy na systemie sterowym. Jeśli nie można wyeliminować luzów, zgłoś się do autoryzowanego punktu serwisowego.

3. skrócić (tak, aby nie powstawały luzy)

1. poluzować
2. poluzować
3. skrócić
4. skrócić
5. skrócić



PIASTY

- Zdejmij szybkozamykacz z piasty.
- Odkręć nakrętki kontrolujące piasty, podkładki oraz łożyska. Wyczyść cały system i sprawdź, czy nie ma uszkodzeń wewnątrz wkładu. Mogą one powodować zatarcia lub nieprawidłową pracę piasty.
- Sprawdź, czy nie ma uszkodzeń lub korozji na łożyskach kulkowych.
- Nasmaruj łożyska oraz bieżnię wewnątrz piasty.
- Wciśnij z powrotem łożyska, nałóż uszczelki oraz nakrętkę i nakrętkę kontrolującą. Zakręć pierwszą nakrętkę, tak aby oś piasty swobodnie się obracała, ale nie posiadała luzów. Przykręć nakrętkę kontrolującą. Zamontuj szybkozamykacz.

ZACISKI

Mimo że mechanizm zacisków jest prosty, jego niewłaściwe stosowanie jest częstą przyczyną wypadków. Upewnij się, że dźwignie zaciskowe obu zacisków skierowane są w przeciwną stronę roweru niż łańcuch.

Bezpieczne zaciśnięcie elementów:

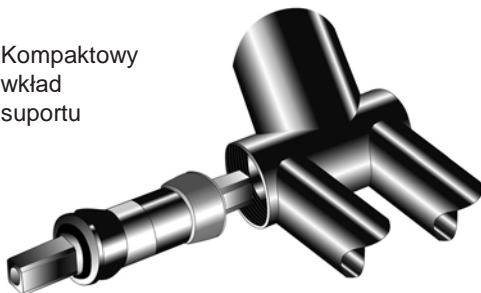
- Pociągnij za dźwignię zacisku. Na dźwigni powinien być widoczny napis „Open” (Otwarta). Jeśli chcesz zaciśnąć zacisk piasty, dociągnij dźwignię z powrotem. Na zewnętrznej stronie dźwigni powinien być widoczny napis „Close” (Zamknięta). Na początku procesu zaciskania, mniej więcej do połowy, zacisk powinien pracować lekko, bez konieczności np. przytrzymania roweru.
- Następnie siła niezbędna do przesunięcia dźwigni może znacznie wzrosnąć. Pod sam koniec dźwignia może pracować bardzo ciężko, dlatego należy użyć opuszka kciuka, opierając pozostałe palce o jedną z nieruchomych części, np. widelec lub tylną część ramy, nigdy jednak o tarczę hamulcową ani sprzychy. W pozycji końcowej dźwignia powinna być równoległa do roweru i nie powinna wystawać w bok. Dźwignia powinna być dociągnięta blisko ramy, tak aby nie uległa przypadkowemu otwarciu.
- Sprawdź, czy dźwignia jest bezpiecznie zaciśnięta. Naciśnij koniec dźwigni, próbując obrócić ją dookoła. Jeżeli możesz obrócić dźwignię, oznacza to, że koło nie zostało bezpiecznie skręcone. Otwórz ponownie dźwignię i w celu zwiększenia momentu obrotowego obróć nakrętkę dociągającą o pół obrotu.
- Zamknij dźwignię i sprawdź, czy koło jest odpowiednio skręcone. Jeśli nie można dalej obrócić dźwigni, koło zostało skręcone prawidłowo.
- Na koniec podnieś rower tak, by koła znajdowały się kilka centymetrów nad ziemią, i od góry lekko uderz w oponę. Jeżeli koło zostało prawidłowo skręcone, będzie stabilnie usytuowane w widelcu.

UWAGA: Zaciski, które nie zostały zaciśnięte w sposób prawidłowy, mogą z powodu odblokowania zaciśniętych elementów stać się przyczyną wypadku.

WKŁAD SUPORTU

Rower wyposażony jest we wkład suportu. Jest to system uszczelniony. Należy jedynie sprawdzić co jakiś czas czy korba nie posiada luzów. Jeśli tak, skontaktuj się z autoryzowanym punktem serwisowym. **Uwaga:** montaż lub serwis wkładu suportu wymaga specjalnych kluczy.

Kompaktowy wkład suportu



PEDAŁY

- Obróć każdy pedał i sprawdź, czy nie posiada luzów lub nie wydaje nieporządných dźwięków. Jeśli pojawia się luz na pedałach lub działają one głośno, należy przeprowadzić ich serwis.
- Odkręć pedał z korby, zdjęj pokrywę ochronną, zabezpieczenia i uszczelniania nakrętki. Odkręć stożek, wyjąć śruby z rdzenia pedału. Oczyszczyć wszystkie części, które są nasmarowane. Sprawdzić, czy nie ma żadnych pęknięć na osi. Nasmarować łożyska wieniec i włożyć z powrotem łożyska, zabezpieczenia, uszczelki i nakrętki. Skręć ponownie, tak aby pedały nie posiadały luzów oraz swobodnie się obracały. Zamontować pedały do korby.

ROWERY DZIECIĘCE

Rowery dziecięce produkowane są zgodnie z normami europejskimi EN ISO 8098, które są przeznaczone dla rowerów o maksymalnej wysokości siedzenia 435 mm i mniejszym niż 635 mm.

Rowery dziecięce przeznaczone są do wykorzystania jedynie na placach zabaw, na terenach zamkniętych i wyłącznie pod nadzorem jednego z rodziców lub opiekunów. Kiedy dziecko jest pozostawione bez opieki na rowerze, może prowadzić to do poważnych obrażeń lub śmierci.

NIGDY NIE ZOSTAWIAJ DZIECKA BEZ OPIEKI!!!

Zdecydowanie zalecamy, aby zawsze używać kasku z homologacją. Zalecane obciążenia dla roweru dziecięcego to 25 kg, w tym żadnego bagażu. Przed pierwszą jazdą należy zwrócić uwagę na prawidłowe skonfigurowanie nowego roweru dziecka.

Ustawienie wysokości siodełka, tak aby dziecko wygodnie dotykało do kierownicy i nie siedziało zbyt prosto lub przeciwnie, aby nie leżało zbyt do przodu na rowerze. Nigdy nie podnosić kierownicy powyżej zaznaczonej linii (zapisane w formie pisemnej STOP lub MAX). Dokładnie wyjaśnić dziecku, że rower posiada tylne hamulce w pedałach oraz że dźwignia hamulca przedniego umieszczona jest po prawej stronie kierownicy. Nie pozwól używać dziecku jedynie hamulca przedniego.



SPECJALNE WYPOSAŻENIE ROWERÓW DZIECIĘCYCH

Rowery dziecięce wyposażone są przez producenta w koła stabilizujące (kółka). Koła stabilizujące służą do ułatwienia jazdy dzieciom, które nie potrafią jeździć samodzielnie na dwóch kółkach. Pozwalają one uczyć utrzymania równowagi i lepiej kontrolować rower. Dziecko może poświęcić więcej czasu i uwagi na działanie hamulca, pedałowanie i kierowanie rowerem. Przed pierwszą jazdą konieczne jest sprawdzenie stabilności kół, czy wszystkie śruby są dobrze dokręcone do ramy i kółek. Źle przykręcona śruba może spowodować nieprawidłowe i niestabilne działanie kół. Luźne nakrętki mogą powodować niestabilną jazdę. Mogą doprowadzić do upadku, obrażeń ciała lub nawet śmierci.

użyć
klucza



Rower wyposażony jest w hamulec umieszczony w pedałach, co wpływa na większą kontrolę nad rowerem oraz naukę płynnego pedałowania. Należy nauczyć dziecko jak działają hamulce

rowerowe. Dlatego należy poświęcić wystarczająco dużo czasu, aby nauczyć dziecko ich działania przed pierwszą jazdą na rowerze. Aby zatrzymać rower, konieczne jest obrócenie pedałów do tyłu, co spowoduje zatrzymanie roweru. Mocne naciśnięcie na pedały do tyłu spowoduje zablokowanie koła tylnego.

AMORTYZATOR

Jeśli chcesz, aby amortyzator działał bezawaryjnie, należy usuwać najczęściej jak to możliwe brud i kurz z goleni górnych. Zapobiega to przedostawaniu się brudu do wnętrza golenii. Do usuwania brudu należy użyć szmatki lub miękkiej szczoteczki oraz wody z mydłem, tak aby usunąć osad na goleniach oraz uszczelkach oringowych.

UWAGA: W przypadku mycia wodą należy zwrócić uwagę, aby woda nie przedostawała się do środka amortyzatora. Wpływa to bezpośrednio na jakość działania amortyzatora. Należy unikać też mycia amortyzatora pod ciśnieniem.

SMAROWANIE WIDELCA

Amortyzatory są zawsze smarowane przez producenta. Należy dbać o amortyzator serwisując go regularnie, zwłaszcza gdy używany był w mokrych lub błotnistych warunkach. Jeśli nie masz doświadczenia w serwisowaniu amortyzatorów, należy oddać amortyzator do autoryzowanego punktu serwisowego.

UWAGA: Serwisowanie amortyzatorów wymaga specjalistycznych narzędzi.

RAMA AMORTYZOWANA

Należy pamiętać, iż rama amortyzowana wymaga serwisowania ruchomych części. Złuszczanie łożysk i uszczelek. Należy sprawdzić stan ruchomych części, usunąć brud oraz dbać o cichą i bezawaryjną pracę elementów ruchomych. Ważne jest aby czyścić i smarować elementy ruchome ramy co 150 km. Nie zapomnij sprawdzić szczelności wszystkich śrub poszczególnych części i smarowania łożysk ślizgowych.

KONSERWACJA ROWERU

Niniejsza instrukcja obsługi nie stanowi instrukcji technicznej ustawiania roweru, lecz jedynie zawiera porady dotyczące zachowania sprawności roweru. Ustawienie poszczególnych części należy zapewnić w wyspecjalizowanym warsztacie serwisowym.

JAK CZĘSTO PRZEPROWADZAĆ KONTROLE, EWENT. KONSERWACJE POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI

• Przed każdą jazdą.

Ciśnienie w oponach - każda z opon na stronie bocznej posiada oznaczenie zalecanego ciśnienia. Sprawdzić działanie i zużycie hamulców. Sprawdzić poziom zużycia klocków hamulcowych.

Naciskając regularnie dźwignie manetek hamulców sprawdzaj, czy nie dochodzi do wycieku oleju w połączeniu wąż / strzemień / dźwignia. W razie wycieku płynu hamulcowego natychmiast skontaktuj się ze sprzedawcą, u którego nabyłeś rower. Wyciek bowiem mógłby spowodować niezadziałanie hamulców.

Sprawdzanie klocków hamulcowych - usunięcie zanieczyszczeń, zwłaszcza kamyków i opiłków. Jeżeli podczas jazdy do klocków przedostanie się kamyk i każdemu hamowaniu towarzyszy tarcie kamyka o obręcz, należy go natychmiast usunąć. Zapobiegiesz w ten sposób zużywaniu obręczy i jej przedwczesnej wymianie.

Stan widełek resorowanych - po każdej jeździe przetrzyj je wilgotną szmatką, a widoczną ruchomą część przesmaruj odpowiednim olejem silikonowym.

Stan trójkąta tylnego i łożysk w przypadku w pełni amortyzowanych rowerów - rowery te wymagają kompleksowej pielęgnacji tylnego trójkąta, którą zawsze należy wyłącznie zlecić specjalistycznemu serwisowi. W przypadku roweru w pełni amortyzowanego należy śledzić poprawne działanie amortyzatora (oraz napompowanie do odpowiedniego ciśnienia zgodnie z masą rowerzysty), a przede wszystkim luz w łożyskach i czopach tylnego trójkąta. Jeśli stwierdzisz luz w tylnym trójkącie w pełni amortyzowanego roweru, skontaktuj się ze sprzedawcą, u którego nabyłeś rower. Jazda z zatartym łożyskiem może spowodować nieodwracalne uszkodzenie ramy, a takie uszkodzenie nie jest objęte gwarancją na ramę roweru.

- co tydzień

Stan kół - sprawdź, czy nie są poluzowane szprychy lub pęknięty drut. W razie potrzeby trzeba je dokręcić, ewentualnie wymienić. Jeśli nigdy nie wykonywałeś tej czynności, lepiej zlecić ją specjalistycznemu serwisowi.

Stan ciśnienia w amortyzowanych widełkach /jeżeli są pneumatyczne/ - ciśnienie należy uzupełniać za pomocą specjalnej pompki, która nie jest dostarczana wraz z rowerem.

- co miesiąc

Stan łańcucha - łańcuch rowerowy jest najbardziej obciążaną częścią, którą charakteryzuje także największe zużycie. Trzeba dokonać pomiaru łańcucha używając specjalistycznej miarki, co pomaga w podjęciu w porę decyzji o konieczności jego wymiany.

Jeżeli śledzisz liczbę przejechanych kilometrów, pierwszego pomiaru łańcucha dokonać należy w zależności od terenu i sposobu używania roweru po ok. 500-800 km.

Następnych pomiarów dokonujemy zawsze po każdych kolejnych 200-300 km. Zapobiegiesz w ten sposób przedwczesnemu zużyciu uzębienia poszczególnych komponentów. Stan zużycia linek sterujących, zmieniarek przełożeń oraz hamulców - w razie pękniętej żyłki linki nie licz na to, że linka „wytrzyma” i natychmiast dokonaj wymiany. Jeśli nie śledzisz liczby przejechanych kilometrów, to dobrze jest sprawdzać łańcuch 2-3 razy w sezonie; jest to czynność, którą w serwisie są w stanie wykonać w ciągu ok. 20 sekund.

Dokręcenie wszystkich śrub roweru - wspornik, kierownica, dźwignie hamulców, koszyk na bidon, śruba rurki siodełkowej, śruby szczęk hamulcowych, śruba tulei przekładni i przekładnia, śruby przerzutki - nigdy nie przekraczaj zalecanych momentów dokręcania podawanych bezpośrednio na poszczególnych komponentach. Zwłaszcza w przypadku komponentów i części karbonowych może dojść do ich nieodwracalnego uszkodzenia. Gwarancja nie obejmuje pęknięć spowodowanych ich ewidentnym „przekręceniem”. Nasmaruj sztycę podsiodłową. W przypadku materiałów aluminiowych (rama, sztyca podsiodłowa) należy dbać, aby wsunięta w ramę część sztycy podsiodłowej była zawsze dobrze nasmarowana.

W przypadku komponentów karbonowych nigdy nie nakładaj smaru bezpośrednio na sztycę podsiodłową lub rurkę siodełka. Powierzchnie styczne muszą być całkowicie suche. Smar przenika do warstwy powierzchniowej komponentów karbonowych, zmniejsza współczynnik tarcia i w ten sposób znacznie zmniejsza sztywność połączenia danych komponentów. Zamiast smaru na powierzchnie styczne sztycy siodełkowej i ramy nakładaj specjalną pastę montażową przeznaczoną do montażu komponentów karbonowych.

Stan suportu - kompletność i dokręcenie poszczególnych śrubek zębatek. W szczególności śruby trzymającej korbę na osi. Jeżeli poluzuje się korba na osi, należy NATYCHMIAST usunąć usterkę, ponieważ nawet krótka jazda z „luźną“ korbą może spowodować nieodwracalne uszkodzenie korb. W taki sam sposób należy również sprawdzić dokręcenie pedałów w korbie.

Stan ciągien bowdena hamulców i zmiany biegów - ponownie nie liczy na to, że ciągnie „wytrzyma“, gdy jest uszkodzone mechanicznie.

Przegląd ramy roweru - dotyczy zwłaszcza spoin, w których w wyjątkowych przypadkach może pojawić się pęknięcie.

• co roku

Rower przed sezonem lub po nim przekaż do serwisu, gdzie wykonany zostanie przegląd.

Nie wszystkie wady, a szczególnie te ukryte, są widoczne dla laika. Miej zaufanie do swojego serwisu – sprzedawcy roweru.

Dokładny kształt planu serwisowego i planu konserwacji roweru omawiaj ze swoim sprzedawcą, który go zaproponuje w zależności od modelu roweru oraz sposobu jego używania. Wymienione wyżej odstępy to zalecane odstępy czasu pomiędzy regularnymi konserwacjami roweru, tzn. nie można ich w żadnym przypadku przedłużać. W przypadkach bardziej intensywnego używania roweru lub na podstawie wskazówek producenta, zalecamy ich skrócenie oraz poszerzenie zakresu wykonywanych czynności. Np. w przypadkach, gdy rower używany jest w gorszych warunkach klimatycznych, na trudnym terenie lub gdy rower jest wyposażony w specyficzne komponenty, dla regularnej konserwacji których producent określił inny odstęp czasu i zakres (dokładne wskazówki dot. serwisu specyficznych komponentów przekaże sprzedawca roweru)

GWARANCJA – ZASADY OGÓLNE

1) Firma BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o. dostarcza swoje produkty z 24-miesięczną gwarancją na ramę i komponenty.

2) Firma BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o. naprawi wszystkie szkody, które wystąpiły w okresie gwarancji z powodu wadliwego materiału, technologii, budowy i montażu na własny koszt. Gwarancja nie obejmuje niewłaściwego użytkowania, konserwacji lub innych operacji niż podana przez producenta w instrukcji obsługi, niewłaściwego przechowywania lub nieprofesjonalnych napraw.

3) Żądania gwarancji muszą być zgłaszane bezpośrednio. Serwis zobowiązany jest do przeprowadzenia naprawy w ramach gwarancji nie później niż w ciągu 30 dni. Okres gwarancji przedłuża się o czas naprawy gwarancyjnej.

Producent rowerów nie ponosi odpowiedzialności za szkody, które zaistniały w czasie, gdy rower był ekspozycyjny w sklepie lub za szkody powstałe w wyniku złego użytkowania bądź serwisowania na własną rękę, poza autoryzowanym punktem serwisowym. Należy stosować się do zasad instrukcji obsługi. Działania wykraczające poza informacje zawarte w instrukcji obsługi skutkują unieważnieniem gwarancji.



ZASADY GWARANCJI NA POSZCZEGÓLNE CZĘŚCI ROWERU

- Rama i widelec przedni** – Gwarancja dotyczy wad materiału, połączenia i korozji. Gwarancja nie może być stosowana do szkody powstałej na skutek wypadku lub nieprofesjonalnych napraw. Odształcenie ramy lub amortyzatora/widelca jest zawsze spowodowane przecięciem lub wypadkiem.
- Manetki i kierownica** – Gwarancja dotyczy wad materiału. Nie podlega gwarancji w przypadku wyciągnięcia kierownicy poza linię bezpieczeństwa, nieprofesjonalne lub samodzielne modyfikacje niezgodne z budową roweru.
- Wkład suportu** – Gwarancja dotyczy wad materiału i jego obróbki cieplnej. Przecięcie materiału lub samodzielne naprawy powodują utratę gwarancji.
- Pedały** – Gwarancja dotyczy wad materiału. Nie ma zastosowania gwarancji w przypadku braku serwisowania (smarowania) lub nieprawidłowego zamontowania pedałów.
- Opony** – Gwarancja dotyczy wad produkcyjnych (obudowa, krzywe itp.). Nie stosuje się gwarancji w przypadku starcia bieżnika poprzez hamowanie lub otarcia klocków hamulcowych o oponę. Gwarancja nie ma zastosowania, jeśli opona została przecięta lub ciśnienie w oponie było niskie lub zbyt wysokie.
- Koła** – Gwarancja obejmuje wady materiałowe (obwódki, przekładni, koła zębatego, piast, szprych – w ciągu 30 dni), w tym wady wykończenia powierzchni.
- Hamulce i przerzutki** – Gwarancja dotyczy wad materiałowych. Nie ma zastosowania w przypadku złego ustawienia przerutek, wygięcia podczas jazdy lub braku serwisowania.
- Siodełko** – Gwarancja dotyczy wad materiału. Zdrapania, przetarcia (siodełka i sztycy podsiodłowej) spowodowane przez ruch sztycą podsiodłową nie mogą być powodem do gwarancji.
- Łańcuch** – Gwarancja obowiązuje na wady materiału lub jego zerwania. Gwarancja nie obowiązuje, jeśli łańcuch był nieserwisowany lub samodzielnie zmieniany.
- Światła i odblaski** – pęknięcia światła i odblasków nie podlegają gwarancji.

W pełni amortyzowana rama – Gwarancja obowiązuje wady materiału, połączeń spawanych i poszczególnych części ruchomych. Gwarancja nie może być stosowana w przypadku gdy:

- **nastąpił upadek**
- **uszkodzenie powstało podczas zawodów**
- **nastąpiło przeciążenie w ekstremalnych warunkach (w trudnym terenie, jazda w wodzie i śniegu)**
- **narażano rower na długotrwałe warunki pogodowe (deszcz, słońce, przechowywanie w wilgotnym środowisku), (dotyczy lakieru i spawów)**
- **dwie osoby jechały na rowerze w tym samym czasie**
- **użyto siły lub zniszczenie nastąpiło przez nieostrożne obchodzenie się ciężkimi narzędziami**
- **uprawiano skoki na rowerze podczas jazdy**
- **przeprowadzano nieprofesjonalne naprawy**

Gwarancja nie ma zastosowania do ruchomych części mechanizmu, jeśli te nie były serwisowane, a rower był używany. Należy pamiętać, aby części ruchome były regularnie serwisowane.

Uwaga: Jeżeli nie masz doświadczenia w naprawie zwrócić się do autoryzowanego punktu obsługi.

Każdy upadek może zagrażać życiu lub zdrowiu bądź może prowadzić do uszkodzenia roweru lub obrażeń u innych osób. Nigdy nie należy ignorować tych ostrzeżeń podczas jazdy rowerem.

UWAGA

Reklamacje nie mogą być stosowane do czynności serwisowych roweru:

1. Luźna korba lub piasty (dokręcić śrubę centralną)
2. Luzy na kierownicy (dokręcić nakrętkę górną na mostku kierownicy)
3. Nieprawidłowe działanie hamulca może być spowodowane zużyciem (należy sprawdzać działanie hamulców i przeprowadzać ich regulację)
4. Łańcuch spada (spowodowane jest to złym ustawieniem przerzutek)
5. Niewłaściwa praca manetek przerzutki (należy sprawdzić zamontowanie linek przerzutki i ich ułożenie w pancierzach)
6. Luz na piastach kół (skontrolować stożki piast)

OKRES GWARANCYJNY

Gwarancja na ramę – 24 miesiące

Gwarancja na komponenty rowerowe – 24 miesiące

ZASADY OGÓLNE

Firmy BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o. potwierdza, że rowery z wymienioną serią i numerem produkcyjnym są produkowane zgodnie z normami i dyrektywami technicznymi. Firma zapewnia gwarancję na ten rower począwszy od daty sprzedaży klientowi detalicznemu. Okres gwarancji przedłuża się o czas naprawy przeprowadzonej w ramach niniejszej gwarancji. Spółka ponosi koszty napraw wszystkich usterek, które wystąpiły w tym czasie z powodu wadliwego materiału, budowy i montażu. Firma wykonuje naprawy gwarancyjne w terminie określonym przez odpowiednie przepisy prawne.

WARUNKI GWARANCJI

- Produkt musi być używany zgodnie z jego przeznaczeniem
- Produkt musi być odpowiednio przechowywany i konserwowany zgodnie z instrukcją obsługi
- Podczas rozpatrywania gwarancji rower musi być czysty i kompletny.
- Roszczenie gwarancyjne należy niezwłocznie złożyć w punkcie sprzedaży, w którym zakupiono produkt. Należy przedłożyć dowód zakupu z podaną datą zakupu. Należy opisać reklamację. Przydatne może być zdjęcie.
- Należy zasadniczo podać numer ramy WBF (p. dolna rura ramy).

BRAK GWARANCJI MA MIEJSCE, GDY:

- okaże się, że uszkodzenia produktu nie były spowodowane z winy producenta, ale przez użytkownika (w wypadku, nieprofesjonalnych napraw, niewłaściwego przechowywania, itp.)
- data gwarancji wygasła
- produkt nie był właściwie użytkowany i utrzymywany zgodnie z instrukcją obsługi
- Gwarancja nie ma zastosowania do indywidualnych części roweru

Odpowiedzi na inne pytania można uzyskać u partnera Volkswagen lub na infolinii BFI-Service (język: angielski).

BIKE FUN International s.r.o.

Areál Tatry 1445/2
742 21 Koprivnice
Czechy

Infolinia serwisowa
Telefon: 00420 591005820

E-mail: service.center@bikefunint.com

Godziny pracy: poniedziałek – piątek godz. 08.00 -17.00.

Návod k obsluze



ibfi

Obsah:

Úvod

- Základní názvosloví jízdního kola
- Jednotlivé kategorie kol a jejich použití
- Prvních 150 km
- Co tedy sledovat při záběhu?
- Jak s kolem jezdit během záběhu?
- Nářadí, bez kterého se neobejdete

Základní pokyny

Montážní pokyny

Utahovací momenty pro díly jízdních kol

Nastavení kola

Montáž předního kola

Montáž řídítek

Montáž sedla

Nastavení polohy a sklonu sedla

Nastavení správné výšky sedla

Montáž karbonové sedlovky

Montáž brzdových lanek

Seřízení brzd

Montáž pedálů

Práce přehazovačky a předního měniče

Přední měnič

Zadní měnič

Seřízení lanka

Seřízení ložisek

Rychloupínací šrouby

Pedály

Dětská kola

Údržba jízdního kola

Záruka – všeobecné zásady

Poskytnutí záruky v jednotlivých konkrétních případech

Důležitá upozornění

Všeobecné zásady

Podmínky záruky

Ztráta záruky

Vážený zákazníku,

společnost BIKE FUN INTERNATIONAL Vám děkuje za zakoupení jejího výrobku – jízdního kola, které je osazeno kvalitními komponenty renomovaných firem.

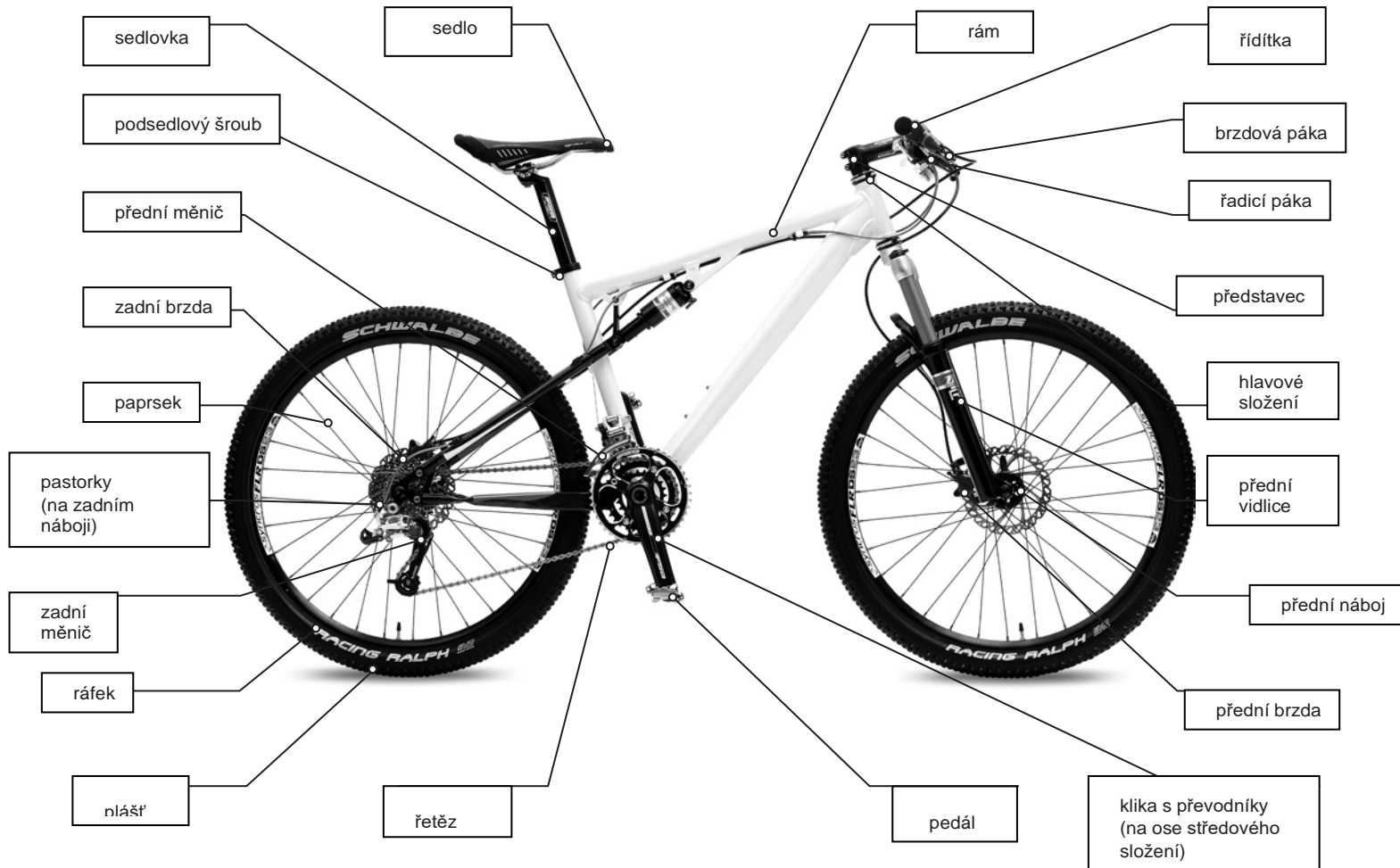
Horské kolo je uzpůsobeno pro jízdu v terénu, a pokud není vybaveno blatníky a osvětlením, není určeno k běžnému provozu po pozemních komunikacích. Kola horská a kola trekkingová (city bike), která jsou vybavena blatníky a osvětlením, jsou určena pro provoz po pozemních komunikacích. Při používání kol na veřejných komunikacích máte povinnost dodržovat příslušné národní právní předpisy (upravující např. používání osvětlení a odrazových skel). Kolo smíte používat pouze k účelu, pro který bylo vyrobeno. Pro další údržbu kola Vám poslouží tento návod, který obsahuje rovněž záruční podmínky. Společnost BIKE FUN INTERNATIONAL, výrobce Vašeho nového kola, Vám přeje mnoho krásných a bezpečných kilometrů.

Pozor! Kolo je pouze předem sestaveno a není v provozu schopném stavu. Pro provedení bezpečné konečné montáže prosím kontaktujte odborný cykloservis.

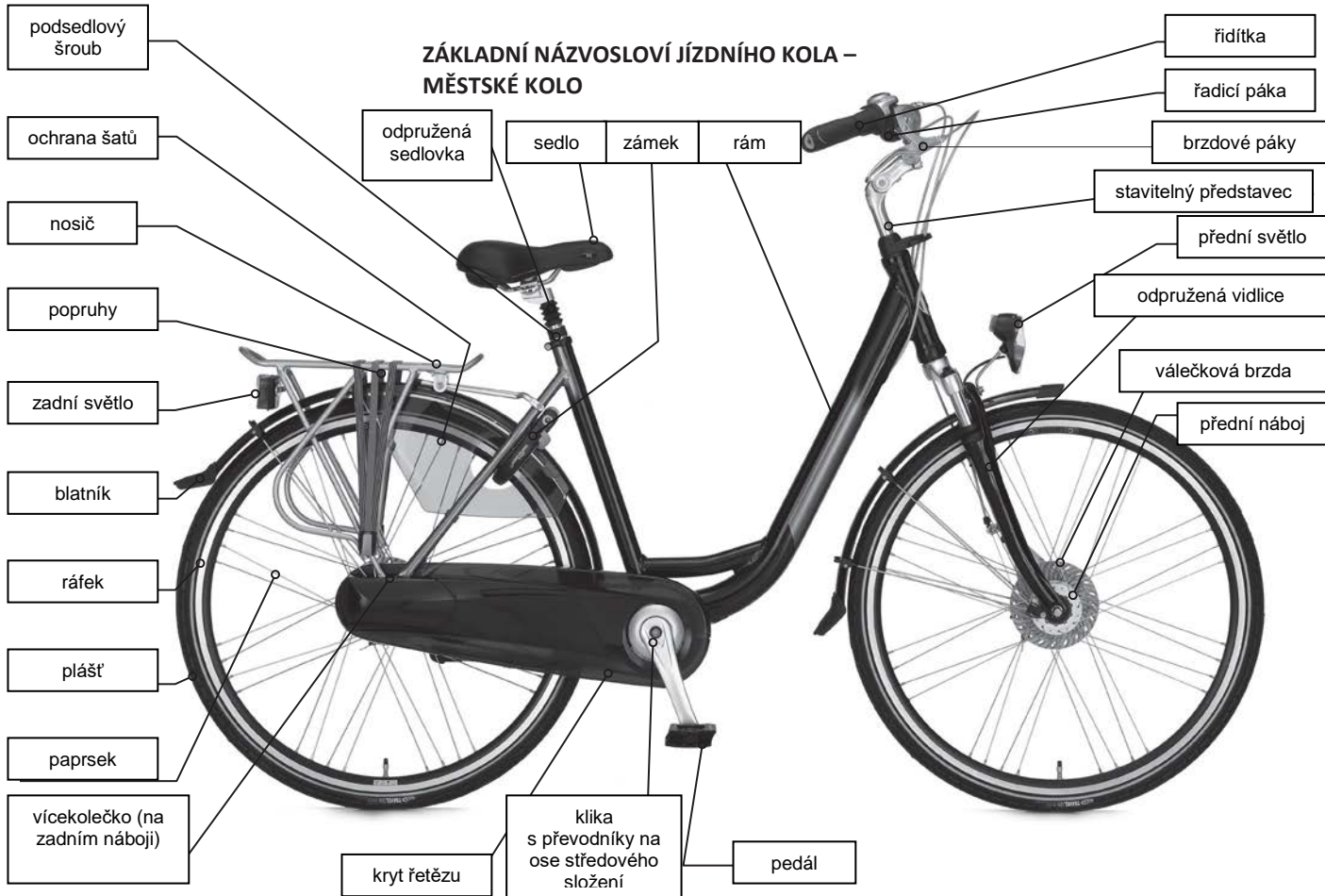
Všeobecné varování

Cyklistika může být nebezpečným sportem dokonce i při maximální opatrnosti. Nezbytná je proto důkladná údržba kola, jelikož ta snižuje riziko úrazu. Tento manuál obsahuje mnoho varování a výstrah týkajících se následků zanedbané údržby nebo nepravidelné technické kontroly Vašeho kola. Mnohá z těchto varování a výstrah říkají: „Můžeš ztratit kontrolu a upadnout.“ Jelikož při každém takovém pádu může dojít k vážnému zranění nebo dokonce i smrti, toto varování byste nikdy neměli opomíjet. Při jízdě na kole doporučujeme používat ochrannou přilbu schváleného typu.

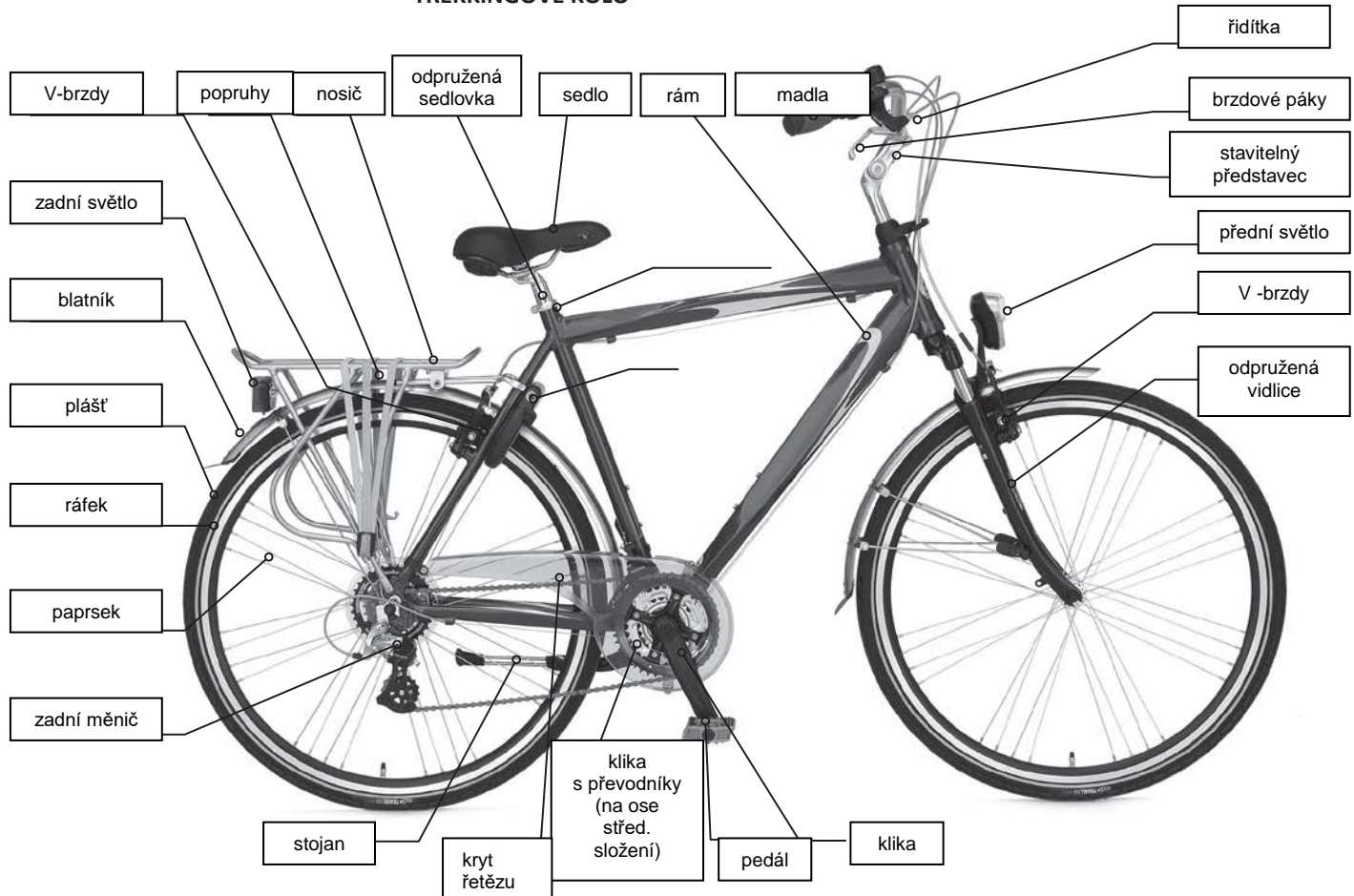
ZÁKLADNÍ NÁZVOSLOVÍ JÍZDNÍHO KOLA – HORSKÉ KOLO



ZÁKLADNÍ NÁZVOSLOVÍ JÍZDNÍHO KOLA – MĚSTSKÉ KOLO



ZÁKLADNÍ NÁZVOSLOVÍ JÍZDNÍHO KOLA – TREKKINGOVÉ KOLO



JEDNOTLIVÉ KATEGORIE KOL A JEJICH POUŽITÍ:

Dětská kola ISO 4210-2: všechna dětská kola do velikosti 20" jsou určena pro použití na hříštitích a uzavřených plochách, a to pouze pod dozorem rodičů nebo zodpovědné osoby. Doporučené zatížení kol velikost 20" do 30 kg; velikost 24" do 45 kg.

MTB kola ISO 4210-2: jsou určena pro sportovní jízdu v terénu. Doporučené zatížení je do 100 kg.

Silniční kola ISO 4210-2: jsou navržena výlučně pro silnice a cesty s hladkým povrchem. Doporučené zatížení je do 100 kg.

Trekkingová a městská kola ISO 4210-2: jsou určena pro provoz na pozemních komunikacích a lehkém terénu se zaměřením na turistiku a volný čas. Doporučené zatížení kol nad 24" je do 120 kg.

Elektrokola: jízdní kola s pomocným elektrickým pohonem - E PAC (elektricky asistovaná jízdní kola, jinak též e-bike nebo pedelec), pro která platí stejné podmínky jako pro jízdní kola. Pro jejich provoz nepotřebujete registrační značku, technický průkaz, STK ani povinné ručení. Při jízdě na elektrokole nepotřebujete řidičský průkaz a pokud jste starší 18 let, nemusíte mít cyklistickou přilbu. Doporučené zatížení je do 120 kg. Elektrokola jsou kola, která jsou ve většině zemí právně zařazena mezi jízdní kola.

Informujte se o specifických a regionálních předpisech a zařazení ve Vaší zemi.

Každé z našich kol je navrženo na maximální celkovou nosnost (součet hmotnosti kola, jezdce a nákladu).

Dětská kola: do velikosti 20" 45 kg, do velikosti 24" 60 kg

Silniční a MTB kola: 115 kg

Trekkingová a městská kola: 140 kg

Elektrokola: 145 kg

KATEGORIE KOL:



High-Performance Road

- **PODMÍNKY TYPU 1:** Kolo určené k jízdě na zpevněném povrchu, kde pneumatiky neztratí kontakt se zemí.
- **VHODNÉ:** pouze k jízdě na zpevněném povrchu.
- **NEVHODNÉ:** k jízdě v terénu, cyklokrosu nebo turistice s nosiči nebo koši.
- **POROVNÁNÍ:** Použití materiálů je optimalizováno tak, aby byla zajištěna nízká hmotnost a specifický výkon.



Jízdní kola kategorie 2 jsou určena pro provoz na udržovaných šterkových nebo hliněných cestách s mírným spádem, kde pláště nemusí být ve stálém kontaktu s povrchem. Maximální výška skoků a dropů menší než 15 cm (6").



Provozní podmínky typu 3.

Jízda po pěšinách, přejezd malých překážek a středně náročných technických pasáží a také úseků, kde se pláště krátkodobě nenacházejí na zemi; skoky a dropy menší než 61cm (24")

- **NEVHODNÉ:** pro styl jízdy „Hardcore Freeriding“, „Extreme Downhill“, „Dirt Jumping“, „Slopestyle“ nebo velmi agresivní či extrémní ježdění. Nevhodné ke skákání, tvrdému dopadání a otloukávání na překážkách.



All Mountain

- **PODMÍNKY TYPU 4:** Kola vhodná k jízdě za podmínek typu 1, 2 a 3 plus k jízdě na neupravených, technicky náročnějších povrchích se středně velkými překážkami a malými hrboly.
- **VHODNÉ:** k jízdě na stezkách do kopců. Kola typu All-Mountain umožňují jízdu v těžším terénu přes větší překážky a střední hrboly, (Skoky a dropy menší než 122cm (48"))
- **NEVHODNÉ:** k extrémním formám skákání/jízdě typu „Hardcore Freeriding“, „Freeriding“, „Downhill“, „North Shore“, „Dirt Jumping“, „Hucking“



Gravity, Freeride a Downhill

- **PODMÍNKY TYPU 5:** Kola vhodná ke skákání, hucking, vysoké rychlosti nebo agresivnímu ježdění na hrbolatých povrchích nebo dopadání na rovné povrchy. Tento druh ježdění je však extrémně nebezpečný a nepředvídatelně zatěžuje kolo, což může způsobit přetížení rámu, vidlice nebo jednotlivých dílů. Pokud chcete jezdit v terénu s podmínkami typu 5, proveďte nezbytná bezpečnostní opatření, jako jsou např. častější kontroly kola a výměnu výbavy. Dále byste měli používat komplexní bezpečnostní výbavu, jako je např. integrální přilba, chrániče holení, loktů a páteře.
- **VHODNÉ:** k jízdě v nejtěžším terénu, ve kterém by měli jezdit jen ti nejzkušenější cyklisté. Termíny „Gravity“, „Freeride“ a „Downhill“ popisují jízdu typu hardcore mountain, north shore, slopestyle. Jedná se o extrémní ježdění a termíny, které jej popisují, se neustále mění.
- **NEVHODNÉ:** k tomu, aby sloužila jako výmluva k vyzkoušení čehokoliv.



Dětská kola

Kola určená pro děti. Nutný neustálý dohled dospělých. Vyhýbejte se oblastem, kde se vyskytují automobily, překážky nebo jiná nebezpečí včetně nakloněných ploch, obrubníků, schodů, poklopů kanalizace; dále se vyhýbejte nerovným plochám a místům v blízkosti bazénů.

Pokud je hmotnost jezdce včetně zavazadla vyšší, kontaktujte prodejce jízdních kol, který provede úpravy a seřízení, bude-li to nezbytné. Při použití kola pro jiné účely, než jaké jsou uvedeny u jednotlivých kategorií, může dojít nejen k jeho předčasnému opotřebením, ale také k poškození důležitých komponentů a k vážnému úrazu uživatele, za který výrobce ani prodejce jízdních kol nenesou zodpovědnost. Nesprávné použití může vést také k zániku záruky.

ZAVAZADLA

Existují různé způsoby převozu zavazadel na jízdním kole. Vaše volba bude v první řadě záviset na hmotnosti a objemu zavazadla a na jízdním kole, které hodláte použít. Jezdci na horských kolech a závodní cyklisté používají zpravidla batoh. Vhodnost nosičů pro Vaše kolo konzultujte s prodejcem Vašeho kola. Pokud je to možné, svěřte případnou instalaci nosiče kvalifikovanému personálu prodejny.

MONTÁŽ A POUŽÍVÁNÍ DOPLŇKŮ NEBO PŘÍSLUŠENSTVÍ KOLA

Před zakoupením jakýchkoliv doplňků nebo příslušenství k Vašemu kolu (měřič rychlosti, zvonek, svítilna, nosič, brašna, dětská sedačka, stojan apod.) se vždy obraťte na prodejce kola a poraďte se s ním, zda je takové vybavení vhodné pro Váš typ kola.

Při montáži postupujte dle návodu dodaného výrobcem nebo dodavatelem příslušenství.

Nesprávně namontované, nevhodné nebo neschválené příslušenství může zhoršit funkci kola a způsobit ztrátu kontroly nad kolem a pád.

Při výměně klik nebo pláštěů, popřípadě při doplnění kola blatníky věnujte zvýšenou pozornost možnému zmenšení vzdálenosti mezi špičkou boty a pláštěm.

PŘEVOZ DĚTÍ

Dětská sedačka je připevněna k rámu kola. Držáky sloužící k upevnění sedačky jsou často řešena pro občasné použití a dětská sedačka tak může být připevněna téměř ke kterémukoliv jízdnímu kolu, které je vybaveno nezbytným příslušenstvím. Dětskou

sedačku lze namontovat pouze v případě, že je jízdní kolo vybaveno ochranou pružin sedla. Abyste zamezili přiskřípnutí prstů dítěte, nemontujte dětskou sedačku na jízdní kolo s nechráněnými sedlovými pružinami. Informujte se o předpisech pro přepravu dětí, platných ve Vaší zemi. S případnými dotazy se obraťte na Vašeho prodejce jízdních kol. Všeobecně platí, že připojení dětských vozíků za kolo je zakázáno.

PŘED KAŽDÝM POUŽITÍM

Před každou jízdou zkontrolujte celkový stav kola:

- zda je veškerý spojovací materiál řádně utažen a zda nedošlo k deformaci, poškrábání nebo jinému mechanickému poškození dílů,
- důkladně se seznamte s ovládacími prvky kola, zejména brzdami, řazením a pedály,
- důkladně zkontrolujte stav kola - viz. kapitola Základní pokyny.

PRVNÍCH 150 km

Prvních 150km lze definovat jako zahřívací kolo, ve kterém je život cyklisty prodchnut emocemi a pestrými zážitky z nového sportu, ale na straně druhé se také testuje provozní spolehlivost a životnost kola.

Po veřejných komunikacích jezděte vždy opatrně a dodržujte dopravní předpisy tak, aby nedošlo k ohrožení ani Vás, ani nikoho jiného. Tyto předpisy se mohou v různých regionech a státech lišit.

CO TEDY SLEDOVAT PŘI ZÁBĚHU

I když je kolo správně předprovozně seřizeno, výrobní technologie dílů i jejich montáž vyžadují určitý provozní čas ke stabilizaci správné funkce. Obecně platí, že vše, co se hýbe a točí, si potřebuje nalézt a vyhledat svoji dráhu, a vše napevno mechanicky spojené si musí vzájemně sednout a vytvořit potřebné styčné plochy. Ohlazením drsností styčných povrchů dojde u točivých nebo kluzných uložení ke vzniku vůlí, u pevných spojů pak k jejich uvolnění. Co to znamená? Pedály mohou jít zpočátku ztuhla, ale za čas se u nich vyskytne ztelná vůle. Totéž pak platí i pro sedlovku, se kterou šla výška sedla prve nastavit jen obtížně. U drahých dílů s broušenými drahami je tento problém většinou jednorázově vyřešen doseřizováním. Naopak součástky s lisovanými, často nekruhovými a málo tvrdými plochami pro kuličky se seřizují obtížně a dosáhnout u nich stavu dlouhodobě optimálního nastavení je někdy prakticky nemožné. Jednotlivá ostře sledovaná místa, jejichž zanedbaná údržba může mít výrazný vliv i z hlediska bezpečného provozu: Doporučení: pokud dojde provozem k poškození dílů nebo součástek jízdního kola, neprodleně je vyměňte!!! Používejte výhradně originální náhradní díly zakoupené u autorizovaných prodejců jízdních kol!!!!

Doporučujeme Vám nechat si kolo v pravidelných intervalech alespoň jednou ročně zkontrolovat v autorizovaných servisech! V případě nehody důrazně doporučujeme nechat si kolo odborně zkontrolovat v autorizovaném servisu.

1. spojení klik s hřídelem

- dotažením šroubu/matice v ose klíčem zkontrolujte spojení klik s hřídelem, a to zpočátku před každou jízdou, později občas, ale vždy, když se ze středového složení ozývají pravidelné zvuky nebo získáte podezření, že došlo ke vzniku vůle. Na vůli vzniklou nedostatečným utahováním šroubu kliky (vzniká deformace čtyřhranu kliky) v ose se nárok na reklamaci či výměnu nevztahuje.

2. dotažení pedálů v klikách

- nejenom po první jízdě se vyplatí klíčem č. 15 zkontrolovat, zda čela os dostatečně sedí na ploše klik. Na nedotažené pedály v klikách a následné vymačkání (poničení) závitů v klikách se nárok na reklamaci či výměnu nevztahuje.

3. hlavové složení

- před každou jízdou se přesvědčte o dotažení pojistné matice řízení a klepnutím do předního kola zjistíte, zda nevznikla vůle v uložení, která by postupně mohla misky řízení zcela znehodnotit.
Na nedotažení a následné poničení hlavového složení se nárok na reklamaci či výměnu nevztahuje.

hlavové složení integrované

- před každou jízdou se přesvědčte o dotažení imbusového šroubu umístěného nahoře hlavového složení a klepnutím do předního kola zjistíte, zda nevznikla vůle v uložení, která by postupně mohla misky řízení zcela znehodnotit.
Na nedotažení a následné poničení hlavového složení se nárok na reklamaci či výměnu nevztahuje.

4. šrouby představce

- občas je dobré přitáhnout šrouby představce, zejména šroub objímky – točící se řídítka jsou pro jízdu velmi nebezpečná.

5. brzdy

- před každou jízdou zmáčkněte obě brzdové páky a pohledem zkontrolujte, správné nastavení botek / špalíků přední i zadní brzdy vůči ráfku – dále viz. Základní pokyny.

JAK S KOLEM JEZDIT BĚHEM ZÁBĚHU?

Citlivěji a vnímavěji než s kolem již zajetým. Zpočátku jezděte pomaleji, vyhýbejte se extrémním sjezdům v náročném terénu. Ten si můžete dovolit, až překonáte nejistotu a získáte zručnost v řízení svého nového kola. Rozhodně se vyplatí v prvních kilometrech sbírat zkušenosti, sledovat kolo a následně seřídít a dotáhnout vše, co se povolí. Tak náradí vždy s sebou, rozum do hrsti a hlavě s citem!

Doladěním seřizovacího šroubu přehazovačky, většinou o půl až jednu otáčku, lze obnovit tichý chod. U předního měniče se seřízení provede stavěcím šroubem na řazení, ale někdy je příčinou příliš nebo zase málo napjaté lanko a tah je potřeba upravit. Stává se také, že vodičko v nevhodné poloze drhne o řetěz nebo dokonce ztěžuje či znemožňuje řazení. Přední měnič musí být rovnoběžně s převodníky a ve správné výšce. Seřízení je nutnou podmínkou funkce, nikoliv pouze postačující. Není-li v pořádku řetěz, ani pohon nebude fungovat dobře. Tuhý článek znamená snížení průchodnosti řetězu vodičkem, jeho špatný náběh na zuby pastorků a zejména na těch nejmenších se pak projeví střílením nebo přeskakováním. Stejně tak suchý řetěz ztěžuje svým mechanickým odporem jízdu a podstatně zpomaluje proces řazení. Pro mazání je vhodnější používat řídké oleje s teflonem a vysokou schopností vzlínat dovnitř (např. GT 85) nebo speciální mazadla na řetězy (Castrol). Klasické strojní oleje jsou sice podstatně levnější, ale řetěz se musí s nimi doslova prolít, přebytečný olej s povrchu utřít a přesto zabránit vzniku šmíru je prakticky nemožné. Vyplácí se věnovat řetězu pozornost od počátku až do konce jeho technického života. Když totiž propásnete čas vhodný k výměně, je téměř jisté, že budete měnit také kazetu a možná i převodníky. (To se ale určitě během prvních 150km nestane).

A nezapomeňte, že pokud budete z jakéhokoli důvodu rozpojovat řetěz, je k tomu vhodné jakékoliv jiné místo než černý čep. Černé spojovací čepy mají totiž větší průměr než čepy ostatní a jejich protlačení ven se zvětší otvor v článku natolik, že zde další spojení čepem nebude fungovat spolehlivě a je velmi pravděpodobné, že se řetěz právě v tomto místě zase rozpojí. Černé čepy používejte zásadně ke spojování, při rozpojení se jim vždy vyhněte.

NÁŘADÍ, BEZ KTERÉHO SE NEOBEJDETE

- imbusové klíče 8, 6, 5, 4, 3, 2
- stranové klíče tenké 17, 14, 13
- křížový šroubovák jemnější a větší
- montážní páky
- stranové klíče 15, 10 (2×), 9, 8
- klíče na hlav. slož. 40, 36, 34 (2× podle potřebného rozměru)
- sada na opravu duší
- hustilka

Co dalšího by se vám mohlo hodit, ale co není nezbytně nutné

- nýtovač řetězu HG
- stahovák na kliky (s příslušným stran. klíčem)
- přípravek na uvolnění pastorků 2× (bíče)
- centrovací klíč
- stahováky nebo speciální klíče na kazety
- uzavřený maticový klíč 14 (15) mm
- centrovací vidlice
- měrky na opotřebený řetěz a pastorků.

Mnohé servisní práce a opravy vyžadují odborné znalosti a nářadí. Nikdy nezačínejte s jakoukoli úpravou na kole, pokud máte sebemenší pochybnosti o tom, že budete schopni opravu dokončit. Nedůkladný servis může ohrozit Váš život či zdraví nebo způsobit škodu na Vašem kole či třetím osobám.

ZÁKLADNÍ POKYNY

Upozornění: na jízdním kole je mnoho pohyblivých komponentů (zapletená kola, převodník, řetěz a jiné), při jejichž použití hrozí riziko zachycení končetiny, vlasů nebo částí oblečení. Dbejte proto zvýšené opatrnosti nejen při běžném používání, ale i při údržbě jízdního kola. Kolo a jeho komponenty mají svou životnost a použité materiály se časem unaví. Pokud životnost určitého komponentu končí, může tento najednou selhat a zapříčinit vážná zranění nebo smrt jezdce. Při výskytu jakýchkoli signálů ukazujících, že končí životnost určitého komponentu, je nutné jej neprodleně vyměnit.

Havárie může předčasně ukončit životnost jednotlivých komponentů kola. Tyto pak mohou náhle selhat a zapříčinit ztrátu kontroly nad řízením a ohrozit Váš život či zdraví nebo způsobit škodu na Vašem kole či třetím osobám.

Při dlouhodobém vystavování jízdního kola přímému slunečnímu záření může dojít k vyblednutí nebo změně fluorescenčních a neonových barev. Nedoporučujeme jízdní kolo vystavovat přímému slunci ani je na přímém slunci skladovat.

Ohnuté části, obzvláště ty, které jsou vyrobeny z hliníku, se mohou zlomit bez předchozího varování. Ty také nemohou být opraveny resp. narovnány, protože stále hrozí riziko jejich zlomení. Týká se to zvláště vidlic, řídek, představce, klik a pedálů. Pokud jste na pochybách, bezpečnější je, tyto části vyměnit. Obráťte se na Vašeho prodejce jízdních kol.

Pokud je Vaše kolo osazeno karbonovými komponenty, je bezpodmínečně nutné, abyste kolo po nehodě nechali odborně prohlédnout u Vašeho prodejce jízdních kol. Karbon je extrémně silný a trvanlivý materiál, který se vyznačuje nízkou hmotností. Díky těmto vlastnostem se hodí pro výrobu vysoce kvalitních součástek.

Karbon je však také křehký a v případě nehody má tendenci se v místě ohybu lámat. Pokud je karbonová součástka vystavena jakémukoliv silnému nárazu nebo nadměrnému zatížení, její poškození se nemusí navenek projevit. To však neznamená, že zůstala nepoškozena. Poškození vnitřních karbonových vláken se totiž nemusí projevit změnami na povrchu materiálu. Používat karbonové součástky poté, co byly vystaveny silnému nárazu nebo nadměrnému zatížení, je proto velmi nebezpečné. Poškozené karbonové komponenty mohou znenadání prasknout a způsobit vážné zranění jezdce.

Pokud v karbonovém rámu, vidlici nebo jiném komponentu Vašeho kola začne cvakat, nebo pokud na nich objevíte jakékoli promáčkliny, deformace, změny barevnosti, škrábance nebo rýhy, kolo v žádném případě nepoužívejte, dokud poškozená součástka nebude vyměněna! Ihned kontaktujte Vašeho prodejce jízdních kol a situaci s ním konzultujte.

Karbonové komponenty nikdy nesmí být vystaveny vysokým teplotám, které jsou nutné například při práškovém nástřiku nebo při vypalování laku. Taková teplota by mohla komponent poškodit. Vyhněte se také uchovávání kola v autě, pokud je vystaveno intenzivnímu slunečnímu záření. Stejně tak své kolo neskladujte v blízkosti zdrojů tepla.

Přední vidlice:

Ohnutá nebo poškozená vidlice by měla být vyměněna, nikdy ji neopravujte.

Přední kolo:

Kolo musí být usazeno v přední vidlici a řádně dotaženo pojistnými maticemi. Náboj je utěsněn proti vlhkosti a nečistotám, ale měl by se opakovaně prohlížet zejména po jízdě náročným terénem (náročným terénem se v celém tomto manuálu rozumí terén prašný, blátivý, s výmoly apod.). Kolo se musí při ručním protočení volně otáčet. Při otáčení by mělo vykazovat pouze minimální tření nebo vůli.

Jízda se špatně nastavenými rychloupínáky může zapříčinit viklání kola nebo jeho uvolnění, což může poškodit kolo a způsobit vážné zranění nebo smrt. To může ohrozit tak Váš život, zdraví, nebo způsobit škodu na Vašem kole či třetím osobám.

Proto je nezbytné:

- 1) Požádat svého prodejce, aby Vám přesně sdělil postup, jak bezpečně upevnit a odmontovat kola.
- 2) Porozumět a uplatňovat správnou techniku fixace kola pomocí rychloupínáků.
- 3) Před každou jízdou ověřit, že kolo je bezpečně upevněné.
Odstranění nebo poškození rychloupínacího mechanismu je velmi nebezpečné a může způsobit neplatnost záruky a vést k vážným zraněním nebo smrti.
Nesprávné nastavení rychloupínacího mechanismu může zapříčinit viklání kola nebo jeho uvolnění, což může vést k vážným zraněním nebo smrti.
- 4) Před každou jízdou ověřit, že ráfek není nadměru opotřeben. Probrzdění ráfku může ohrozit Váš život či zdraví nebo způsobit škodu na Vašem kole či třetím osobám.

Zadní kolo:

Kolo musí být usazeno v zadní vidlici a řádně dotaženo pojistnými maticemi. Náboj je utěsněn proti vlhkosti a nečistotám, ale nezapomeňte jej opakovaně prohlížet zejména po jízdě náročným terénem. Kolo se musí při ručním protočení volně otáčet. Při otáčení by mělo vykazovat pouze minimální tření nebo vůli. Jízda se špatně nastavenými (nedotaženými) rychloupínáky může zapříčinit viklání kola nebo jeho uvolnění, což může ohrozit Váš život či zdraví nebo způsobit škodu na Vašem kole či třetím osobám.

Proto je nezbytné:

- 1) Požádat svého prodejce, aby Vám přesně sdělil postup, jak bezpečně upevnit a odmontovat kola.
- 2) Porozumět a uplatňovat správnou techniku fixace kola pomocí rychloupínáků.
- 3) Před každou jízdou ověřit, že kolo je bezpečně upevněné.
Odstranění nebo poškození rychloupínacího mechanismu může zapříčinit viklání kola nebo jeho uvolnění, což může ohrozit Váš život či zdraví nebo způsobit škodu na Vašem kole či třetím osobám.

Ráfek:

Ráfky udržujte nepoškozené a správně vycentrované. Pravidelně kontrolujte jejich stav a stav jejich opotřebenosti.

Stav opotřebenosti

- a) Safety System – opotřebenosti ráfku indikuje hloubka podélné linky na brzdné ploše. V případě, že její hloubka je minimální, ráfek nepoužívejte a požádejte Vašeho prodejce o výměnu.
- b) RDA System – opotřebenosti či poškození ráfku je indikováno barevnou tekutinou vytékající z dutin ráfku. V tomto případě ráfek nepoužívejte a požádejte Vašeho prodejce o výměnu.

Středové složení:

Středové složení prohlížejte pravidelně a vždy po jízdě v náročném terénu. Hřídel se musí volně otáčet, aniž by vykazovala stranovou vůli. Jistící kroužek musí být dotažen a ložiska dobře namazaná.

Řídítka:

Maximálně je přizpůsobte tak, aby se Vám na kole jelo pohodlně a dostatečně dotáhněte všechny šrouby představce v místě průchodu řídítka představcem.
Ryska označující minimální zasunutí nesmí být viditelná nad hlavovým složením. Poškození rukojetí řídítek může zapříčinit ztrátu kontroly a pád. Vysazená rukojetí řídítek může ohrozit Váš život či zdraví nebo způsobit škodu na Vašem kole či třetím osobám.
Šrouby, jimiž se fixují řídítka, doporučujeme dotahovat momentem 7 Nm. Pokud jsou Vaše řídítka

osazena nastavci řídítek (rohy), doporučujeme je dotahovat momentem 7 Nm.

Použití aerodynamického nastavce nebo jiného prostředku na řídítkách může mít negativní vliv na schopnost cyklisty reagovat během brzdění a v zatáčkách.

Zadní měnič a přední měnič:

Udržujte je správně nastavené. Přerazujte jen během šlapání a při jízdě do kopce se při řazení snažte odlehčit nohy (zmenšit napětí v řetězu), vyhněte se nárazu na zadní měnič.

Pokud máte špatně nastaven zadní nebo přední měnič, nikdy nepřehazujte na nejmenší nebo největší ozubené kolo. Může dojít k zablokování řetězu a následné ztrátě kontroly a pádu.

Převodovka zapouzdřená v náboji zadního kola: Městská kola mívají obvykle převodovku zapouzdřenou v náboji zadního kola.

Řetěz:

- Opakovaně měřte jeho natažení a vyměňte jej, je-li to nutné (přibližně po ujetí 1000 km).
- Často jej mažte a čistěte řídkým olejem, přebytečné mazivo setřete hadříkem.
- Životnost řetězu může být různá podle značky řetězu a podle provozních podmínek.

Doporučíme řetěz měnit ve specializovaných servisech.

U jednorychlostních kol je nutné dodržet dostatečné napnutí řetězu. Pokud dojde k jeho povolení, je nutné jej opětovně napnout. Řetěz napněte povolením matice zadního kola a tahem kola směrem ven. Nakonec matice zadního kola dotáhněte.

Městská kola jsou obvykle vybavena krytem, jenž zakrývá celý řetěz. Tento kryt chrání řetěz před blátem a dešťovou vodou a jezdce před mastnotou z řetězu.

Pravidelně kontrolujte napnutí řetězu. Otevřete kryt řetězu a zkontrolujte napnutí. Pokud zatlačíte na řetěz (mezi předním a zadním řetězovým kolem) a ten se posune (směrem nahoru nebo dolů) o přibližně 10 mm, je jeho napnutí optimální. Pokud se řetěz posune o více než 10mm, jeho napnutí je příliš malé a je potřeba jej napnout více. Povolte zadní šrouby a posuňte kolo směrem dozadu. Po tomto seřízení šrouby opět utáhněte.

Trekkingová kola mají většinou otevřený kryt řetězu, který chrání jezdce před mastnotou z řetězu.

Pneumatiky:

Pneumatiky udržujte natlakovány na správnou hodnotu, a to na tlak s nižší hodnotou z maximálních tlaků vzduchu doporučených na ráfku nebo na plášti. Používejte ruční nebo nožní hustilku. Zkontrolujte, zda jsou pneumatiky řádně uloženy v ráfku.

Pneumatiku nikdy nepřehušťujte. Nadměrný tlak může poškodit pneumatiku nebo ráfek a zapříčinit poškození kola a zranění jezdce nebo okolních chodců či přihlížejcích. K huštění kola nikdy nepoužívejte vzduchové hadice na čerpacích stanicích.

Kliky a pedály:

Pedály příležitostně promažte, zejména po jízdě v náročném terénu. Případné ohnutí klik nebo převodníku se nepokoušejte narovnat. Po první jízdě dotáhněte šrouby klik, zkontrolujte šrouby převodníku a pedálové hřídele. Nikdy nepokračujte v jízdě, pokud se uvolní klika (čtyřhran kliky) na středové hřídeli, nebo pedál v klíce. Na vůli v klikách a pedálech vzniklou nedostatečnou údržbou se nárok na reklamaci nevztahuje.

Klipsny:

Užívání klipsen vyžaduje značnou míru zručnosti. Pokud toto neovládáte automaticky, je zapotřebí značné míry soustředění, které může snížit Vaši pozornost při řízení a zapříčinit ztrátu kontroly nad kolem a pád. Používání klipsen procvičujte pouze mimo nebezpečné a rušné cesty. Neutahujte klipsny, dokud si nejste jisti tím, jak je používat. Nášlapné pedály je možné užívat pouze v kombinaci se speciálně upravenými botami, které pevně zapadají do pedálu. Jízda vyžaduje dokonalou znalost užívání nášlapných pedálů, jinak je odvedena pozornost při řízení, což vede ke ztrátě kontroly nad kolem a k pádu. Používání nášlapných pedálů procvičujte pouze mimo nebezpečné a rušné cesty.

Brzdy:

KOTOUČOVÉ BRZDY:

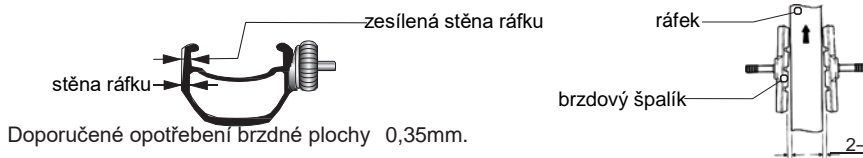
Kotoučové brzdy, stejně jako brzdy ráfkové, se aktivují páčkami umístěnými na řídítkách. Kotoučové brzdy se vyznačují vynikajícím brzdným výkonem a dobrou odolností proti nepříznivému počasí. V porovnání s ráfkovými brzdami reagují za mokra mnohem rychleji a maximálního brzdného účinku dosahují téměř okamžitě. Nové brzdové destičky je nutno zaběhnout předtím, než dosáhnou svého optimálního brzdného výkonu. Za tím účelem 30× až 50× zrychlete jízdu kola na přibližně 30 km/hod a pokaždé zabrzděte až do úplného zastavení.

Při použití se kotoučové brzdy zahřívají. Nedotýkejte se proto kotouče ani čelistí, zejména krátce po dlouhodobé jízdě z kopce. K jejich ochlazení nepoužívejte vodu ani jiné kapaliny.

Pravidelně kontrolujte míru opotřebení brzdových destiček. Zmáčknutím brzdové páky pravidelně opticky kontrolujte, zda nedochází k prosakování oleje ve spoji hadice / třmen / páka. V případě úniku brzdové kapaliny se okamžitě obraťte na Vašeho prodejce jízdních kol, jelikož únik by mohl zapříčinit selhání Vašich brzd.

Brzdové destičky a kotouče čistěte pouze lihem nebo speciálními přípravky. Brzdy si nechte u svého prodejce pravidelně kontrolovat a seřizovat.

Varování: U modelů kol s brzdami typu V – brake či jinými ráfkovými brzdami dochází k opotřebení brzdné plochy ráfku. Proto je třeba věnovat pozornost opotřebení ráfku a brzdového špalíku. Na našich modelech kol najdete dvoji druh indikace opotřebení ráfku.



Brzdové gumičky mějte nastavené 2–4mm od ráfku, od ráfku by měly být mírně odkloněny, jak lze vidět na obrázku. Kontrolujte jejich opotřebení a je-li to nutné, vyměňte je. Případný olej nebo nečistota nahromaděná na ráfku i na brzdových botkách očistěte.

Velice důležité je přesné nastavení brzd vzhledem k rozsahu pohybu (kroku) brzdové páky tak, aby v něm byla využita plná brzdicí síla. Pokud v rámci rozsahu pohybu brzdové páky není dosažen maximální brzdný účinek, můžete ztratit kontrolu vedoucí k ohrožení Vašeho života či zdraví nebo způsobit škodu na Vašem kole či třetím osobám.

Upozornění: jízda za mokra je mnohem náročnější než za sucha. V tomto případě je snížena účinnost brzd, a proto by se měl cyklista chovat obezřetněji.

Modulátor účinku brzdné síly se může použít u ráfkové (V-brzdy), mechanické diskové a válečkové brzdy (Shimano Inter-M). V závislosti na provedení brzdy je mechanická brzda vybavená modulátorem účinku brzdné síly. Modulátor účinku brzdné síly dávákuje sílu brzdové páky a zabraňuje zablokování předního kola. Modulátor účinku brzdné síly je zabudovaný mezi brzdovou pákou a ráfkovou brzdou.

U brzd Shimano Inter-M může během chodu modulátoru účinku při brzdění vznikat určitý hluk, který však není známkou poruchy.

Ovládací lanka:

Lanka správně napněte. Pravidelně je kontrolujte, nenechávejte je volná a při opotřebení je vyměňte. V žádném případě netvořte na lanku smyčky. Použijte hliníkové koncovky, které brání rozpletení konce lanka.

Přížpůsobení sedla:

Výšku a úhel přížpůsobte tak, aby pro Vás byla jízda pohodlná. Nevytahujte sedlovou trubku výše, než je značka minimálního zasunutí do rámu kola. Pokud se sedlovka se sedlem otáčí

v rámu, dotahujte sedlovku sedlovým šroubem.

Pokud je sedlovka vytažena výše nad značku minimálního zasunutí, může dojít k jejímu zlomení, následně pak ke ztrátě kontroly nad kolem a pádu. Po jakékoli manipulaci se sedlem se ubezpečte, že jste jej před jízdou řádně upevnili, jinak může dojít ke zničení sedla nebo ztrátě kontroly nad kolem a pádu. Průběžně provádějte kontrolu a ubezpečujte se, že sedlo je dobře upevněné. Při jízdě se špatně dotaženou sedlovkou se sedlo může pootočit nebo pohnout, což může způsobit ztrátu kontroly nad kolem a pád.

Proto:

- 1) Požádejte Vašeho prodejce jízdních kol, aby Vám poradil, jak se sedlovka správně upevňuje a dotahuje.**
- 2) Pochopte a správné techniky rychloupevnění sedlovky a používejte je.**
- 3) Před každou jízdou nejprve zkontrolujte bezpečné upevnění sedlovky.**

Reflektory a odrazky:

Reflektory a odrazky by měly být namontovány na přední vidlici, na zadní straně pedálu a na drátech kol. Při poškození byste je měli okamžitě vyměnit.

Jízda za šera, za tmy a v období snížené viditelnosti bez vhodných světel a odrazek je nebezpečná a může vést k vážným zraněním nebo smrti.

Rám:

Opakovaně kontrolujte případné poškození laku v oblasti spojů trubek. Tímto způsobem se může projevat ohnutí nebo prasknutí rámu.

Ohnutý nebo prasknutý rám ihned vyměňte, neboť dochází k nadměrnému namáhání další části rámu, čímž vzniká velké nebezpečí úrazu.

Hlavové složení:

Dbejte na těsné dotažení jisticí matice, vidlice se má volně otáčet. Matice a šrouby dotahujte podle potřeby. Zkontrolujte si, že žádná část není poškozena a při opětovné montáži hlavového složení dbejte na správné sestavení všech dílů.

Nevhodná úprava hlavového složení může mít vliv na řízení a zapříčinit ztrátu kontroly nad kolem a pád. Zavezte své kolo k prodejci jízdních kol a nechejte si hlavové složení upravit odborníkem.

MONTÁŽNÍ POKYNY

Doporučené utahovací momenty pro díly jízdních kol

Všechny utahovací momenty jsou uvedeny v jednotkách Newton-metr [Nm] . V případě jakýchkoliv nejasností se obraťte na Vašeho prodejce jízdních kol	
Díl	utahovací moment [Nm]
– výplet, náboj, kazeta –	
Kazeta	30–45
Utažení matic na ose náboje k rámu (neplatí pro rychloupínací typy)	29-40
Volnoběžné kolečko	34-45
– hlavové složení, říditka, sedlo, sedlovka –	
Šroub představce pro závitové hlavové složení	19-30
Fixační šroub představce (pro bezzávitové „ahead“ hlavové	6-9
Představec – dotažení říditka 4 šrouby	9-12
MTB – rohy	6-12
Dotažení sedla v sedlovce	2 šrouby 17–19 1 šroub 24–30
Díl	utahovací moment [Nm]
Sedlovka – dotažení v rámu. POZOR: sedlovka potřebuje jen minimální dotažení, aby nezajela do rámu a nebo aby se v rámu nepřetáčela. Přílišné dotažení může poškodit sedlovku i rám.	5-7
– kliky, středové složení, pedál –	
Pedál do kliky	35-40
Shimano® Octalink XTR dotažení kliky šroub (M15 thread) (NE!! Hollowtech II)	40-49
Misky středového složení Shimano® Hollowtech II (2004 XTR, XT, Dura-Ace)	34-50
Misky středového složení Shimano® Hollowtech II (2004 XTR, Dura-Ace, XT)	10-15
Levá strana seřizovací šroub Shimano® Hollowtech II	0,5-0,7
Klika dotažení k ose (včetně čtyřhranných os, i typ ISIS)	34-45
Středové složení zapouzdřené	40-50

– zadní měnič, přední měnič, řazení –	
STI řazení k řídítkům	5,5-8
Otočné řazení / řazení v rukojeti	„Revo“ shifter 5,6–7,9
FD objímka (přední měnič)	5,0-6,8
FD objímka (přední měnič) Karbonové rámy	1,2-2
FD dotažení lanka	4,5-6,8
RD dotažení k rámu (zadní měnič)	8-10
RD dotažení lanka	3,4
RD dotažení kladek měniče	3,4-4
– brzdy –	
Brzdové čelisti (silniční)	7,9-10
Brzdové čelisti MTB	5,6-6,8
Brzdové špalíky – závitové	5,6-6,8
Brzdové špalíky – bez závitů	7,9-9
Brzdové čelisti MTB uchycení lanka	5,6-7,9
Brzdové čelisti silniční uchycení lanka	5,6-7,9
Brzdové páky – MTB typ	5,6-7,9
Brzdové páky – STI, ERGO	5,6-7,9
– kotoučové brzdy –	
Kotouč k náboji	Hayes® 5,6
Hydraulické brzdové třmeny / rám	5,6-7,9
Hydraulická hadice / páka / třmen	4,5-6,8

Přepočty na jiné míry:

in-lb. = ft-lb. × 12

in-lb. = Nm × 8,851

in-lb. = kgf-cm / 1,15

NASTAVENÍ KOLA PODLE POTŘEB JEZDCE

Rozhodujícím parametrem při určení správné velikosti rámu, kterou potřebujete, je Vaše výška. Dbejte především na dostatek místa pod rozkrokem, aby nedošlo ke zranění, když rychle seskočíte z kola.

Výběr konkrétního modelu již do značné míry předurčuje posez, ve kterém budete na kole jezdit. Výměnou některých komponentů můžete kolo přizpůsobit proporcím Vašeho těla. To se týká především sedlovky, představce a brzdových pák.

Všechny úkony popsané v této kapitole vyžadují zkušenosti, patřičné nářadí, manuální zručnost a kvalifikaci. Omezte se na nastavení polohy sedla, ostatní úkony raději přenechejte kvalifikovanému personálu. Pokud nebudete spokojeni s nastavením svého kola, posezu nebo s některým komponentem, obraťte se na Vašeho prodejce jízdních kol.

UPOZORNĚNÍ: Obzvláštní pozornost věnujte dotahování šroubových spojů. Dodržujte předepsané utahovací momenty, protože příliš volné nebo utažené šrouby mohou vést k poškození sedlovky. Používejte momentový klíč a nikdy nepřekračujte povolený utahovací moment.

MONTÁŽ PŘEDNÍHO KOLA

- Uvolněte rychloupínák (matice).
- Vložte kolo do koncovek vidlice.
- Přesuňte páku rychloupínáku o 90 stupňů od osy kola a zvolna dotáhněte křídlovou matici.
- Zaklopte rychloupínák do zamčené polohy (mělo by to být provedeno palcem).
- **UPOZORNĚNÍ: Ujistěte se, že je kolo uzamčeno v rychloupínacím mechanismu nebo pevně dotažené maticemi.**

MONTÁŽ ŘÍDÍTEK

- Povolujte šroub v představci, dokud se neuvolní kužel. Vložte jej do trubky přední vidlice nejméně na čáru minimálního vložení!
- Řídítka jsou kolmá k přednímu kolu.
- Před dotažením si řádně prostudujte předepsané utahovací momenty platné pro dotažení karbonových řídítek v představci.
- Dotažení zkontrolujte tak, že si mezi nohy vložíte přední kolo, nohama si kolo přidržíte a následně zkusíte otočit řídítka.

MONTÁŽ ZÁVITOVÉHO PŘEDSTAVCE DO VIDLICE

- Povolujte šroub v představci, dokud se neuvolní kužel. Vložte jej do trubky přední vidlice nejméně na čáru minimálního vložení!
- Řídítka jsou kolmá k přednímu kolu.

šroub představce

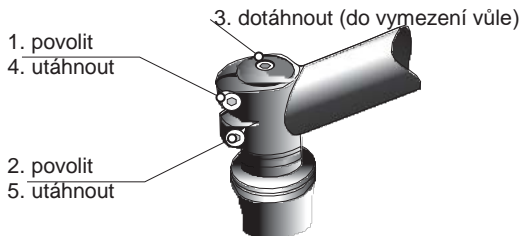
hlavové složení



- Dotáhněte pevně šroub v představci.
- Dotažení zkontrolujte tak, že si mezi nohy vložíte přední kolo, nohama si kolo přidržíte a následně zkusíte otočit řídítky.
- **POZOR: Nikdy nevysunovat nad rysku označující max. nebo stop**

MONTÁŽ DO AHEAD PŘEDSTAVCE NA VIDLICI

- Povolujte čelní a boční šrouby v představci a šroub hlavového složení. Nasuňte jej na trubku přední vidlice.
- Řídítka jsou kolmá k přednímu kolu.
- Dotáhněte pevně šroub hlavového složení v představci a všechny šrouby představce.
- Dotažení zkontrolujte tak, že si mezi nohy vložíte přední kolo, nohama si kolo přidržíte a následně zkusíte otočit řídítka.
- **UPOZORNĚNÍ: šrouby představce doporučujeme dotahovat momentem 7 Nm. Pozor na přetažení šroubů. Mohlo by dojít k poškození představce.**



MONTÁŽ SEDLA

- Namažte sedlovku a vložte ji do rámu, nejméně však po rysku minimálního zasunutí. Upevněte pomocí rychloupínacího mechanismu nebo šroubu. Před dotažením si řádně prostudujte předepsané utahovací momenty.
- Nastavte úhel sedadla tak, aby byl vodorovný s podložkou. Dotáhněte zámek sedla.
- Zkuste otočit sedlem do strany. Tak provedete kontrolu dotažení.

POZNÁMKA: Sedlo lze nastavit tak, že bude k řídítkům blíže nebo od nich dále. Toho lze dosáhnout posouváním sedla po ližinách a zajištěním zámku sedlovky nebo pevným dotažením matice.

Pozor: Nikdy nevysunujte sedlovku nad rysku označující max. nebo stop.



NASTAVENÍ POLOHY A SKLONU SEDLA

Váš posez na kole a s tím související jízdní komfort a síla, kterou šlapete do pedálů, jsou z části určeny vzdáleností sedla od řídítek. Tuto vzdálenost lze částečně měnit posunem lížin sedla ve svorce sedlovky.

- Abyste mohli šlapat správně, je zapotřebí mít sedlo nastaveno ve vodorovné poloze. Pokud jej nakloníte vpřed, přenesete těžiště více nad řídítka a Vaše váha bude více spočívat na rukou. Rovněž musíte počítat s tím, že budete mít tendenci ze sedla sklouzávat.

U nových typů sedlovek hlavice určují jak naklonění, tak i vertikální polohu sedla a jsou zajištěny centrálním imbusovým šroubem.

Některé sedlovky mají šrouby dva a tak zajišťují přesnější nastavení sklonu. Jiné typy mají tzv. sedlový upínací šroub, který má obvykle dvě matice našroubované na jediném průchozím šroubu.

- Povolte jeden nebo oba šrouby v horní části sedlovky. Otočte šrouby maximálně o dvě až tři otáčky vlevo, jinak můžou vypadnout. Posuňte sedlo podle potřeby vpřed nebo vzad. Můžete do něj lehce udeřit, aby se posunulo.
- Než šrouby utáhnete, ujistěte se, že je sedlo ve vodorovné poloze. Zkontrolujte, zda jste sedlovku správně upnuli – rukama uchopte sedlo na obou koncích a pokuste se jím otočit. Když se vám to nepovede, vše je v pořádku.

UPOZORNĚNÍ: Nezapomeňte, že šroubová spojení musí být dotažena na daný utahovací moment. Nedodržení těchto hodnot může vést k nežádoucím zasouvání sedlovky nebo k jejímu poškození. Lížiny uchyťte do sedlové svorky pouze v jejich rovné části, aby nedošlo k uvolnění sedla!

NASTAVENÍ SPRÁVNÉ VÝŠKY SEDLA

Správná výška sedla je výška, která vám poskytuje maximální komfort a účinnost šlapání.

Při šlapání byste neměli být schopni v nejnižším bodě nohu úplně natáhnout, jinak vaše šlapání bude neohrabané. Výšku sedla si můžete nastavit následným jednoduchým způsobem. Nejlépe toho docílíte s botami s plochou podrážkou.

- Posadte se na sedlo a dejte jednu patu na pedál v nejnižší poloze. V této pozici by noha měla být úplně natažená a kyčle by neměly být nakloněny na žádnou stranu.
- Výšku sedla nastavíte tak, že povolíte utahovací šroub nebo páčku rychloupínáku sedlovky (před tím si však přečtěte kapitolu „Rychloupínáky“). K povolení šroubu použijte odpovídající nářadí, otočte nejdříve dvě nebo tři otáčky proti směru hodinových ručiček.

UPOZORNĚNÍ: U některých modelů horských kol přináší snížená poloha sedla lepší ovladatelnost kola. Snížit výšku sedla je na horském kole rovněž žádoucí v prudkých sjezdech. Absolvování delších vyjížděk se sedlem ve snížené poloze však může způsobit bolestivé potíže kolenních úponů.

Nyní můžete nastavit sedlo do požadované výšky.

- **Dejte pozor a sedlovku příliš nevytahujte.** Značka na sedlovce musí vždycky zůstat uvnitř sedlové trubky. Minimální délka, kterou musí být sedlovka zasunuta v sedlové trubce, činí 2,5 násobku jejího průměru např. sedlovka s průměrem 30mm musí být zasunuta v sedlové trubce alespoň 75mm.
- U hliníkových materiálů (rám, sedlovka) dbejte na to, aby část sedlovky, která je zasunuta v rámu, byla vždy dobře promazána.
- V případě karbonových komponentů nikdy neaplikujte mazivo přímo na sedlovku nebo sedlovou trubku. Styčné plochy musí být zcela suché. Mazivo proniká do povrchové vrstvy karbonových komponentů, snižuje koeficient tření a výrazně tak snižuje pevnost spoje daných komponentů. V případě nutnosti na taková místa aplikujte speciální karbonovou montážní pastu.
- Pokud nelze se sedlovkou v sedlové trubce pohnout, nepoužívejte hrubou sílu, ale požádejte o radu Vašeho prodejce jízdních kol. Sedlo srovnajte tak, aby bylo rovnoběžné s horní rámovou trubkou.

- Utažením sedlové objímky sedlovku opět bezpečně upnete. Na dostatečné dotažení nebudete potřebovat velkou sílu. Jestliže ano, pak to znamená, že rozměr sedlovky neodpovídá požadavkům rámu.

UPOZORNĚNÍ: Nikdy nejezděte na kole se sedlovkou vytaženou nad zarážku, nad maximum, nebo nad uvedenou rysku. Sedlovka se může zlomit, nebo zavinit vážné poškození rámu.

Nastavili jste výšku sedla podle popsaného postupu? Pokud ano, měla by vám poloha sedla plně vyhovovat.

- Zkuste, zda jste na kole schopni bezpečně balancovat – posadte se do sedla a natáhněte nohy k zemi. Pokud se vám to nedaří, snižte sedlo tak, abyste se alespoň špičkou chodidla dotýkali země. Nastavení sedla je značně individuální záležitostí. Pokud se vám nedaří najít vhodné nastavení, kontaktujte prodejce, u kterého jste kolo zakoupili.

UPOZORNĚNÍ: Pokud vám sezení působí problémy, např. znečitlivěný rozkrok, může to být typem sedla. Váš prodejce má k dispozici široký sortiment sedel a rád Vám poradí s výběrem.

MONTÁŽ KARBOVÉ SEDLOVKY

- Sedlovku nikdy nemažte mazacím tukem.
- Pro správnou montáž použijte pouze speciální montážní pastu FSA (dynamic assembly paste).

MONTÁŽ BRZDOVÝCH LANEK (pro horská a krosová kola)

Přední brzdové lanko:

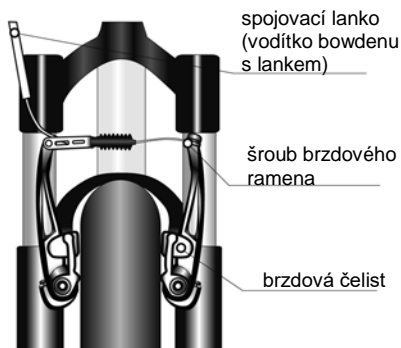
- Vložte koncovku lanka do úchytu v levé brzdové páce.
- Provléčte lanko bowdenem a vodičkem lanka, poté utáhněte šroub ramínka brzdy.
- Přitlačte obě čelisti tak, aby mezi brzdovými špalíky a ráfkem byla 2– 4 mm vůle.
- Pak utáhněte šroub brzdového ramínka, jenž uchycuje lanko.
- Odstříhnete přečnívající lanko, aby zbylo asi 40 mm.
- Nasuňte ochrannou koncovku na konce lanka a sevřete kleštěmi.
- Ochrannou koncovku lanek stiskněte momentem 20 Nm.

Zadní brzdové lanko:

- Postup je obdobný jako při montáži předního brzdového lanka. Pro zadní brzdu slouží pravá brzdová páka.

SEŘÍZENÍ BRZD (V-BRAKE BRZDY)

- Ráfkové brzdy vyžadují příležitostné seřízení, neboť se natahují lanka a brzdové gumičky se opotřebovávají. Brzdové gumičky by měly být ve vzdálenosti 2-4mm od ráfku. Obvykle se zadní brzdová páka montuje na pravou a přední páka na levou část řídítek.
- Lepšího seřízení brzd dosáhnete tak, když uvolníte nastavitelný váleček s pojistnou maticí. Abyste přiblížili brzdové gumičky blíže ráfku, vytáčejte nastavitelný váleček ven. Jestliže brzdové gumičky dřou ráfek, zatáčejte nastavitelný váleček dovnitř. Zkontrolujte seřízení brzd.



- Brzdové gumičky se nesmí nikdy dotýkat pláště. Zabrání se tím jeho prodření.

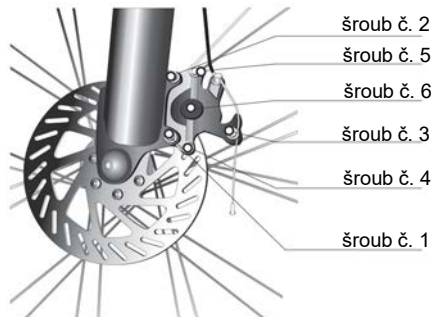
Upozornění: levá brzdová páka je přední brzda a pravá brzdová páka je zadní brzda. Pokud je zadní brzda v zadním náboji protišlapná, je brzdová páka přední brzdy umístěna na levé straně.

Dejte si pozor na brzdové páky, nesmí dojít k jejich zmáčknutí až ke gripu (madlu), v tomto případě se stávají brzdy neúčinnými. Pak je nutné jejich seřízení pomocí nastavení brzdových lanek.

KOTOUČOVÁ BRZDA

- šrouby č. 1 a 2 drží segment v zámku (vidlice)
- šroub č. 3 slouží k uchycení brzdového lanka
- šrouby č. 4 a 5 jsou seřizovací šrouby pro ustavení brzdícího segmentu vůči kotouči
- šroub č. 6 slouží k seřízení vzdálenosti brzdové destičky od kotouče

Upozornění: Účinnost brzd lze seřídít i stavěcím šroubem na brzdové páce!!



*zadní kotoučová
brzda*



nastavení
sklonu brzd.
třmene k brzd.
kotouči



stavěcí šroub
pro vymezení
vůle mezi brzd.
kotoučem a
brzd. destičkou

*přední
kotoučová
brzda*

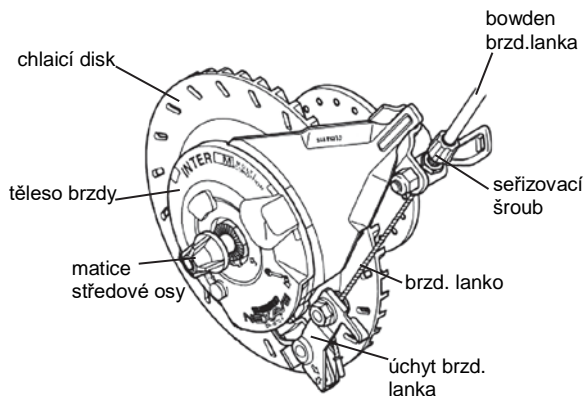
stavěcí šroub
pro vymezení
vůle mezi brzd.
kotoučem a
brzd. destičkou



nastavení
sklonu brzd.
třmene k brzd.
kotouči

VÁLEČKOVÁ („ROLL“) BRZDA

Válečkové brzdy se montují na městská kola. Tyto brzdy nevyžadují téměř žádné seřízení. Pokud je nutné brzdy seřídít, použijte seřizovací šroub a lehce seřídíte délku brzdového lanka. Brzdy povolíte tak, že otočíte seřizovacím šroubem proti směru hodinových ručiček. Brzdové lanko napnete tak, že budete otáčet tímto šroubem ve směru hodinových ručiček. Ujistěte se, že se kolo může volně otáčet (při nezmáčknuté brzdové páce). Pokud se otáčení kola zpomaluje, otočením seřizovacího šroubu ve směru hodinových ručiček lehce prodlužte délku brzdového lanka.



BRZDOVÉ PÁKY

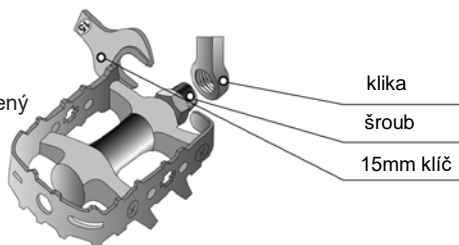
Brzdové páky Vám umožňují ovládat brzdy. Městská nebo trekkingová kola obvykle mají dvě brzdové páky, které jsou namontovány na řídítkách. Jejich poloha by Vám měla umožnit ovládat je bez větší námahy. Brzdové páky by také měly být namontovány v dosahu Vašich rukou.

Polohu brzdových pák lze seřídit jak horizontálně, tak i vertikálně.

DŮLEŽITÉ: Funkčnost Vašich brzd je důležitá. S brzdovým systémem kola se proto důkladně seznámte ještě před Vaší první jízdou. Před každou jízdou důkladně zkontrolujte brzdy. Mějte prosím na paměti, že u městských a trekkingových kol je často PŘEDNÍ brzda ovládána PRAVOU brzdovou páčkou a ZADNÍ brzda je ovládána LEVOU brzdovou páčkou (u kol horských a crossových je tomu většinou naopak).

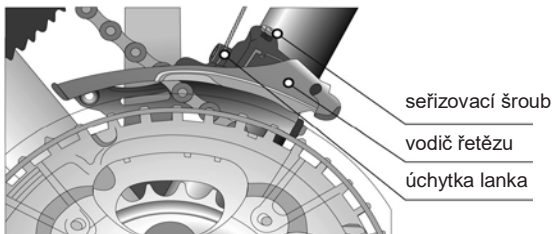
MONTÁŽ PEDÁLŮ

- Pedály jsou na čelní straně šroubu označeny písmeny „R“ a „L“.
- Namažte pedálové šrouby. – Našroubujte pedál označený „R“ otáčením doprava (strana s převodníky). – Našroubujte pedál označený „L“ otáčením doleva do levé kličky.
- Dotáhněte pevně každý pedál pomocí klíče č. 15
- Po ujetí cca 50km znova utáhněte oba pedály.



PRÁCE ZADNÍHO A PŘEDNÍHO MĚNIČE

Přehazovací systém Vašeho kola mění převodový poměr pohybem řetězu z jednoho pastorku na druhý. Převody řadte jen při šlapání dopředu. Ty nejhladší pohyby jsou prováděny za volného šlapání (bez výrazného užití síly). Přehazovací systém je vybaven dvěma přehazovacími páčkami umístěnými na řídítkách. Pravá páčka řídí pohyb řetězu po 6–7–8 nebo 9 pastorcích. Pohybem páky vpřed se pohybuje řetěz z nejmenšího pastorku (nejtěžší převod) na každý vyšší pastorek (lehčí převod).



Levá páčka řídí pohyb řetězu po předních převodnících. Pohybem levé páčky vpřed se řetěz přesune z menšího převodníku na větší. Brzy se naučíte, které pozice používat pro různé podmínky jízdy. To se dobře naučíte jedině procvičováním. Nesnažte se přehazovat ve chvíli, kdy vyvíjíte velký tlak na pedály. Nikdy nešlapejte zpět, když přehazujete. Mohl by vám spadnout řetěz.

Doporučení: Nepoužívejte převody, při kterých dochází k extrémnímu křížení řetězu. Trpí tím celý převodový mechanismus.

PŘEDNÍ MĚNIČ

- Vodítko řetězu musí být rovnoběžné s převodníky a musí být 1–3mm nad zuby největšího převodníku.
- Je-li páčka předního měniče (levá) v poloze dozadu, zkontrolujte, zda není lanko na přehazování příliš uvolněné. Vůli lze odstranit uvolněním šroubu s lankovou kotvou, zatažením lanka kleštěmi a opětovným dotažením šroubu.
- Padá-li řetěz z největšího převodníku směrem k pravé kličce, utáhněte horní šroub na seřízení předního měniče o jednu nebo dvě



otáčky. Proveďte test přehazování a znovu seřídte, pokud to bude nutné.

ZADNÍ MĚNIČ

- Nadzvedněte zadní kolo. Otáčejte klikou a přitom zatáhněte pravou páčku dozadu. Řetěz by měl být nastaven na nejmenším pastorku. Jestliže se tak nestalo, točte klikou dále a povolte horní seřizovací šroub přehazovačky, dokud se řetěz nedostane na nejmenší pastorek.
- Zatímco točíte klikou, táhněte páčkou úplně dopředu, dokud se řetěz neposune na druhý nejmenší pastorek. Zatáhněte pravou páku zpět, řetěz by se měl hladce přesunout na nejmenší pastorek. - Otáčejte klikou a přitom zatáhněte páčkou úplně dopředu. Řetěz by měl být nastaven na největším zadním pastorku. Jestliže se tak nestalo, točte klikou dále a otáčejte dolním seřizovacím šroubem přehazovačky, dokud se řetěz nedostane na největší pastorek.
- Otáčejte klikou a přitom zatáhněte páčkou o něco zpět, dokud se řetěz nedostane na druhý největší pastorek. Zatáhněte za páčku plně vpřed, řetěz by se měl lehce přesunout na největší pastorek.

PŘENASTAVENÍ LANKA

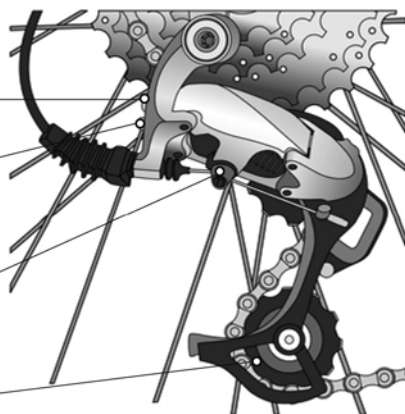
- Může dojít k natažení lanka a způsobit špatné přehazování. Natažení lanka se objeví, jestliže je lanko uvolněno (když jsou přehazovací páky celé zpět). Uvolnění se zbavíme, povolíme-li šroub na zajištění lanka, pevně za lanko zatáhneme a opětne zajišťovací šroub dotáhneme.

horní šroub na seřízení
přehazovačky

dolní šroub na seřízení
přehazovačky

lankový šroub

vodící kladky



SEŘÍZENÍ LOŽISEK

Vaše horské kolo má čtyři sady ložisek, které vyžadují seřizování a mazání:

- 1) hlavové složení
- 2) středové složení
- 3) ložiska nábojů kol
- 4) ložiska pedálů

Ložiska prohlížejte často, zvláště po jízdě náročným terénem. Interval servisu závisí na počtu najetých kilometrů a podmínkách jízdy. Ačkoli jsou ložiska efektivně utěsněna, žádná těsnění použitá na kole nejsou zcela odolná proti vodě. S trochou dovednosti a náležitými nástroji byste měli být schopni mazat a seřídít ložiska sami.

pojistná matice

pružná podložka

nastavitelná miska

kuličkový věneček

stacionární kuželík

pevná miska

kuličkový věneček

žlábkový kuželík

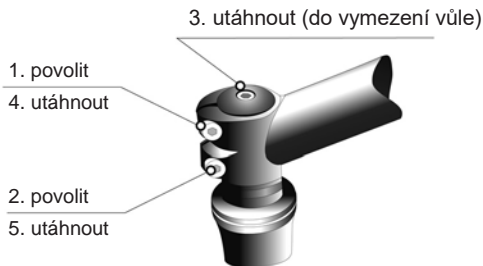


HLAVOVÉ SLOŽENÍ

- Pro kontrolu seřízení odstraňte přední kolo. Vidlice by se měla otáčet volně, ale neměla by mít vůli.
- Jestliže ložiska potřebují seřídit, uvolněte pojistnou matici dvěma stranovými klíči. Utáhněte nebo uvolněte nastavitelný věneček. Upevněte pojistnou matici a překontrolujte.
- Pro namazání ložiska rozmontujte řídítka. Sejměte pojistnou matici a nastavitelný věneček. Vytáhněte vidlici z rámu a vytáhněte dvě kuličkové klece. Vyčistěte mazivo ze všech částí a prohlédněte ložiskové stopy, zda nejsou opotřebené a zda nejsou zkorodované. Znovu namažte všechny části, hlavně dostatečně pokryjte prstencové těsnění. Instalujte jednu kuličkovou klec na vidlici. Vložte vidlici zpět do rámu a přesvědčte se, že prsteneц zapadl na dno stacionárního věnečku. Instalujte druhou kuličkovou klec na stacionární kuželík. Zašroubovávejte nastavitelný věneček dolů, dokud existuje vůle. Zašroubujte pojistnou matici.

DOTAŽENÍ AHEAD HL. SLOŽENÍ

- Povolte šrouby v představci a šroub hlavového složení.
- Řídítka jsou kolmá k přednímu kolu.
- Dotáhněte pevně šroub hlavového složení v představci a všechny šrouby představce.
- Dotažení zkontrolujte tak, že si mezi nohy vložíte přední kolo, nohama si kolo přidržíte a následně zkusíte otočit řídítka.



NÁBOJE

- Sejměte rychloupínací mechanismus.
- Z jedné strany osičku vyšroubujte osičkovou pojistnou matici, pružnou podložku a kužel. Vytáhněte volně osičku z jádra náboje a vyjměte kuličková ložiska.
- Zkontrolujte, zda nejsou poškozeny nebo korodovány kuličkové dráhy (popř. vyměňte).
- Přemažte nábojovou schránku a vložte ložiska.
- Vraťte zpět osičku. Našroubujte kužel, dokud se nedotkne kuličkových ložisek. Vraťte zpět pružnou podložku a pojistnou matici. Roztočte osičku. Měla by se pohybovat bez vůle nebo drhnutí. Znovu seřídte, je-li to nutné, utáhněte pojistnou matici. Namontujte rychloupínací mechanismus.

RYCHLOUPÍNÁKY

Ačkoliv rychloupínáky mají velmi jednoduchý mechanismus, jejich nesprávné používání je opakovaně příčinou nehod. Ujistěte se, že dotahovací páčky obou rychloupínáků se nacházejí na opačné straně kola, než kde je řetěz.

Bezpečné upnutí komponentů:

- Otevřete páčku rychloupínáku. Na páčce byste měli přečíst „Open“ (Otevřeno). Pokud chcete rychloupínací náboj zavřít, přitáhněte páčku zpět. Na vnější straně páčky byste měli přečíst „Close“ (Zavřeno). Ze začátku procesu upínání do přibližně první poloviny by se páčka měla pohybovat snadno, např. bez uchycení kola.
- V průběhu druhé poloviny může síla potřebná pro pohyb páčkou podstatně vzrůst. Ke konci dráhy může jít páčka velmi ztuhla, proto bříškem palce zatlačte prosti zbývajícím prstem ruky, kterými se přitahujete k některé z nepohyblivých částí jako například vidlici nebo zadní stavbě, nikoliv však k brzdovému kotouči nebo paprskům ve výpletu. V konečné pozici by páčka měla být rovnoběžná s kolem a neměla by vyčnívat do strany. Páčka by měla být přitažena blízko k rámu tak, aby se náhodou neotevřela.
- Pro kontrolu, jestli je páčka bezpečně dotažená, ji zkuste zavřenou otočit dokola. Zatlačte na konec páčky, jako kdybyste s ní chtěli opsat kružnici. Jestli páčkou lze pootočit, kolo není bezpečně upnuto. Znovu otevřete páčku a pootočte dotahovací matici o půl otáčky. Tím zvýšíte předběžný tah.
- Zavřete páčku a překontrolujte kolo, jestli drží. Jestliže již páčkou nemůžete otočit, je kolo správně upnuto.
- Nakonec kolo zvedněte tak, aby kola byla pár centimetrů nad zemí a lehce shora uhoďte do pláště. Pokud je kolo správně upnuto, zůstane pevně ve vidlici uchyceno.

UPOZORNĚNÍ: Rychloupínáky, které nejsou správně zavřeny, mohou vést k uvolnění upínacích komponentů a k nehodě..

STŘEDOVÉ SLOŽENÍ

Je-li Vaše kolo osazeno zapouzdřeným středovým složením, postačí, když tu a tam zkusíte, zda v něm nevznikla vůle. Tento typ středového složení je bezúdržbový.
Upozornění: pevná míska má závit.

Bezúdržbová
zapouzdřená
středová osa



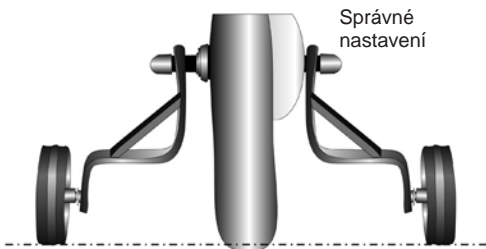
PEDÁLY

- Otáčejte každým pedálem a zkontrolujte, zda nedrhne nebo nehlukí. Ložiska v pedálu potřebují údržbu jen zřídka, ale pokud je to třeba, čtete dále.
- Vyšroubujte pedál z kliky, sejměte ochranné víčko, pojistnou matici a těsnění. Vyšroubujte kužel a vytáhněte šroub z jádra pedálu. Vyčistěte mazivo ze všech částí a prohlédněte, zda nedošlo k opotřebení.
- Promažte ložiskové věnečky a na každou stranu vraťte stejný počet kuliček. Našroubujte kužel zpět na šroub, otáčejte šroubem, abyste dotáhli kuželík na kuličky. Vraťte zpět klíčové těsnění a pojistnou matici. Zkontrolujte, zda pedál nemá vůli anebo nedrhne. Upravte kuželík a utáhněte pojistnou matici, namontujte pedály na kliky.

DĚTSKÁ KOLA

Dětská kola jsou vyrobena podle evropské normy EN ISO 8098, která je určena pro jízdní kola s maximální výškou sedla větší než 435 mm a menší než 635mm.

Dětská kola jsou určena pro použití jen na hřištích a uzavřených plochách, a to pouze pod dozorem rodičů nebo opatrovníka. Kolo není určeno pro jízdu na veřejných pozemních komunikacích. Pokud ponecháte dítě při jízdě na kole bez dozoru, může dojít k poranění nebo smrtelnému poranění.



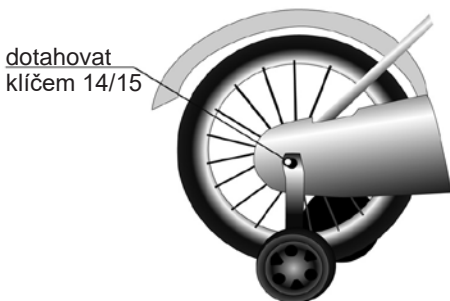
NIKDY NENECHÁVEJTE DÍTĚ BEZ DOZORU!!!

Důrazně doporučujeme vždy použít přilbu schváleného typu. Doporučené zatížení dětského kola je do 25kg včetně zavazadla. Před první jízdou věnujte pozornost správnému nastavení Vašeho nového kola, prosím.

Výšku sedla nastavte tak, aby dítě pohodlně dosáhlo na řídítka a nebylo moc vzpřímené, nebo naopak moc „leželo“ na kole. Nikdy však nevysunujte řídítka nad vyznačenou rysku (značeno drážkování a slovem STOP, nebo MAX). Důkladně vysvětlíte dítěti, že kolo obsahuje protišlapnou zadní brzdu. Brzdová páka přední brzd je umístěna na pravé straně řídítek. Nikdy nebrzdíte jen přední brzdou.

SPECIÁLNÍ VÝBAVA DĚTSKÝCH KOL

Dětské kolo je od výrobce vybaveno stabilizačními (balančními) kolečky. Tato stabilizační kolečka usnadňují Vašemu dítěti jízdu. Vyrovnávají nerovnováhu mladého cyklisty, pomáhají lépe a snadněji se naučit ovládat kolo. Mladý cyklista se může více věnovat řízení kola a učení se brzdit na kole. Stabilizační kolečka je nutné kontrolovat, zda se neuvolnily šrouby upevňující vzpěry ke kolu, zda kolečka jsou připevněna ke vzpěrám dostatečně. Nedotažené šrouby mohou způsobit nesprávnou funkci stabilizačních koleček. Může dojít k jejich povolení, tím následnému pádu a



možnému poranění či dokonce smrti.

Protišlapnou zadní brzdou je kolo vybaveno pro jednodušší a kvalitnější brzdění mladého cyklisty. Naučit dítě brzdit kolo je pro další užívání kola nutností. Proto, prosím, věnujte dostatečně přiměřený čas výuce, než si budete jisti, že Vaše dítě umí bezpečně kolo zastavit. Pohybem nohy a kliky převodníku ve směru hodinových ručiček se kolo uvádí do pohybu směrem dopředu. Abychom jej zastavili, potřebujeme sešlápnout kliku převodníku v opačném směru tj. proti směru hodinových ručiček. Dojde k pomalému zablokování jízdy až k zabrzdění celého kola.

ODPRUŽENÁ VIDLICE

Chcete-li zachovat dokonalou funkci odpružené vidlice, je důležitá její pravidelná údržba, především třecích ploch mezi vnitřní a vnější trubkou. Prachovka zabraňující pronikání nečistot k třecím plochám nesmí být porušená a musí chránit celou třecí plochu.

K mytí vidlice je vhodné použít jemný kartáč a teplou mýdlovou vodu. Upozornění: Při mytí se nesmí voda dostat mezi vnitřní a vnější trubku vidlice. Právě nečistota a voda mají nepříznivý vliv na součástky uvnitř vidlice.

MAZÁNÍ VIDLICE

V nové odpružené vidlici je pružící sestava s vrstvou maziva. Tuto vrstvu maziva je třeba stále udržovat. Vidlice se maže vždy po jízdě ve vlhkém prostředí (bahno, mokrá píseň, déšť). Pokud nemáte s údržbou a opravami vidlic zkušenosti, svěřte servis kvalifikovaným odborníkům.

CELOODPRUŽENÝ RÁM

Údržba: Po jízdě v blátivém terénu je třeba očistit všechny pohyblivé části rámu. Tím prodloužíte jejich životnost. Každých 150km kontrolujte jednotlivé součástky rámu. Opotřebí-li se některé díly, proveďte jejich výměnu, aby nedošlo k poškození samotného rámu. Neopomeňte kontrolovat dotažení šroubů jednotlivých částí a promazání kluzných ložisek u pružící jednotky.

ÚDRŽBA JÍZDNÍHO KOLA

Smyslem této části návodu není vysvětlení jednotlivých technických postupů vedoucích k seřízení jízdního kola, ale ukázat typy pro udržení kola v dobrém technickém stavu. Seřízení jednotlivých komponentů Vám zajistí ve specializovaném servisu.

JAK ČASTO PROVÁDĚT KONTROLU, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ

• Před každou jízdou.

Tlak v pneumatikách – každá pneumatika má na boční straně uveden doporučený tlak.

Kontrola funkce a opotřebení brzd. Kontrolujte míru opotřebení brzdových destiček. Zmáčknutím brzdové páky pravidelně opticky kontrolujte, zda nedochází k prosakování oleje ve spoji hadice / třmen / páka. V případě úniku brzdové kapaliny se okamžitě obraťte na Vašeho prodejce jízdních kol. Únik by totiž mohl zapříčinit selhání Vašich brzd.

Kontrola brzdových špalíků – odstranění nečistot, zejména kamínků a špon. Pokud se během jízdy dostane do špalíků kamínek a každé brzdění je doprovázeno drhnutím kamínku o ráfek, je vhodné jej ihned odstranit. Předejdete tak opotřebení ráfku a jeho předčasné výměně.

Stav odpružené vidlice – po každé jízdě ji otřete vlhkým hadříkem a namažte viditelnou pohyblivou část vhodným silikonovým olejem.

Stav zadní stavby a ložisek u celoodpružených kol – celoodpružená kola vyžadují komplexní péči o zadní stavbu, kterou vždy svěřte výhradně odbornému servisu. U celoodpruženého kola sledujte správnou funkci tlumiče (a nahuštění na správný tlak dle váhy jezdce) a především vůle v ložiskách a čepch zadní stavby. Pokud zjistíte vůli v zadní stavbě celoodpruženého kola, obraťte se na Vašeho prodejce. Jízda se zadřeným ložiskem může způsobit, že dojde k nevratnému poškození rámu a toto poškození není kryto zárukou na rám kola.

- každý týden

Stav kol – zkontrolujte, zda není uvolněný výplet kola či prasklý drát. Pokud ano, je potřeba jej utáhnout, popřípadě vyměnit. Jestliže jste tuto činnost nikdy nevykonávali, je vhodné ponechat ji odbornému servisu.

Stav tlaku u odpružené vidlice /pokud je vzduchová/ – tlak se doplňuje speciální pumpičkou, která není dodávána současně s jízdním kolem.

- každý měsíc

Stav řetězu – řetěz kola je nejvíce namáhanou částí, která vykazuje i největší opotřebení. Řetěz je třeba přeměřit speciální měrkou, která včas rozhodne o tom, zda je nutné jej vyměnit.

Pokud sledujete ujeté kilometry, je vhodné v závislosti na terénu a způsobu použití kola řetěz poprvé přeměřit po cca

500-800 km. A poté vždy po každých dalších 200-300km. Předjedete tím předčasnému opotřebení ozubení jednotlivých komponentů. Stav opotřebení ovládacích lanek měničů převodů a brzd – při prasklém prameni lanka nespolehejte na to, že lanko „vydrží“ a výměnu proveďte ihned. Pokud kilometry nesledujete, pak je dobré řetěz kontrolovat 2-3 krát během sezony, jedná se o úkon, který v servisu zvládnou za cca 20 vteřin.

Dotážení všech šroubů jízdního kola – představec, říditka, brzdové páky, košík na láhev, šroub sedlové trubky, šrouby brzdových čelistí, šroub objímky předního měniče a předního měniče, šrouby zadního měniče – nikdy nepřekračujte doporučené utahovací momenty uváděné přímo na jednotlivých komponentech. Především pak u karbonových komponentů a dílů může dojít k jejich nevratnému poškození. Praskliny vzniklé na komponentech z jejich zjevného „přetažení“ nejsou kryty zárukou.

Namazat sedlovku. U hliníkových materiálů (rám, sedlovka) dbejte na to, aby část sedlovky, která je zasunuta v rámu, byla vždy dobře promazána.

V případě karbonových komponentů nikdy neaplikujte mazivo přímo na sedlovku nebo sedlovou trubku. Styčné plochy musí být zcela suché. Mazivo proniká do povrchové vrstvy karbonových komponentů, snižuje koeficient tření a výrazně tak snižuje pevnost spoje daných komponentů. Místo maziva aplikujte na styčné plochy sedlovky a rámu speciální montážní pastu určenou pro montáž karbonových komponentů.

Stav šlapacího středu – úplnost a dotažení jednotlivých šroubů převodníku. Hlavně pak šroubu, který drží kliku na ose. Pokud se uvolní klika na ose, je nutné závadu IHNED odstranit, neboť i krátká jízda s „volnou“ klikou může být příčinou nenávratného znehodnocení klik. Stejným způsobem je třeba kontrolovat i utažení pedálů v klíce.

Stav bowdenů brzd a řazení – opět nespolehat na to, že bowden „vydrží“, když je mechanicky poškozen. Prohlídka rámu kola – týká se zejména svárů, kde se může v ojedinělých případech objevit prasklina.

- každý rok

Kolo před sezónou či po ní svěřte autorizovanému servisu, který je prohlédne. Ne všechny vady, především pak ty skryté, jsou laickým pohledem znatelné. Důvěřujte svému servisu – prodejci.

Přesnou podobu servisního plánu a plánu údržby svého kola konzultujte s Vaším prodejcem, který je navrhne v závislosti na modelu Vašeho kola a způsobu jeho používání. Výše uvedené intervaly jsou doporučené maximální intervaly pravidelné údržby kola, tj. nelze je v žádném případě prodloužit. V případech intenzivnějšího užívání kola nebo na základě instrukcí prodejce doporučujeme jejich

zkrácení a rozšíření rozsahu prováděných úkonů. Např. v případech, kdy je kolo provozováno ve zhoršených klimatických podmínkách, těžkém terénu nebo kdy je kolo vybaveno specifickými komponenty, pro které výrobce určil jiný interval a rozsah pravidelné údržby (přesné instrukce k servisu specifických komponent poskytněte Vaš prodejce).

ZÁRUKA – VŠEOBECNÉ ZÁSADY

- 1) **Společnost BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.**, poskytuje na své výrobky záruku po dobu 24 měsíců na rám a komponenty.
- 2) **Společnost BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.**, opraví na svůj náklad veškeré závady vzniklé vadným materiálem, zpracováním, konstrukcí a montáží, které se vyskytnou v době záruky. Záruka se nevztahuje na poškození vzniklá havárií, přetěžováním rámu či kola extrémní zátěží, nesprávným používáním, obsluhou nebo údržbou jinou, než jakou stanovuje výrobce v návodu, špatným uskladněním nebo neodborně provedenou opravou.
- 3) Záruka musí být uplatněna neprodleně. Záruční opravu provedou opravny nejdéle ve lhůtě 30 (třiceti) dnů. Záruční doba se prodlužuje o dobu provádění záruční opravy. Výrobce kola neodpovídá za škodu vzniklou vadou, která neexistovala v době, kdy výrobce uvedl výrobek na trh nebo nastala později a zároveň neodpovídá za škodu, kterou způsobil svým jednáním nebo opomenutím poškozený nebo osoba, za kterou je poškozený odpovědný. Tímto jednáním či opomenutím je míněno hlavně nedodržování zásad uvedených v tomto návodu k obsluze.

Výrobce kola neodpovídá za škodu vzniklou vadou, která neexistovala v době, kdy výrobce uvedl výrobek na trh nebo nastala později a zároveň neodpovídá za škodu, kterou způsobil svým jednáním nebo opomenutím poškozený nebo osoba, za kterou je poškozený odpovědný. Tímto jednáním či opomenutím je míněno hlavně nedodržování zásad uvedených v tomto návodu k obsluze.



POSKYTNUTÍ ZÁRUKY V JEDNOTLIVÝCH KONKRÉTNÍCH PŘÍPÁDECH

Rám a přední pevná vidlice – Záruka se vztahuje na vadu materiálu, jeho spoje a prorezavění. Záruku nelze uplatnit na poškození způsobená havárií nebo neodbornou opravou. Deformace ramen a koncovek vpřed, vzad nebo do strany jsou vždy způsobeny přetěžováním nebo havárií.

Řízení – Záruka se vztahuje na materiálové vady. Neuznává se deformace sloupku představce při vysunutí nad značku.

Středové složení – Do záruky spadají vady materiálu a jeho tepelného zpracování. Běžné seřizování vůlí není předmětem garančních oprav, rovněž tak se neuznávají zdeformované nebo vytržené závity dílů a poškozený čtyřhran klik.

Pedály – Záruka se vztahuje na vadu materiálu. Na prasklý rámeček, ohnutou osu pedálu nebo pedál vytržený z kliky nemůže být uplatněna záruka.

Pneumatiky – Záruka se poskytuje na výrobní vadu (křivý plášť apod.). Na plášť prodřený od brzdových gumíček, jeho opotřebení jízdou nebo probrzděním se záruka nevztahuje.

Kola – Do běžné záruky patří vady materiálu (prasklý ráfek, náboj, pastorek, osa, paprsek – do 30 dnů) včetně vad povrchové úpravy.

Brzdy, měnič a přesmykač – Do záruky spadají vady materiálu. Na seřizení se záruka nevztahuje. Skladováním, manipulací a jízdou se nastavení částečně mění a jeho dolaďování patří k běžné údržbě.

Sedlo, sedlovka – Uznává se vada materiálu, posuzuje se z hlediska plnění funkce. Rýhy způsobené posuvem sedlovky v sedlové trubce nelze reklamovat.

Řetěz – Předmětem záruky je materiálová vada nebo přetření. Na běžné opotřebení nebo snížení funkce vlivem zanedbání údržby se záruka nevztahuje.

Odrázky – Ulomené nebo rozbité odrázky nejsou předmětem záruky.

Celoodpružený rám – Záruka se vztahuje na materiál, sváry a jednotlivé pohyblivé části. Zásadně ji nelze uplatnit na poškození vzniklá:

- havárií
- sportovně závodní činnosti
- přetěžováním v extrémních podmínkách (sjezd v náročném terénu, jízda ve vodě a sněhu)
- vystavením povětrnostním podmínkám (na dešti, slunci, uskladnění ve vlhkém prostředí)
- neodbornou opravou
- jízdou dvou lidí najednou
- násilným poškozením
- skoky při jízdě
- nedostatečnou údržbou

Záruka se ale nevztahuje na pohyblivé části mechanismu, pokud tyto nebyly dostatečně dotaženy a přesto došlo k použití kola. Tyto části se používáním opotřebávají, a proto je zapotřebí jejich pravidelná údržba.

Upozornění: Nemáte-li zkušenost s opravou celoodpružených rámců, svěřte servis kvalifikovanému mechanikovi.

Každý Váš pád může ohrozit Váš život či zdraví nebo způsobit škodu na Vašem kole či třetím osobám. Toto varování by při jízdě na kole nikdy nemělo být opomíjeno!

DŮLEŽITÉ UPOZORNĚNÍ

Reklamacce se nevztahují na běžnou údržbu kola:

1. volné kliky na středové ose (nedotažený středový šroub)
2. vůle v hlavovém složení (nedotažené pojistné matice hlavového složení)
3. nesprávná funkce brzd (způsobeno používáním a následným opotřebením brzdových botek, natažením brzdových lanek)
4. padání řetězu (způsobeno špatným zařazením převodových poměrů, následného křížení řetězu a spadnutí nebo drnutí o jiné pastorky)
5. nesprávný chod předního, nebo zadního měniče (vytažení řadících lanek a následná nedostatečná údržba)
6. vůle v předním a zadním náboji (nedotažené konusy v nábojích)

ZÁRUČNÍ LIST

ZÁRUKA NA RÁM A KOMPONENTY - 24 měsíců na rám

- 24 měsíců na komponenty

VŠEOBECNÉ ZÁSADY

Firma BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o., potvrzuje, že jízdní kolo uvedeného typu a výrobního čísla odpovídá státním normám a technickým předpisům. Na toto jízdní kolo poskytuje konečnému spotřebiteli záruku ode dne prodeje. Záruční doba se prodlužuje o dobu provádění záruční opravy. Společnost opraví na svůj náklad veškeré závady, které v dané době vznikly z důvodu vady materiálu, chybného zpracování, konstrukce a montáží. Záruční opravu provede firma ve lhůtě stanovené příslušnými předpisy.

PODMÍNKY ZÁRUKY

- Výrobek musí být používán výhradně k účelu, pro který byl vyroben.
 - Výrobek musí být řádně skladován a udržován podle návodu.
 - Při uplatnění záruky musí být kolo kompletní a vyčištěné
- Záruka musí být neprodleně uplatněna na prodejně, kde byl výrobek zakoupen. Současně musíte předložit doklad o koupi s uvedeným datem nákupu. Prosim popište závadu. Pro lepší popis závady doporučujeme připojit foto.

Zásadně prosím uvádějte číslo rámu WBF.....(viz spodní trubka rámu).

ZTRÁTA ZÁRUKY

- bylo-li zjištěno, že k poškození výrobku nedošlo vinou výrobce, ale uživatele (havárií, neodbornou opravou, špatným uskladněním apod.)
- neuplacením nároku ze záruky v záruční lhůtě
- nebyl-li výrobek řádně používán a udržován podle návodu
- na běžné opotřebení jednotlivých dílů se záruka nevztahuje

Další dotazy Vám rád zodpoví Váš partner Volkswagen nebo servisní linka BFI-Service Hotline (jazyk: angličtina).

BIKE FUN International s.r.o.

Areál Tatry 1445/2
742 21 Kopřivnice
Česká republika

Service Hotline
Telefon: 00420 591005820

E-mail: service.center@bikefunint.com

K dispozici: pondělí – pátek 08.00 -17.00 hod

Návod na obsluhu



ibfi

Obsah:

Úvod

Základné názvoslovie bicykla

Jednotlivé kategórie bicyklov a ich použitie

Prvých 150 km

Čo treba sledovať pri zábehu?

Ako jazdiť s bicyklom počas zábehu?

Náradie, bez ktorého sa nezaobídete

Základné pokyny

Montážne pokyny

Momenty dotiahnutia súčastí bicykla

Nastavenie bicykla

Inštalácia predného kolesa

Inštalácia riadidiel

Inštalácia sedadla

Nastavenie polohy a sklonu sedla

Nastavenie správnej výšky sedla

Inštalácia karbónovej sedlovky

Inštalácia brzdových laniek

Nastavenie bŕzd

Inštalácia pedálov

Činnosť prehadzovača a prešmykovača

Prešmykovač

Prehadzovač

Prestavenie lanka

Nastavenie ložísk

Rýchlopínače

Pedále

Detské bicykle

Údržba bicykla

Záruka – všeobecné zásady

Poskytnutie záruky v jednotlivých konkrétnych prípadoch

Dôležité upozornenie

Poznámky

Všeobecné zásady

Podmienky záruky

Nárok na záruku zaniká

Vážení zákazník,

spoločnosť BIKE FUN International s.r.o. vám ďakuje za kúpu svojho výrobku – bicykla, na ktorom sú použité kvalitné komponenty od renomovaných firiem. Horský bicykel je prispôsobený na jazdu v teréne a ak nie je vybavený blatníkmi a osvetlením, nie je určený na bežnú prevádzku po pozemných komunikáciách.

Horské a trekkingové bicykle (city bike), ktoré sú vybavené blatníkmi a osvetlením, sú určené na premávku po pozemných komunikáciách. Pri používaní bicyklov na

verejných komunikáciách je nutné dodržiavať príslušné vnútroštátne právne predpisy (upravujúce napr. používanie osvetlenia a odrazových skiel).

Bicykel sa môže používať len na účely, na ktoré bol vyrobený.

Na ďalšiu údržbu bicykla vám posluží tento návod, pri ktorom nájdete aj podmienky záruky.

Spoločnosť BIKE FUN International s.r.o. výrobca vášho nového bicykla, vám praje veľa krásnych a bezpečných kilometrov.

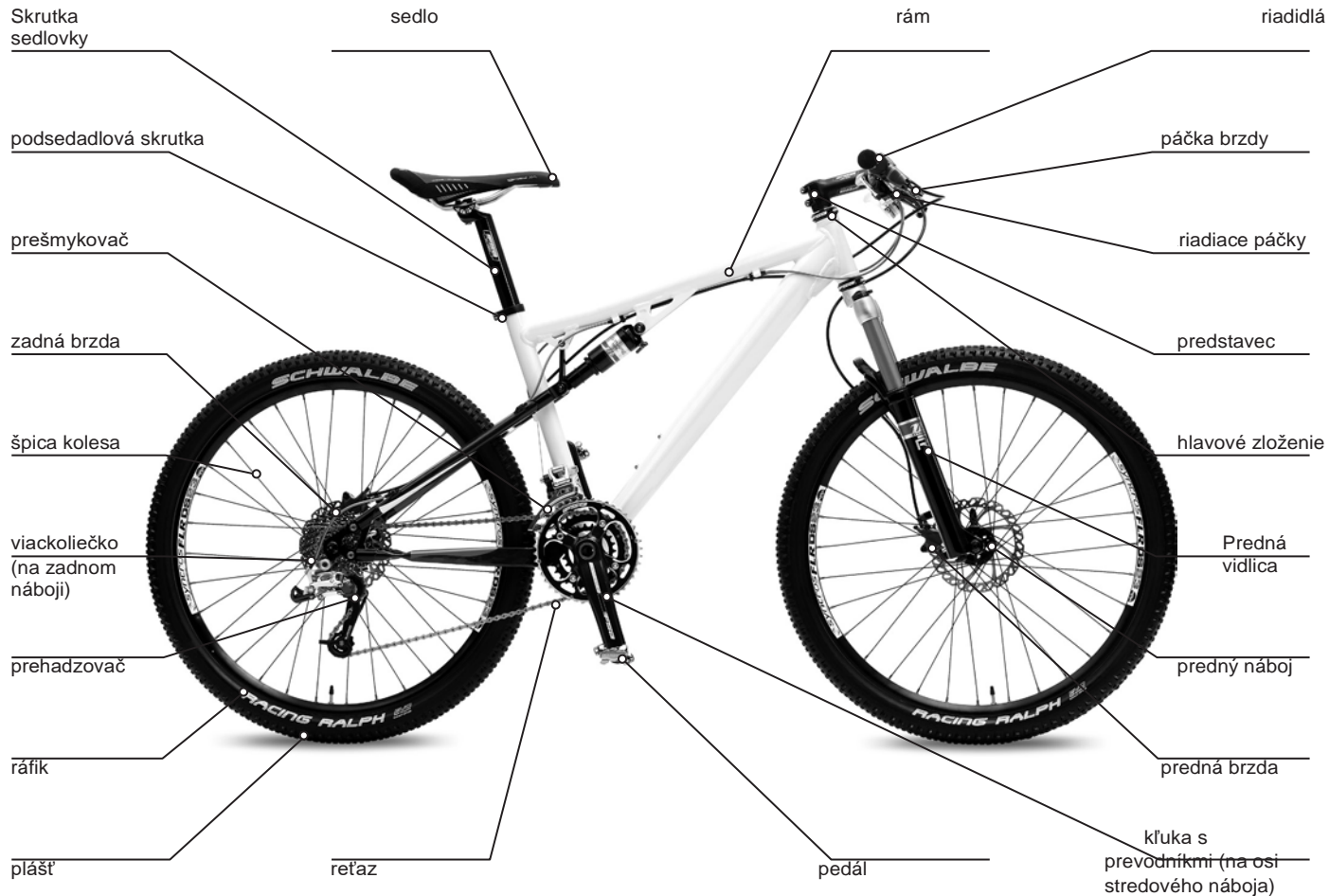
Pozor! Bicykel je vopred zmontovaný a nie je v jazdnom stave.

Spojte sa s autorizovaným servisom na bicykle, aby ste dali vykonať bezpečnú koncovú montáž.

Všeobecné varovanie

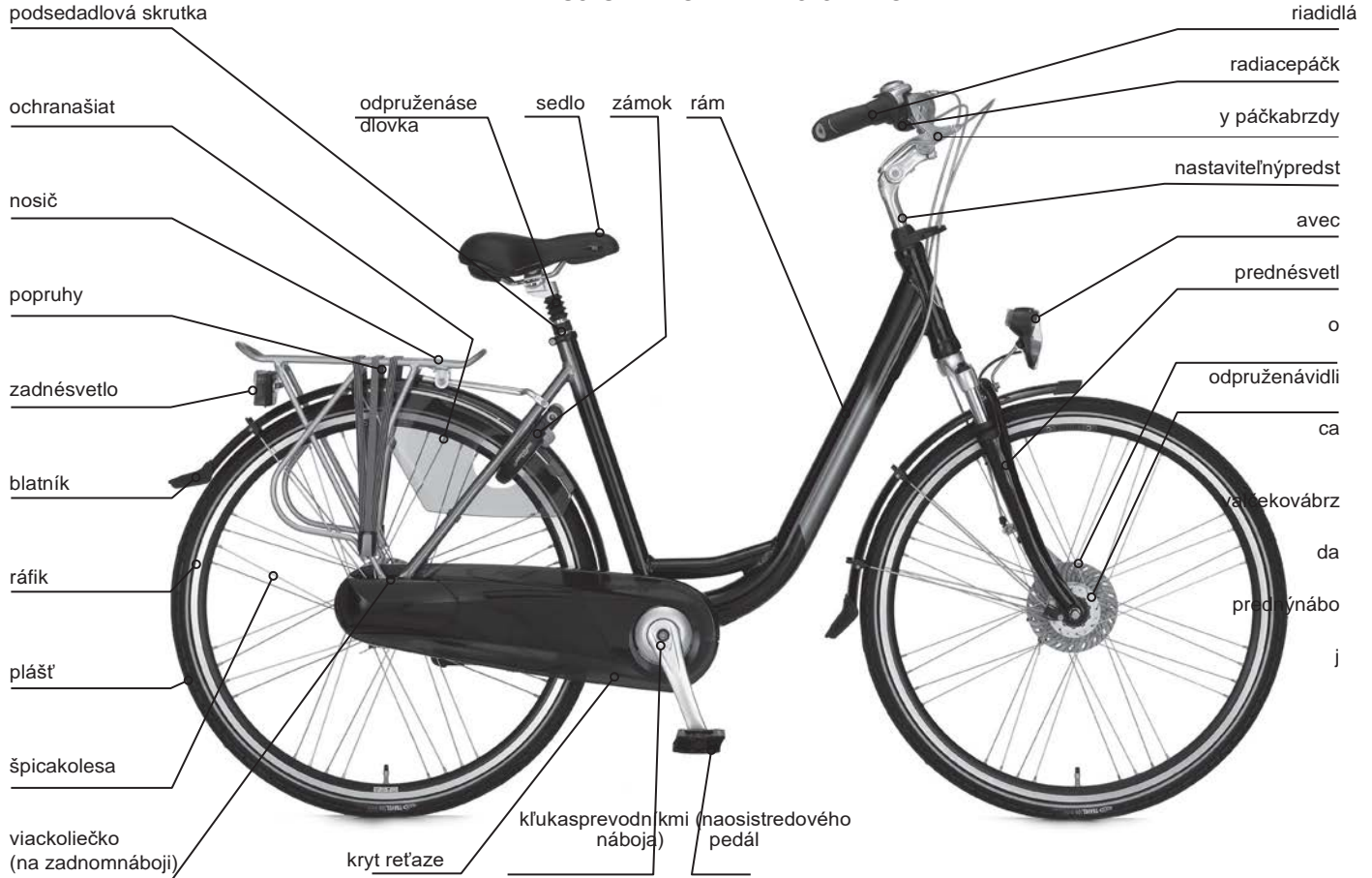
Cyklistika môže byť riziková aj pri dodržiavaní najvyššej opatrnosti. Preto je veľmi dôležitá dôkladná údržba bicykla, ktorá znižuje riziko úrazu. Tento manuál obsahuje veľa varovaní a výstrah týkajúcich sa následkov zanedbanej údržby alebo nepravideľnej technickej kontroly vášho bicykla. Vo väčšine z týchto varovaní a výstrah sa píše: „Môžete stratiť kontrolu a spadnúť.“ Keďže výsledkom každého takého pádu môže byť vážne zranenie alebo dokonca aj smrť, na toto varovanie by sa nemalo nikdy zabúdať. Pri jazde na bicykli vám odporúčame používať ochrannú prilbu schváleného typu.

ZÁKLADNÉ NÁZVOSLOVIE BICYKLA

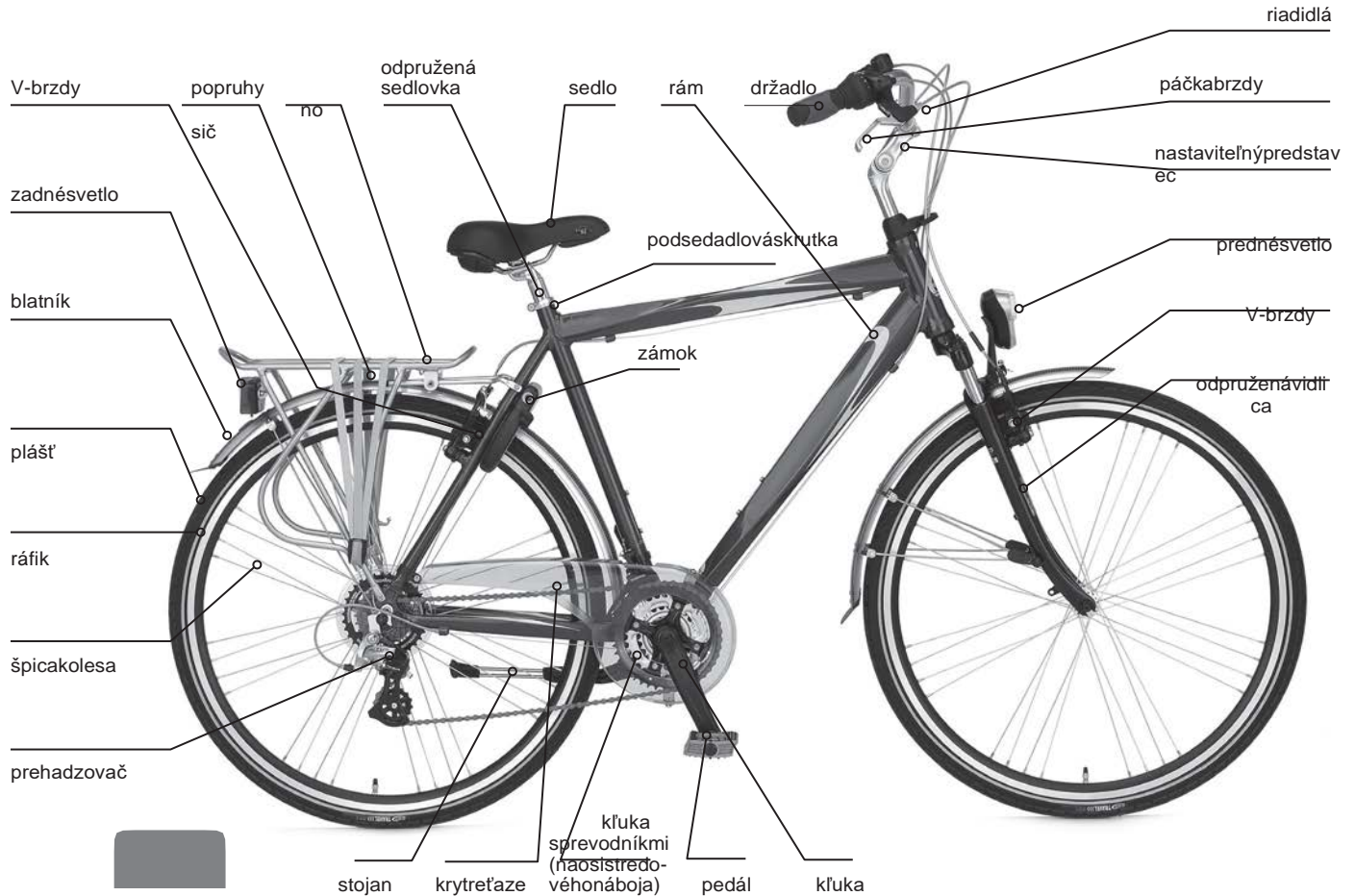


Vybavenie bicykla sa mení podľa kategórie.

ZÁKLADNÉ NÁZVOSLOVIE BICYKLA- MESTSKÝ BICYKEL



ZÁKLADNÉ NÁZVOSLOVIE BICYKLA- TREKOVÝ BICYKEL



JEDNOTLIVÉ KATEGÓRIE BICYKLOV A ICH POUŽITIE:

Detské bicykle ISO 4210-2: všetky detské bicykle do veľkosti 20" sú určené na použitie na ihriskách a uzavretých plochách, a to iba pod dozorom rodičov alebo zodpovednej osoby. Odporúčané zaťaženie bicyklov veľkosti 20" – do 30kg; veľkosti 24" – do 45kg.

MTB bicykle ISO 4210-2: sú určené na športovú jazdu v teréne. Odporúčané zaťaženie je do 100kg.

Cestné bicykle ISO 4210-2: sú navrhnuté výlučne na cesty a cesty s hladkým povrchom. Odporúčané zaťaženie je do 100 kg.

Trekingové a mestské bicykle ISO 4210-2: sú určené na premávku na pozemných komunikáciách a ľahkom teréne so zameraním na turistiku a voľný čas. Odporúčané zaťaženie je do 120 kg.

Elektrobicykle: bicykle s pomocným elektrickým pohonom – E PAC (elektricky asistované bicykle, inak tiež e-bike alebo pedelec), pre ktoré platia rovnaké podmienky ako pre bicykle. Na ich prevádzku nepotrebujete evidenčné číslo, technický preukaz, STK ani povinné ručenie. Pri jazde na elektrobicykli nepotrebujete vodičský preukaz, a ak ste starší ako 18 rokov, nemusíte mať cyklistickú prilbu. Odporúčané zaťaženie je do 120 kg. Elektrobicykle sú bicykle, ktoré sú vo väčšine krajín právne zaradené medzi bicykle.

Informujte sa o špecifických a regionálnych predpisoch a nariadeniach vo svojej krajine.

Každý z našich bicyklov je navrhnutý na maximálnu celkovú nosnosť (súčet hmotnosti bicykla, jazdca a nákladu).

Detské bicykle: do veľkosti 20" 45 kg, do veľkosti 24" 60 kg

Cestné a MTB bicykle: 115 kg

Trekingové a mestské bicykle:

140 kg **Elektrobicykle:** 145 kg

KATEGÓRIE BICYKLOV



High-Performance Road

- PODMIENKY TYPU 1:** Bicykel určený na jazdu po spevnenom povrchu, kde pneumatiky nestratia kontakt so zemou.
- VHODNÉ:** iba na jazdu po spevnenom povrchu.
- NEVHODNÉ:** na jazdu v teréne, cyklokros alebo turistiku s nosičmi alebo košmi.
- POROVNANIE:** Použitie materiálov je optimalizované tak, aby bola zaistená nízka hmotnosť a špecifický výkon.



Bicykle kategórie 2 sú určené na prevádzku na udržiavaných štrkových alebo hlinených cestách s miernym spádom, kde plášte nemusia byť v stálom kontakte s povrchom. Maximálna výška skokov, dropov menšia než 15 cm (6").



Prevádzkové podmienky typu 3.

Jazda po chodníkoch, prejazd malých prekážok a stredne náročných technických pasáží a taktiež úsekov, kde sa plášte krátkodobo nenachádzajú na zemi; skoky a dropy menšie než 61 cm (24").

- NEVHODNÉ:** pre štýl jazdy Hardcore Freeriding, Extreme Downhill, Dirt Jumping, Slopestyle alebo veľmi agresívna či extrémna jazda. Nevhodné na skákanie, tvrdé dopadanie a objímanie na prekážkach.



All Mountain

- **PODMIENKY TYPU 4:** Bicykle vhodné na jazdu za podmienok typu 1, 2 a 3 plus na jazdu na neupravených, technicky náročnejších povrchoch so stredne veľkými prekážkami a malými hrbolmi.
- **VHODNÉ:** na jazdu na cestách do kopcov. Bicykle typu All-Mountain umožňujú jazdu v ťažšom teréne cez väčšie prekážky a stredné hrboly (skoky a dropy menšie než 122 cm (48"))
- **NEVHODNÉ:** na extrémne formy skákania/jazdu typu Hardcore Freeriding, Freeriding, Downhill, North Shore, Dirt Jumping, Hucking



Gravity, Freeride a Downhill

- **PODMIENKY TYPU 5:** Bicykle vhodné na skákanie, hucking, vysokú rýchlosť alebo agresívnu jazdu na hrbolatých povrchoch alebo dopadanie na rovné povrchy. Tento druh jazdy je však extrémne nebezpečný a nepredvídateľne zaťažuje bicykel, čo môže viesť k preťaženiu rámu, vidlice alebo jednotlivých dielov. Ak chcete jazdiť v teréne s podmienkami typu 5, vykonajte nutné bezpečnostné opatrenia, ako napr. častejšie kontroly bicykla a výmena výbavy. Ďalej používať komplexnú bezpečnostnú výbavu, ako je napr. integrálna prilba, chrániče predkolení, laktov a chrbtice.
- **VHODNÉ:** na jazdu v najťažšom teréne, v ktorom by mali jazdiť len tí najskúsenejší cyklisti.
- **NEVHODNÉ:** na to, aby slúžili ako výhovorka na vyskúšanie čohokoľvek.



Detské bicykle

Bicykle určené pre deti. Nutný neustály dohľad dospelých. Vyhybajte sa oblastiam, kde sa vyskytujú automobily, prekážky alebo iné nebezpečenstvá vrátane naklonených plôch, obrubníkov, schodov, poklopov kanalizácie; ďalej sa vyhýbajte nerovným plochám a miestam v blízkosti bazénov.

Ak je hmotnosť jazdca vrátane batožiny vyššia, kontaktujte svojho predajcu bicyklov, ktorý vykoná úpravy a nastavenia, ak to bude nutné. Pri použití bicykla na iné účely, než aké sú uvedené pri jednotlivých kategóriách, môže dôjsť nielen k jeho predčasnému opotrebovaniu, ale taktiež k poškodeniu dôležitých komponentov a k vážnemu úrazu používateľa, za ktorý výrobca ani predajca bicyklov nenesú zodpovednosť. Nesprávne použitie môže viesť taktiež k zániku záruky.

BATOŽINA

Existujú rôzne spôsoby prevozu batožiny na cestnom bicykli. Vaša voľba bude v prvom rade závisieť od hmotnosti a objemu batožiny a od cestného bicykla, ktorý sa chystáte použiť. Jazdci na horských bicykloch a cyklistickí pretekári spravidla používajú batoh. Vhodnosť nosičov pre váš bicykel konzultujte so svojim predajcom bicyklov. Pokiaľ to je možné, zverte jeho inštaláciu kvalifikovanému personálu predajne.

MONTÁŽ A POUŽÍVANIE DOPLNKOV ALEBO PRÍSLUŠENSTVA BICYKLA

Pred kúpou akýchkoľvek doplnkov alebo príslušenstva k vášmu bicyklu (merač rýchlosti, zvonček, svetlo, nosič, taška, detská sedačka, stojan a pod.) sa vždy obráťte na predajcu bicyklov a poraďte sa s ním, či je také vybavenie vhodné pre váš typ bicykla. Pri montáži postupujte podľa návodu dodaného výrobcom alebo dodávateľom príslušenstva. Nesprávne namontované, nevhodné alebo neschválené príslušenstvo môže zhoršiť funkciu bicykla a spôsobiť stratu kontroly nad bicyklom a pád.

Pri výmene kľúk alebo plášťov, popripade pri doplnení bicykla o blatníky venujte zvýšenú pozornosť možnému zmenšeniu vzdialenosti medzi špičkou topánky a plášťom.

PREVOZ DETÍ

Detská sedačka je pripevnená k rámu bicykla. Upevnenia sú často riešené na občasné použitie a detská

seadačka sa tak môže pripevniť ku ktorémukoľvek cestnému bicyklu, ktorý je vybavený nevyhnutným príslušenstvom. Detskú seadačku je možné namontovať iba v prípade, že je bicykel vybavený ochranou pružín sedadla. Aby ste zamedzili pricviknutiu prstov dieťaťa, nemontujte detskú seadačku na bicykel s nechránenými sedadlovými pružinami. Informujte sa o predpisoch upravujúcich prepravu detí, platných vo vašej krajine. S prípadnými otázkami sa obráťte na svojho predajcu bicyklov. Pripojenie detských kočíkov za bicykel je všeobecne zakázané.

PRED KAŽDÝM POUŽITÍM

Pred každou jazdou skontrolujte celkový stav bicykla:

- či je všetok spojovací materiál riadne dotiahnutý a či nedošlo k deformácii, poškrabaniu alebo inému mechanickému poškodeniu dielov,
- dôkladne sa oboznámete s ovládacími prvkami bicykla, najmä brzdami, radením a pedálmi,
- dôkladne skontrolujte stav bicykla – pozrite kapitolu Základné pokyny.

PRVÝCH 150 km

Prvých 150 km sa dá považovať za zahrievacie kolo, počas ktorého je život cyklistu plný emócií a pestrých zážitkov z nového športu. Na druhej strane sa tu však testuje aj prevádzková spoľahlivosť a životnosť bicykla. Po verejných komunikáciách jazdite vždy opatrne a dodržiavajte dopravné predpisy, tak aby ste neohrozili seba ani nikoho iného. Tieto predpisy sa môžu v rôznych regiónoch a štátoch líšiť.

ČO TREBA SLEDOVAŤ PRI ZÁBEHU

Aj keď je bicykel z výroby správne nastavený, výrobná technológia súčastí aj ich montáž si vyžadujú určitý čas prevádzky na stabilizáciu správnej funkcie. Všeobecne povedané, všetko, čo sa hýbe a točí, si potrebuje nájsť a vyrovnáť svoju dráhu a všetko napevno mechanicky spojené musí vzájomne dosadnúť a vytvoriť potrebné dotykové plochy. Vyrovnaním drsností dotykových povrchov dôjde k vzniku vôle pri točivých alebo klzných uloženiach a pri pevných spojeniach dôjde k ich uvoľneniu.

Čo to znamená? Pedále sa môžu spočiatku otáčať ťažko, ale onedlho zbadáte, že majú vôľu. Rovnako získa vôľu aj sedlovka, ktorej sa pôvodne len ťažko nastavovalaj výška. Pri drahých súčastiach s brúsenými dráhami sa tento problém väčšinou jednorazovo vyrieši dodatočným nastavením. Naopak, súčasti s lisovanými, často nekuhovými a málo tvrdými plochami pre guľôčky sa nastavujú len ťažko a dosiahnutie stavu dlhodobého optimálneho nastavenia je pri nich niekedy prakticky nemožné. Zanedbaná údržba jednotlivých ostro sledovaných miest môže mať výrazný vplyv aj na bezpečnosť prevádzky.

Odporúčanie: ak počas prevádzky dôjde k opotrebovaniu alebo poškodeniu súčastí bicykla, bezodkladne ich vymeňte. Používajte výhradne len originálne náhradné súčasti zakúpené u autorizovaných predajcov bicyklov. Odporúčame vám, aby ste si dali bicykel v pravidelných intervaloch (aspoň) raz za rok skontrolovať v autorizovaných servisných dielňach! Ak došlo k nehode, dôrazne vám odporúčame dať si bicykel odbornou skontrolovať v autorizovanom servise.

1. Spojenie kľúk s oskou

- Dotiahnutím skrutky/matrice v osi kľúčom skontrolujte spojenie kľúk s oskou spočiatku pred každou jazdou, neskôr občas, ale vždy, keď sa zo stredového náboja ozývajú pravidelné zvuky alebo máte podozrenie na vznik vôle. Na vôľu vzniknutú nedostatočným dotiahnutím skrutky kľuky v osi (vzniká deformácia štvorhranu kľuky) sa nevzťahuje nárok na reklamáciu ani na výmenu.

2. Dotiahnutie pedálov v kľukách

- Nielen po prvej jazde sa iste vyplatí kľúčom č. 15 skontrolovať, či čelá osí dostatočne sedia na ploche kľúk. Na nedotiahnuté pedále v kľukách a následné otláčenie (zničenie) závitú v kľukách sa nevzťahuje nárok na reklamáciu ani na výmenu.

3. Hlavové zloženie

- Pred každou jazdou sa presvedčite, či je dotiahnutá poistná matica riadenia a poklepaním na predné koleso zistíte, či nevznikla vôľa v uložení, ktorá by postupne mohla misky riadenia úplne znehodnotiť. Na nedotiahnutie a následné zničenie hlavového zloženia sa nevzťahuje nárok na reklamáciu ani na výmenu.

Integrované hlavové zloženie

- Pred každou jazdou sa presvedčite, či je dotiahnutá imbusová skrutka umiestnená na vrchu hlavového zloženia a poklepaním na predné koleso zistíte, či nevznikla vôľa v uložení, ktorá by postupne mohla misky riadenia celkom znehodnotiť. Na nedotiahnutie a následné zničenie hlavového zloženia sa nevzťahuje nárok na reklamáciu ani na výmenu.

4. Skrutky predstavca

- Občas je dobré dotiahnuť vreteno predstavca a predovšetkým skrutku objímky – pretáčajúce sa riadidlá sú pre jazdu veľmi nebezpečné.

5. Brzdy

- Pred každou jazdou stlačte obidve brzdové páčky a pohľadom skontrolujte, či sú predné aj zadné brzdové obloženia správne nastavené voči ráfiku – ďalej pozrite Základné pokyny.

AKO JAZDIŤ S BICYKLOM POČAS ZÁBEHU?

Citlivejšie a vnímavejšie ako so zabehnutým bicyklom. Spočiatku jazdite pomalšie, vyhýbajte sa extrémnym zjazdom v náročnom teréne. To si môžete dovoliť, až keď prekonáte neistotu a získate zručnosť v riadení svojho nového bicykla. Rozhodne sa vyplatí pri prvých kilometroch zbierať skúsenosti, sledovať bicykel a potom podotáhovať všetko, čo sa povolí. Náradie vozte vždy so sebou, jazdite rozumne a hlavne s citom!

Doladením nastavovacej skrutky prehadzovača, väčšinou o pol až jednu obrátku, sa dá obnoviť tichý chod. Prešmykovač sa nastavuje nastavovacou skrutkou na radení, ale niekedy je príčinou priveľmi alebo aj slabo napnuté lanko. V takom prípade treba upraviť jeho ťah. Stáva sa aj to, že vodidlo je v nevhodnej polohe, dríe o reťaz alebo dokonca ovplyvní možnosť radieť. Prešmykovač musí byť v rovnobežnej polohe s prevodníkmi a v správnej výške. Nastavenie je v takom prípade nielen potrebné, ale dokonca nutné. Ak je poškodená reťaz, nemôže dobre fungovať ani pohon. Zadretý článok znamená zníženie priechodnosti reťaze vodidlom, jeho nesprávny nábeh na zuby ozubených kolies, zvlášť tých najmenších, čo sa potom prejaví praskotom alebo preskakovaním.

Suchá reťaz sťažuje svojím mechanickým odporom jazdu a podstatne spomaľuje proces radenia. Na mazanie používajte radšej riedke oleje s teflónom a vysokou vzĺnavosťou (napr. GT 85) alebo špeciálne mazadlá na reťaze (Castrol). Klasické strojové oleje sú síce podstatne lacnejšie, ale reťaz sa v nich musí doslova namočiť, prebytočný olej treba z povrchu utrieť. Potom je prakticky nemožné zabrániť vzniku a usadzovaniu nečistôt. Reťazi treba venovať pozornosť od začiatku až do konca jej životnosti. Ak ju nevymeníte včas, je takmer isté, že budete meniť aj všetky ozubené kolesá (to sa však určite nestane pri prvých 150 km).

A nezabudnite – ak budete z akejkoľvek príčiny rozpojovať reťaz, na tento účel nie je vhodné miesto s čiernym čapom. Čierne spojovacie čapy majú totiž väčší priemer ako ostatné čapy a ich pretlačením smerom von sa zväčší otvor v článku natoľko, že na tomto mieste sa už čap nedá ďalej znitovať, reťaz nebude bežať správne a je veľmi pravdepodobné, že sa tu zas rozpojí. Čierne čapy používajte zásadne len na spájanie, pri rozpojovaní sa im vyhýbajte.

NÁRADIE, BEZ KTORÉHO SA NEZAOBÍDETE

- imbusové kľúče 8, 6, 5, 4, 3, 2
- stranové kľúče tenké 17, 14, 13
- křížový skrutkovač jemnejší a väčší
- montážne páky
- stranové kľúče 15, 10 (2x), 9, 8
- kľúče na hlavové zloženie 40, 36, 34 (2 x podľa potrebného rozmeru)
- súprava na opravu duší
- pumpa

Rozšírená výbava

- nitovač reťaze HG
- sťahovák na kľuky (s príslušným stranovým kľúčom)
- prípravok na uvoľnenie ozubených kolies (biče) 2 x
- centrovací kľúč
- viackoliesok
- sťahovák alebo špeciálne kľúče na kazety
- uzatvorený maticový kľúč 14 (15) mm
- centrovacie vidlice
- mierky na opotrebovanie reťaze a

Niektoré servisné práce a opravy si vyžadujú odborné znalosti a náradie. Nikdy nezačínajte s akoukoľvek úpravou bicykla, ak máte akékoľvek pochybnosti o svojich schopnostiach dokončiť opravu. Nedokonalý servis môže ohroziť váš život či zdravie alebo spôsobiť škodu na vašom bicykli alebo tretím osobám.

ZÁKLADNÉ POKYNY

Upozornenie: Na cestnom bicykli je mnoho pohyblivých komponentov (zapletené kolesá, prevodovka, reťaz...), pri ich použití hrozí riziko zachytenia končatiny, vlasov alebo častí oblečenia. Dbajte preto na zvýšenú opatrnosť nielen pri bežnom používaní, ale aj pri údržbe cestného bicykla. Bicykel a jeho komponenty majú svoju životnosť a použité materiály sa časom unavia. Ak sa životnosť určitého komponentu končí, môže náhle zlyhať a zapríčiniť vážne zranenia alebo smrť cyklistu. Pri výskyte akýchkoľvek signálov poukazujúcich na to, že sa životnosť určitého komponentu končí, je nutné ho okamžite vymeniť. Havária môže predčasne ukončiť životnosť jednotlivých komponentov bicykla. Potom môžu náhle zlyhať a zapríčiniť stratu kontroly nad riadením a ohroziť váš život či zdravie alebo spôsobiť škodu na vašom bicykli či tretím osobám. Pri dlhodobom vystavovaní bicykla priamemu slnečnému žiareniu môže dôjsť k vyblednutiu alebo zmene fluorescenčných a neónových farieb. Neodporúčame bicykel vystavovať priamemu slnku ani ho na priamom slnku skladovať. Ohnuté časti, najmä tie, ktoré sú vyrobené z hliníka, sa môžu zlomiť bez predchádzajúceho varovania. Ani tie sa nemôžu opraviť, resp. narovnať, pretože stále hrozí riziko ich zlomenia. Týka sa to najmä vidlíc, riadidiel, predstavca, kľúk a pedálov. Ak máte pochybnosti, je bezpečnejšie tieto časti vymeniť. Obráťte sa na svojho predajcu bicyklov. Ak sú na vašom bicykli osadené karbónové komponenty, je bezpodmienečne nutné, aby ste bicykel po nehode nechali odborné prehladať u svojho predajcu bicyklov. Karbón je extrémne silný a trvanlivý materiál, ktorý sa vyznačuje nízkou hmotnosťou. Vďaka týmto vlastnostiam sa hodí na výrobu vysokokvalitných súčiastok. Karbón je však aj krehký a v prípade nehody má tendenciu sa na mieste ohybu lámať. Ak je karbónová súčiastka vystavená akémukoľvek silnému nárazu alebo nadmernému zaťaženiu, jej poškodenie sa nemusí navonok prejaviť. To však neznamená, že sa nepoškodila. Poškodenie vnútorných karbónových vlákien sa totiž nemusí prejaviť zmenami na povrchu materiálu. Používať karbónové súčiastky potom, čo boli vystavené silnému nárazu alebo nadmernému zaťaženiu, je preto veľmi nebezpečné. Poškodené karbónové komponenty môžu znenazdania prasknúť a spôsobiť vážne zranenie jazdca. Ak v karbónovom ráme, vidlici alebo inom komponente vášho bicykla začne cvakať, alebo ak na nich objavíte akékoľvek preliačiny, deformácie, zmeny farebnosti, škrabance alebo ryhy, bicykel v žiadnom prípade nepoužívajte, kým sa poškodená súčiastka nevymení! Ihneď kontaktujte svojho predajcu bicyklov a situáciu s ním konzultujte. Karbónové komponenty nikdy nesmú byť vystavené vysokým teplotám, ktoré sú nutné napríklad pri práškovom nástreku alebo pri vypaľovaní laku. Taká teplota by mohla komponent poškodiť. Vyhnite sa aj uchovávaniu bicykla v aute, ak je vystavené intenzívnemu slnečnému žiareniu. Rovnako tak svoj bicykel neskladujte v blízkosti zdrojov tepla.

Predná vidlica:

Ohnutú alebo poškodenú vidlicu treba vymeniť. Nikdy ju neopravujte.

Predné koleso:

Koleso musí byť usadené v prednej vidlici a riadne dotiahnuté poistnými maticami. Náboj je utesnený proti vlhkosti a nečistotám, ale mal by sa opakovane prezrieť predovšetkým po jazde náročným terénom (náročným terénom sa v celom tomto manuáli rozumie terén prašný, blatistý, s výmolmi a pod). Koleso sa musí pri ručnom pretočení voľne otáčať s veľmi malým trením alebo vôľou.

Jazda s nesprávne nastavenými rýchlopínačmi môže zapríčiniť vibrácie alebo uvoľnenie kolesa, čo môže viesť k vážnym zraneniam, smrti alebo poškodeniu vášho bicykla či tretích osôb.

Preto je nevyhnutné:

- 1) Požiadať svojho predajcu bicyklov, aby vám pomohol s presnými postupmi, ako bezpečne upevniť a odmontovať kolesá.
- 2) Pochopiť a uplatňovať správne techniky upínania kolesa pomocou rýchlopínačov.
- 3) Pred každou jazdou overiť, že je koleso bezpečne upevnené.
Odstránenie alebo poškodenie rýchlopínacieho mechanizmu je veľmi nebezpečné a môže spôsobiť neplatnosť záruky a viesť k vážnym zraneniam alebo usmrteniu.
Nesprávne nastavenie (nedotiahnutie) rýchlopínacieho mechanizmu môže zapríčiniť vibrácie alebo uvoľnenie kolesa, čo môže viesť k vážnym zraneniam alebo usmrteniu.
- 4) Pred každou jazdou overiť, či ráfik nie je nadmieru opotrebovaný - to by mohlo ohroziť váš život či zdravie alebo spôsobiť škodu na vašom bicykli alebo tretím osobám.

Zadné koleso:

Koleso musí byť upevnené v zadnej vidlici a riadne dotiahnuté poistnými maticami. Náboj je utesnený proti vlhkosti a nečistotám, ale nezabudnite ho opakovane prezrieť predovšetkým po jazde náročným terénom. Koleso sa musí pri ručnom pretočení voľne otáčať s veľmi malým trením alebo vôľou. Jazda s nesprávne nastavenými (nedotiahnutými) rýchlopínačmi môže zapríčiniť vibrácie alebo uvoľnenie kolesa, čo môže ohroziť váš život či zdravie alebo spôsobiť škodu na vašom bicykli či tretím osobám.

Preto je nevyhnutné:

- 1) Požiadať svojho predajcu bicyklov, aby vám pomohol s presnými postupmi a ukážkou, ako bezpečne upevniť a odmontovať kolesá.
- 2) Pochopiť a uplatňovať správne techniky upínania kolesa pomocou rýchlopínačov.
- 3) Pred každou jazdou overiť, či je koleso bezpečne upevnené.
- 4) Pred každou jazdou overiť, či ráfik nie je nadmieru opotrebovaný - to by mohlo ohroziť váš život či zdravie alebo spôsobiť škodu na vašom bicykli alebo tretím osobám.

Odstránenie alebo poškodenie rýchlopínacieho mechanizmu je veľmi nebezpečné a môže spôsobiť neplatnosť záruky a viesť k vážnym zraneniam alebo usmrteniu.

Ráfik:

Ráfiky udržiajte v nepoškodenom stave a správne vycentrované. Pravidelne kontrolujte ich stav a stupeň ich opotrebovania.

Stav opotrebovania:

- a) Bezpečnostný systém – opotrebovanie ráfika indikuje hĺbka pozdĺžnej linky na brzdovej ploche. Ak je jej hĺbka minimálna, ráfik nepoužívajte a požiadajte svojho predajcu bicyklov o výmenu.
- b) RDA systém – opotrebovanie či poškodenie ráfika je indikované farebnou tekutinou vytekajúcou z dutín ráfika. V takom prípade ráfik nepoužívajte a požiadajte svojho predajcu bicyklov o výmenu.

Stredové zloženie:

Stredové zloženie prezerať pravidelne a vždy po jazde v náročnom teréne. Oska sa musí voľne

otáčať a nesmie mať stranovú vôľu. Poistný krúžok musí byť dotiahnutý a ložiská musia byť dobre namazané.

Riadidlá:

Čo najlepšie ich prispôbte vlastnému pohodliu a dostatočne dotiahnite všetky skrutky predstavca v mieste prechodu riadidiel predstavcom.

Označenie minimálneho vytiahnutia riadidiel nesmie byť viditeľné nad hlavovým zložením. Poškodenie rukovätí riadidiel môže zapríčiniť stratu kontroly a pád. Vytiahnutá rukoväť riadidiel môže ohroziť váš život či zdravie alebo spôsobiť škodu na vašom bicykli či tretím osobám. Skrutky upevnenia riadidiel odporúčame dotahovať momentom 7 Nm. Ak máte na riadidlách namontované nadstavce riadidiel (rohy), odporúčame ich dotahovať momentom 7 Nm. Použitie aerodynamického nadstavca alebo iného prostriedku na riadidlách môže mať negatívny vplyv na schopnosť cyklistu reagovať počas brzdenia a v zákrutách.

Prehadzovač a prešmykovač:

Udržujte ich správne nastavené. Preradujte, len ak šliapete a pri jazde hore stúpaním sa snažte pri radení odľahčiť nohy (zmenšiť napnutie reťaze). Vyhýbajte sa nárazom na zadný prehadzovač. Ak máte nesprávne nastavený prehadzovač alebo prešmykovač, nikdy neprehadzujte na najmenšie alebo na najväčšie ozubené koleso. Môže dôjsť k zablokovaniu reťaze, strate kontroly a k pádu.

Reťaz:

- Merajte opakovane predĺženie a ak je to potrebné, reťaz vymeňte (približne po najazdení 1000 km).
 - Reťaz často mažte a čistite riedkym olejom, prebytočné mazivo utrite handrou.
 - Životnosť reťaze môže byť rôzna podľa značky reťaze a podľa prevádzkových podmienok. Odporúčame výmenu reťaze v špecializovaných servisoch.
- Pri jednorýchlostných bicykloch treba dodržať dostatočné napnutie reťaze. Ak dôjde k povoleniu, je nutné opätovné napnutie. Reťaz napnite povolením matice zadného kolesa a ťahom za koleso smerom von reťaz napnite. Nakoniec dotiahnite matice zadného kolesa.

Mestské bicykle sú obvyčajne vybavené plným krytom reťaze. Tento kryt chráni reťaz pred blatom a dažďovou vodou a jazdca pred masťou z reťaze. Pravidelne kontrolujte napnutie reťaze. Otvorte kryt reťaze a skontrolujte napnutie. Ak zatlačíte na reťaz (medzi predným a zadným reťazovým kolesom) a tá sa posunie (smerom nahor alebo nadol) o približne 10 mm, jej napnutie je optimálne. Pokiaľ sa reťaz posunie o viac ako 10 mm, jej napnutie je príliš malé a treba ju viac napnúť. Povolte zadné skrutky a posuňte koleso smerom dozadu. Po tomto nastavení skrutky opäť utiahnite.

Trekingové bicykle majú väčšinou otvorený kryt reťaze, ktorý chráni jazdca pred masťou reťazou.

Pneumatiky:

Pneumatiky udržiavajte natlakované na správnu hodnotu, a to na tlak s nižšou hodnotou z maximálnych tlakov vzduchu odporúčaných na ráfiku alebo na plášti. Používajte ručnú alebo nožnú hustičku. Skontrolujte, či sú pneumatiky riadne uložené v ráfiku.

Pneumatiku nikdy neprehusujte. Nadmerný tlak môže poškodiť pneumatiku alebo ráfik a zapríčiniť poškodenie bicykla a zranenie jazdca alebo okolitých chodcov či prizerajúcich sa. Na nahustovanie pneumatiky nikdy nepoužívajte vzduchové hadice na čerpacích stanicích.

Kľuky a pedále:

Pedále príležitostne namažte, predovšetkým po jazde v náročnom teréne. Nepokúšajte sa narovnať prípadné ohnutie kľúk alebo prevodníka. Po prvej jazde dotiahnite skrutky na kľukách, skontrolujte skrutky prevodníka a pedálové osky. Nikdy nepokračujte v jazde, ak sa uvoľní kľuka (štvorhran kľuky) na stredovej oske alebo pedál v kľuke. Na vôľu v kľukách a pedáloch, ktorá vznikla pre nedostatočnú údržbu, sa nevzťahuje nárok na reklamáciu.

Používanie klipsní si vyžaduje značnú mieru zručnosti. Ak to neviete automaticky, jazda s klipsňami si vyžaduje veľkú mieru sústredenia, ktorá môže odpútať vašu pozornosť od riadenia a zapríčiniť stratu kontroly a pád. Používanie klipsní si navčíte len mimo

nebezpečných a rušných ciest. Neutáhajte, kým ich neviete riadne používať. Nášľapné pedále je možné používať len v kombinácii so špeciálne upravenými topánkami, ktoré pevne zapadajú do pedála. Jazda vyžaduje dokonalú znalosť používania nášľapných pedálov, inak dôjde k odvedeniu pozornosti od riadenia, čo povedie ku strate kontroly a k pádu. Použitie nášľapných pedálov si navčíte len mimo nebezpečných a rušných ciest.

Brzdy:

KOTÚČOVÉ BRZDY:

Kotúčové brzdy, rovnako ako ráfikové brzdy, sa aktivujú páčkami umiestnenými na riadidlách. Kotúčové brzdy sa vyznačujú vynikajúcim brzdným výkonom a dobrou odolnosťou proti nepriaznivému počasiu. V porovnaní s ráfikovými brzdami reagujú za mokra oveľa rýchlejšie a maximálny brzdný účinok dosahujú takmer okamžite. Nové brzdové doštičky je nutné pred tým, ako dosiahnu svoj optimálny brzdný výkon, zabehnúť. Na tento účel 30× až 50× zrýchlite jazdu bicykla na približne 30 km/hod a zakaždým zabrzdíte až do úplného zastavenia.

Pri použití sa kotúčové brzdy zahrievajú. Nedotýkajte sa preto kotúča ani čelustí, najmä krátko po dlhodobej jazde z kopca. Na ich ochladenie nepoužívajte vodu ani iné kvapaliny. Pravidelne kontrolujte mieru opotrebovania brzdových doštičiek. Stlačením brzdovej páky pravidelne opticky kontrolujte, či nedochádza k presakovaniu oleja v spojach medzi hadicou a stmeňom a pákou. V prípade úniku brzdovej kvapaliny sa okamžite obráťte na svojho predajcu bicyklov, kde ste bicykel kúpili, keďže únik by mohol zapríčiniť zlyhanie vašich brzd. Brzdové doštičky a kotúče čistite iba liehom alebo špeciálnymi prípravkami. Brzdy si nechajte u svojho predajcu bicyklov pravidelne kontrolovať a nastavovať.

Varovanie: Pri modeloch bicyklov s brzdami typu V – Brake či s inými ráfikovými brzdami dochádza k prebrzdzeniu brzdiacej plochy ráfika. Preto treba venovať pozornosť opotrebovaniu ráfika a brzdového obloženia. Na našich modeloch bicyklovnájdete dvojaký spôsob indikácie opotrebovania ráfika.



Gumové brzdové obloženia majte nastavené 2–4mm od ráfika s miernym sklonom podľa obrázka. Kontrolujte ich opotrebovanie a ak je to nutné, vymeňte ich. Očistite olej alebo nečistoty nahromadené na ráfiku aj na upevneniach obložení. Veľmi dôležité je presné nastavenie brzd vzhľadom na rozsah pohybu brzdovej páčky tak, aby v rámci tohto rozsahu bola využitá plná brzdná sila. Ak sa v rámci tohto rozsahu nedosiahne maximálny brzdný účinok, môžete stratiť kontrolu, čo môže viesť k ohrozeniu vášho života alebo zdravia alebo spôsobeniu škody na vašom bicykli či tretím osobám.

Upozornenie: Jazda za mokra je oveľa náročnejšia ako za sucha. V tomto prípade je znížená účinnosť brzd, a preto by sa mal cyklista správať obozretnejšie.

Modulátor účinku brzdnej sily sa môže použiť na ráfikovej (V-brzda), mechanickej diskovej a valčekovej brzde (Shimano Inter-M). V závislosti od vyhotovenia brzdy je mechanickej brzda vybavená modulátorom účinku brzdnej sily. Modulátor účinku brzdnej sily dávkuje silu brzdovej páky a zabraňuje zablokovaniu predného kolesa. Modulátor účinku brzdnej sily je zabudovaný medzi brzdovou pákou a ráfikovou brzdou. V prípade brzdy Shimano Inter-M môže počas chodu modulátora účinku pri brzdení vzniknúť určitý hluk, ktorý však nie je známkou poruchy.

Ovládacie lanká:

Lanká správne napnite. Pravidelne ich kontrolujte, nenechávajte ich voľné a po opotrebovaní ich vymeňte. Na lanku nikdy nevytvárajte slučky. Proti rozstrapkaniu konca lanka použite hliníkové koncovky.

Prispôsobenie sedla:

Výšku a uhol prispôsobte vlastnému pohodliu. Nevyťahujte sedlovku vyššie, ako je značka minimálneho zasunutia do rámu bicykla. Ak sa sedadlo v ráme otáča, dotiahnite ho rýchloupínacou sedadlovou skrutkou.

Ak je sedlovka vytiahnutá vyššie ako je značka minimálneho zasunutia, môže dôjsť k jej zlomeniu a potom k strate kontroly a k pádu. Po akejkoľvek manipulácii so sedadlom sa presvedčíte, či ste ho pred jazdou riadne upevnili, inak môže dôjsť k zničeniu sedadla alebo k strate kontroly a k pádu. Kontrolu vykonávajte aj priebežne a vždy sa presvedčíte o správnom upevnení sedadla.

Jazda so slabo zatiahnutou sedlovkou môže umožniť sedadlu otočenie alebo pohyb, ktorý môže spôsobiť stratu kontroly a pád.

Preto:

- 1) Požiadajte svojho predajcu bicyklov, aby vás oboznámil s presnými postupmi a technikami správneho upevnenia sedlovky.
- 2) Pochopte a uplatňujte správne techniky rýchlopínania sedlovky.
- 3) Pred každou jazdou najskôr skontrolujte bezpečné upevnenie sedlovky.

Reflektory a odrazové sklá:

Reflektory a odrazové sklá by sa mali montovať na prednú vidlicu, na zadnú stranu pedálov a na špice kolies. Po poškodení by sa mali okamžite vymeniť.

Jazda bez vhodných svetiel a odraziek za šera, za tmy a v období zníženej viditeľnosti je nebezpečná a môže viesť k vážnym zraneniam alebo k smrti.

Rám:

Prípadné poškodenia pravidelne kontrolujte na farbe okolo spojení rúrok. Týmto spôsobom sa môže prejavovať ohnutie alebo prasknutie rámu.

Pokrytý alebo prasknutý rám ihneď vymeňte, lebo dochádza k nadmernému namáhaniu ďalšej časti rámu, čím vzniká veľké nebezpečenstvo úrazu.

Hlavové zloženie:

Dbajte na pevné dotiahnutie poistnej matice, vidlica sa má voľne otáčať. Matice a skrutky doťahujte pravidelne podľa potreby. Kontrolujte opakovane nepoškodenosť všetkých častí a dbajte na správne zostavenie všetkých dielov pri opätovnej montáži hlavového zloženia.

Nevhodná úprava hlavového zloženia môže mať vplyv na riadenie, zapríčiniť stratu kontroly a pád. Zavezte svoj bicykel k svojmu predajcovi bicyklov a dajte si nastaviť hlavové zloženie odborníkom.

MONTÁŽNE POKYNY

Momenty dotiahnutia súčastí bicykla

Všetky momenty dotiahnutia sú uvedené v jednotkách Newtonmeter[Nm] . V prípade akýchkoľvek nejasností sa obráťte na svojho predajcu bicyklov.	
Súčasť	moment
–výplet, náboj, kazeta–	
Kazeta	30–45
Uťahnutie matíc na osi náboja k rámu (neplatí pre	29–40
Voľnobežné koliesko	34–45
– zostavy hlavy, riadidlá, sedadlo, sedlovka –	
Skrutka predstavca pre hlavové zloženie so závitom	19–30
Fixačná skrutka predstavca (pre bezzávitové „ahead“)	6–9
Predstavec–dotiahnutie riadidiel 4 skrutkami	9–12
MTB – rohy	6–12
Dotiahnutie sedadla v sedlovke	2 skrutky 17–19 1 skrutka 24–30

Súčasť	moment dotiahnutia
Sedlovka – dotiahnutie o rám. POZOR: Sedlovku treba dotiahnuť len minimálne, aby neskĺzla do rámu alebo aby sa v ráme nepretáčala.	5–7
– kľuky, stredové zloženie, pedál -	
Pedál do kľuky	35–40
Shimano® Octalink XTR dotiahnutie kľuky skrutka (M15 thread)	40–49
Shimano® Hollowtech II misky stredového zloženia (2004 XTR,	34–50
Shimano® Hollowtech II misky stredového zloženia (2004 XTR,	10–15
Shimano® Hollowtech II ľavá strana nastavovacia skrutka	0,5–0,7
Kľuka, dotiahnutie o os (vrátane štvorhranných osí, aj typ ISIS)	34–45
Stredové zloženie zapuzdrené	40–50
– prehadzovač, prešmykovač, radenie –	
STI radenie o riadidlá	5,5–8
Otočné radenie/radenie v rukoväti	„Revo“ shifter 5,6–
FD objímka (predný menič)	5,0–6,8
FD objímka predný menič (karbónové rámy)	1,2–2
FD dotiahnutie lanka	4,5–6,8
RD dotiahnutie o rám (zadný menič)	8–10
RD dotiahnutie lanka	3,4
RD dotiahnutie kladiek meniča	3,4–4
– brzdy –	
Brzdové čeluste (cestné)	7,9–10
Brzdové čeluste MTB	5,6–6,8
Brzdové obloženia – závitové	5,6–6,8
Brzdové obloženia – bez závitů	7,9–9
Brzdové čeluste MTB uchytenie lanka	5,6–7,9
Brzdové čeluste cestné uchytenie lanka	5,6–7,9
Brzdové páčky – typ MTB	5,6–7,9
Brzdové páčky – STI, ERGO	5,6–7,9
– kotúčové brzdy –	
Kotúč o náboj	Hayes® 5,6
Hydraulické brzdové čeluste/rám	5,6–7,9
Hydraulická hadica/páčka/čeluste	4,5–6,8

Prepočty na iné miery:

in-lb. = ft-lb. × 12

in-lb. = Nm × 8,851

in-lb. = kgf-cm / 1,15

NASTAVENIE BICYKLA PODĽA POTRIEB JAZDCA

Vaša telesná výška je rozhodujúcim meradlom pri určení správnej veľkosti rámu, ktorú potrebujete. Dbajte predovšetkým na dostatok miesta pod rozkrokom, aby nedošlo ku zraneniu, keď rýchlo zoskočíte z bicykla.

Výber konkrétneho modelu už do značnej miery predurčuje polohu pri sedení, v ktorej budete na bicykli jazdiť. Výmenou niektorých komponentov môžete bicykel prispôbiť proporciám svojho tela. Týka sa to predovšetkým sedlovky, predstavca a páčok brzdy.

Všetky úkony opísané v tejto kapitole vyžadujú skúsenosti, vhodné náradie, manuálnu zručnosť a kvalifikáciu. Obmedzte sa na nastavenie polohy sedla, ostatné úkony radšej prenechajte kvalifikovanému personálu. Ak nebudete spokojní s nastavením bicykla, polohy pri sedení alebo s niektorým komponentom, obráťte sa na svojho predajcu bicyklov.

Upozornenie: Venujte osobitnú pozornosť dotiahovaniu skrutkových spojov. Dodržujte predpísané momenty dotiahnutia, pretože príliš voľné alebo utiahnuté skrutky môžu viesť k poškodeniu sedlovky. Používajte momentový kľúč a nikdy neprekračujte povolený moment dotiahnutia.

INŠTALÁCIA PREDNÉHO KOLESA

- Uvoľnite rýchlopínač (matice).
- Vložte koleso do koncoviek vidlice.
- Presuňte páku rýchlopínača o 90 stupňov od osi kolesa a voľne dotiahnite krídlovú maticu.
- Zaklopte rýchlopínač do zamknutej polohy (malo by to byť možné tlakom palca).
- **UPOZORNENIE: Uistite sa, že je koleso uzamknuté v rýchlopínacom mechanizme alebo pevne dotiahnuté maticami.**

INŠTALÁCIA RIADIDIEL

- Povoľte skrutku v predstavci, až kým sa neuvoľní kužeľ. Vložte ho do rúrky prednej vidlice najmenej na čiaru minimálneho vloženia!
- Riadidlá nastavte kolmo na predné koleso.
- Pred dotiahnutím pozorne preštudujte predpísané momenty dotiahnutia inštalácie karbónových riadidiel o predstavce.
- Skontrolujte dotiahnutie: držte predné koleso medzi nohami a pokúste sa otočiť riadidlá.

INŠTALÁCIA ZÁVITOVÉHO PREDSTAVCA DO VIDLICE

- Povoľte skrutku v predstavci, až kým sa neuvoľní kužeľ. Vložte ho do rúrky prednej vidlice najmenej na čiaru minimálneho vloženia!
- Riadidlá nastavte kolmo na predné koleso.
- Dotiahnite pevne skrutku v predstavci.
- Skontrolujte dotiahnutie: držte predné koleso medzi nohami a pokúste sa otočiť riadidlá.
- **POZOR: Nikdy nevysúvať nad rysku označujúcu max. alebo stop.**

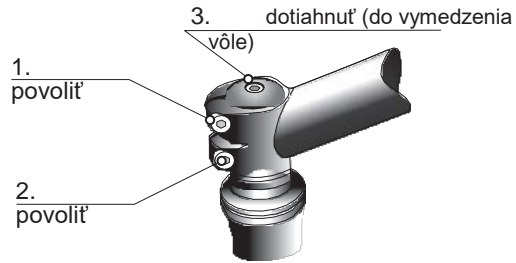
skrutka predstavca

hlavové



INŠTALÁCIA DO AHEAD PREDSTAVCA NA VIDLICI

- Povoľte čelné a bočné skrutky v predstavci a skrutku hlavového zloženia. Predstavec nasuňte na rúrku prednej vidlice.
- Riadidlá nastavte kolmo na predné koleso.
- Pevne dotiahnite skrutku hlavového zloženia v predstavci a všetky skrutky predstavca.
- Skontrolujte dotiahnutie: držte predné koleso medzi nohami a pokúste sa otočiť riadidlá.
- **UPOZORNENIE: Skrutky predstavca odporúčame dotáňovať momentom 7 Nm. Pozor na pretrhnutie závitov skrutiek. Mohlo by dôjsť k poškodeniu predstavca.**



INŠTALÁCIA SEDADLA

- Namažte sedlovku a vložte ju do rámu, minimálne však na čiaru minimálneho vloženia. Upevnite ju pomocou rýchlopínacieho mechanizmu alebo skrutky. Pred dotiahnutím pozorne preštudujte predpísané momenty dotiahnutia.
- Nastavte uhol sedadla vodorovne s podložkou. Dotiahnite zámok sedla.
- Pokusom o otočenie sedadla skontrolujte dotiahnutie.

POZNÁMKA: Sedadlo môže byť prispôbené do blízkej alebo vzdalenej polohy od riadidiel. Dá sa to dosiahnuť posúvaním sedadla po lyžinách a zaistením zámku sedlovky alebo pevným dotiahnutím matice.

Pozor: nikdy nevysúvajte sedlovku nad rysku označujúcu max. alebo stop.



NASTAVENIE POLOHY A SKLONU SEDLA

Poloha pri sedení na bicykli a s ňou súvisiace pohodlie pri jazde a sila, ktorou šliapete do pedálov, sú čiastočne určené vzdialenosťou sedla od riadidiel. Túto vzdialenosť možno čiastočne zmeniť posunom lyžín sedla v svorke sedlovky.

- Na správne šliapanie potrebujete mať sedlo nastavené vo vodorovnej polohe. Ak ho nakloníte dopredu, preniesete ťažisko viac nad riadidlá a vaša hmotnosť bude viac spočívať na rukách. Musíte počítať aj s tým, že budete mať tendenciu zo sedla sklzavať.

Pri nových typoch sedloviek hlavice určujú naklonenie, ako aj vertikálnu polohu sedla a sú zaistené centrálnou imbusovou skrutkou.

Niektoré sedlovky majú dve skrutky na presnejšie nastavenie sklonu. Iné typy majú tzv. sedlovú upínaciu skrutku, ktorá má zvyčajne dve matice naskrutkované na jednej prechodnej skrutke.

- Povoľte jednu alebo obe skrutky v hornej časti sedlovky. Otočte skrutky maximálne o dve až tri otáčky doľava, v opačnom prípade by mohli vypadnúť. Posuňte sedlo podľa potreby dopredu alebo dozadu. Môžete doň jemne udrieť, aby sa posunulo.
- Pred utiahnutím skrutiek skontrolujte, či je sedlo vodorovne.

Skontrolujte, či ste sedlovku správne upli – uchopte sedlo na oboch koncoch rukami a pokúste sa ním otočiť. Keď sa vám to nepodarí, všetko je v poriadku.

UPOZORNENIE: Nezapomnite, že skrutkové spojenia musia byť dotiahnuté na daný moment dotiahovania. Nedodržanie týchto hodnôt môže viesť k nežiaducemu zasúvaniu sedlovky alebo k jej poškodeniu. Lyžiny uchyťte do sedlovej svorky len v ich rovnej časti, aby nedošlo k uvoľneniu sedla!

NASTAVENIE SPRÁVNEJ VÝŠKY SEDLA

Správna výška sedla je výška, ktorá poskytuje maximálnu účinnosť a pohodlie pri šliapaní. Pri šliapaní by ste nemali byť schopní úplne natiahnuť nohu v najnižšom bode, v opačnom prípade bude šliapanie neohrabané. Výšku sedla si môžete nastaviť nasledujúcim jednoduchým spôsobom. Najlepšie to docielite s topánkami s plochou podrážkou.

- Posadte sa na sedlo a dajte jednu päťu na pedál v najnižšej polohe. V tejto polohe by noha mala byť úplne natiahnutá a bedrá by nemali byť naklonené na žiadnu stranu.
- Na nastavenie výšky sedla povoľte uťahovaciu skrutku alebo páčku rýchlopínača sedlovky (najskôr si však prečítajte kapitolu Rýchlopínače). Na povolenie skrutky použite príslušné náradie: otočte najskôr dve alebo tri otáčky proti smeru chodu hodinových ručičiek.

UPOZORNENIE: Znížená poloha sedla umožňuje pri niektorých modeloch horských bicyklov lepšiu ovládateľnosť bicykla. Zníženie výšky sedla je tiež potrebné v prudkých zjazdoch na horskom bicykli. Absolvovanie dlhších výjazdov so sedlom v zníženej polohe však môže spôsobiť bolestivé problémy úponov kolena.

Teraz môžete nastaviť sedlo do požadovanej výšky.

- **Dajte pozor a sedlovku príliš nevyťahujte.** Značka na sedlovke musí vždy zostať vnútri sedlovej trubice. Minimálnu dĺžku, ktorou musí byť sedlovka zasunutá v sedlovej trubici, predstavuje 2,5-násobok jej priemeru; napr. sedlovka s priemerom 30 mm musí byť v sedlovej trubici zasunutá aspoň v dĺžke 75 mm.
- Pri hliníkových materiáloch (rám, sedlovka) dbajte na to, aby časť sedlovky, ktorá je zasunutá v ráme, bola vždy dobre premazaná.
- V prípade karbónových komponentov nikdy neaplikujte mazivo priamo na sedlovku alebo sedlovú trubicu. Styčné plochy musia byť úplne suché. Mazivo preniká do povrchovej vrstvy karbónových komponentov, znižuje koeficient trenia a výrazne tak znižuje pevnosť spoja daných komponentov. V prípade nutnosti aplikujte na takéto miesta špeciálnu karbónovú montážnu pastu.
- Ak sa so sedlovkou v sedlovej trubici nedá pohnúť, nepoužívajte hrubú silu, ale požiadajte o radu svojho predajcu bicyklov. Sedlo vyrovnajte rovnobežne s hornou rámovou trubicou.
- Sedlovku opäť bezpečne upnete utiahnutím sedlovej objímky. Nadostatočné dotiahnutie nebudete potrebovať veľkú silu. Pokiaľ áno, znamená to, že veľkosť sedlovky nezodpovedá požiadavkám rámu.

UPOZORNENIE: Nikdy nejazdite na bicykli so sedlovkou vyťahnutou nad zarážku, nad maximum alebo nad uvedenú značku. Sedlovka sa môže zlomiť alebo zaviniť vážne poškodenie rámu.

Nastavili ste výšku sedla podľa opísaného postupu? Ak áno, poloha sedla by vám mala plne vyhovovať.

- Skúste, či na bicykli dokážete bezpečne balansovať – posadte sa do sedla a natiahnite nohy k zemi. Ak sa vám to nedarí, znížte sedlo tak, aby ste sa dotýkali zeme aspoň špičkou chodidla. Nastavenie sedla je pomerne individuálna záležitosť. Ak sa vám nedarí nájsť vhodné nastavenie, kontaktujte svojho predajcu bicyklov.

UPOZORNENIE: Ak vám sedenie pôsobí problémy, napr. zncitlivény rozkrok, môže to byť zapríčinené typom sedla. Váš predajca bicyklov má k dispozícii široký sortiment sediel a rád vám poradí pri výbere.

INŠTALÁCIA KARBÓNOVEJ SEDLOVKY

- Sedlovku nikdy nenatierajte mazacím tukom.
- Na správnu montáž používajte len špeciálnu montážnu pastu FSA (dynamic assembly paste).

INŠTALÁCIA BRZDOVÝCH LANIEK PRE HORSKÉ A KROSOVÉ BICYKLE

Predné brzdové lanko:

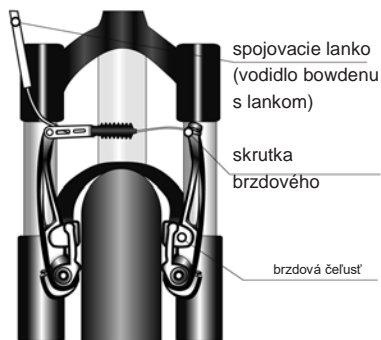
- Vložte koncovku lanka do úchytky v ľavej brzdovej páčke.
- Preveďte lanko cez bowden a cez vodidlo lanka, potom dotiahnite skrutku ramena brzdy.
- Prítlačte obidve čeluste tak, aby medzi brzdovými gumičkami a ráfikom bola vôľa 2–4 mm.
- Potom dotiahnite skrutku brzdového ramena držiacu lanko.
- Odstrihajte prečnievajúce lanko, aby zostávalo asi 40 mm.
- Nasuňte ochrannú koncovku na konce lanka a stlačte ju kliešťami.
- Ochrannú koncovku laniek stlačte momentom 20 Nm.

Zadné brzdové lanko:

- Postup je podobný ako pri montáži predného brzdového lanka. Zadnú brzdú ovláda pravá brzdová páčka.

NASTAVENIE BRŮD (BRZDY V-BRAKE)

- Ráfikové brzdy treba príležitostne nastaviť, pretože dochádza k predĺženiu laniek a brzdové gumičky sa opotrebúvajú. Brzdové gumičky by mali byť vo vzdialenosti 2–4 mm od ráfika. Zvyčajne sa zadná brzdová páčka montuje na pravú a predná páčka na ľavú stranu riadidiel.
- Kvôli lepšiemu nastaveniu brzd uvoľnite nastaviteľný valček s poistnou maticou. Ak chcete priblížiť brzdové gumičky bližšie k ráfik, vytáčajte nastaviteľný valček smerom von. Ak brzdové gumičky drú o ráfik, zatáčajte nastaviteľný valček smerom dovnútra. Skontrolujte nastavenie brzd.
- Brzdové gumičky sa nesmú nikdy dotýkať plášte. Zabráni sa tým jeho predretiu.

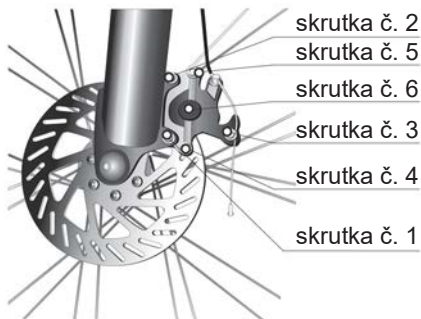


Upozornenie: Ľavá brzdová páčka je predná brzda a pravá brzdová páčka je zadná brzda. Ak je zadná brzda v zadnom náboji protišľapná (kontra), je brzdová páčka prednej brzdy umiestnená na pravej strane.

Dajte si pozor na brzdové páčky, nesmie dôjsť k ich stlačeniu až po rukoväť, v takom prípade strácajú brzdy účinnosť. Treba ich znova nastaviť predpätím laniek.

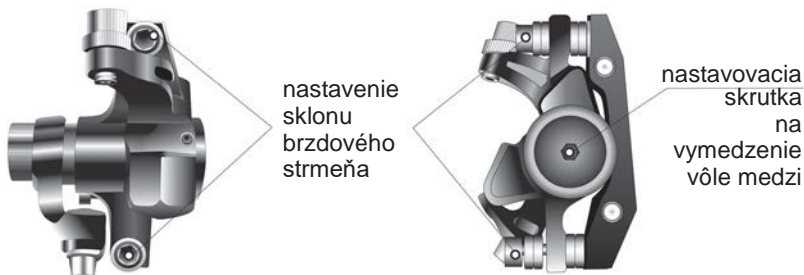
KOTÚČOVÁ BRZDA

- skrutky č. 1 a 2 držia segment v zámku (vidlica)
- skrutka č. 3 slúži na uchytanie brzdového lanka
- skrutky č. 4 a 5 sú nastavovacie skrutky na polohovanie brzdiaceho segmentu voči kotúču
- skrutka č. 6 slúži na nastavenie vzdialenosti brzdovej doštičky od kotúča



Upozornenie: Účinnosť brzd sadá nastaviť aj nastavovacou skrutkou na brzdovej páčke!

zadná

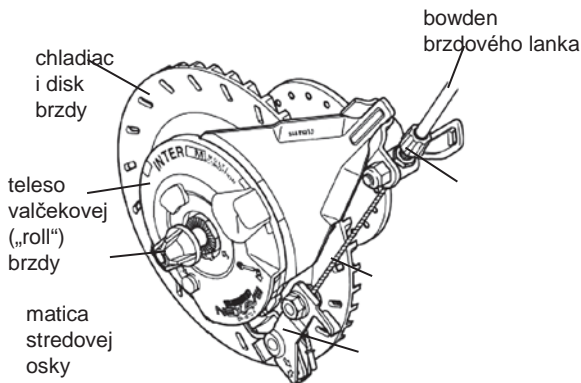


predná



VALČEKOVÁ („ROLL“) BRZDA

Valčekové brzdy sa montujú na mestské bicykle. Tieto brzdy nepotrebujú takmer žiadne nastavenie. Pokiaľ treba brzdy nastaviť, použite nastavovaciu skrutku a jemne nastavte dĺžku brzdového lanka. Pre povolenie brzdy otočte nastavovaciu skrutku proti smeru otáčania hodinových ručičiek. Pre napnutie brzdového lanka otáčajte touto skrutkou v smere otáčania hodinových ručičiek. Presvedčte sa, že sa koleso môže voľne otáčať (pri nestisnutej brzdovej páke). Ak sú otáčky kolesa spomaľované, jemne predĺžte dĺžku brzdového lanka otočením nastavovacej skrutky v smere otáčania hodinových ručičiek.



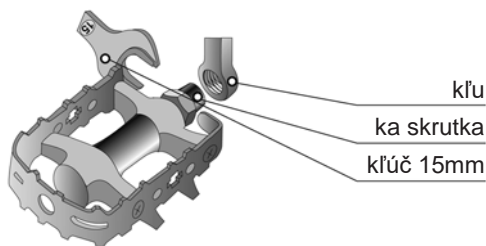
BRZDOVÉ PÁČKY

Brzdové páčky vám umožňujú ovládať brzdy. Mestské alebo trekové bicykle majú obvykle dve brzdové páčky, ktoré sú namontované na riadidlách. Ich poloha by Vám mala umožniť ovládať ich bez väčšej námahy. Brzdové páčky by tiež mali byť namontované v dosahu vašich rúk. Polohu brzdových páčok možno nastaviť jednak horizontálne, jednak vertikálne.

DÔLEŽITÉ: Funkčnosť vašich brzd je dôležitá. Zoznámte sa preto dôkladne s brzdovým systémom bicykla ešte pred svojou prvou jazdou. Pred každou jazdou dôkladne skontrolujte brzdy. Majte prosím na pamäti, že na mestských a trekových bicykloch sa PREDNÁ brzda často ovláda PRAVOU brzdovou páčkou a ZADNÁ brzda sa ovláda ĽAVOU brzdovou páčkou (v prípade horských a krosových bicyklov je to väčšinou naopak).

INŠTALÁCIA PEDÁLOV

- Pedále sú na čelnej strane skrutky označené "I"
- Namažte pedálové skrutky.
- Naskrutkujte pedál označený "R" otáčaním doprava (strana s ozubenými kolesami). Naskrutkujte pedál označený "L" otáčaním doľava do ľavej kľuky.
- Dotiahnite pevne každý pedál pomocou kľúča. Po odjazdení cca 50 km znova dotiahnite obidva pedále.



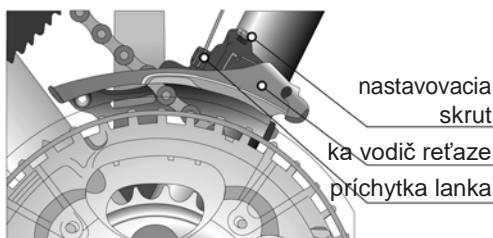
ČINNOSŤ PREHADZOVAČA A PREŠMYKOVAČA

Prehadzovací systém vášho bicykla mení prevodový pomer pohybom reťaze z jedného kolieska na druhé. Prevody radíte len pri šliapaní dopredu. Hladké preraďovanie dosiahnete pri ľahkom šliapaní. Radiaci systém je vybavený dvomi radiacimi páčkami umiestnenými na riadidlách.

Pravá páčka ovláda pohyb reťaze po 6, 7, 8 alebo 9 zadných kolieskach. Pohybom páčky dopredu sa reťaz pohybuje z najmenšieho kolieska (najťažší prevod) na ďalšie väčšie koliesko (ľahší prevod).

Ľavá páčka ovláda pohyb reťaze po troch predných prevodníkoch. Pohybom ľavej páčky dopredu sa reťaz presunie z menšieho prevodníka na väčší. Za krátky čas sa naučíte, aké prevody treba používať na rôzne podmienky jazdy. Dokonale sa to naučíte len precvičovaním. Nesnažte sa prehadzovať vo chvíli, keď vyvíjate veľký tlak na pedále. Pri prehadzovaní nikdy nešliapte dozadu, lebo by Vám mohla spadnúť reťaz.

Odporúčanie: nepoužívajte prevody, pri ktorých dochádza k extrémnemu križeniu reťaze. Trpí tým celý prevodový mechanizmus.



PREŠMYKOVAC

- Vedenie reťaze musí byť v línii s prevodníkmi a musí sa nachádzať 1–3 mm nad zubami najväčšieho prevodníka.
- Ak je páčka prešmykovača (ľavá) v polohe dozadu, skontrolujte, či lanko prešmykovača nie je príliš uvoľnené. Vďaka sa dá odstrániť uvoľnením skrutky s ukotvením lanka, napnutím lanka kliešťami a opätovným dotiahnutím skrutky.
- Ak reťaz padá z najväčšieho prevodníka smerom k pravej kľuke, pritiahnite hornú skrutku nastavenia prešmykovača o jednu alebo dve otáčky. Vykonajte test radenia a ak je to potrebné, nastavte radenie ešte raz.



PREHADZOVAČ

- Nadvihnite zadné koleso. Počas otáčania kľukou presúvajte pravú páčku dozadu. Reťaz by mala byť nastavená na najmenšom zadnom koliesku. Ak k tomu nedošlo, točte kľukou ďalej a povoľujte hornú nastavovaciu skrutku prehadzovača, až kým sa reťaz nedostane na najmenšie koliesko.
- Počas točenia kľukou presúvajte páčku smerom dopredu, až kým sa reťaz neposunie na druhé najmenšie koliesko. Presuňte pravú páčku naspäť, reťaz by sa mala hladko presunúť na najmenšie koliesko.
- Počas točenia kľukou presuňte páčku úplne dopredu. Reťaz by mala byť nastavená na najväčšom zadnom koliesku. Ak k tomu nedošlo, točte kľukou ďalej a otáčajte dolnú nastavovaciu skrutku zadného prehadzovača, až kým sa reťaz nedostane na najväčšie koliesko.
- Počas točenia kľukou presuňte páčku o malý krok späť, až kým sa reťaz nedostane na druhé najväčšie koliesko. Presuňte páčku úplne dopredu, reťaz by sa mala ľahko presunúť na najväčšie koliesko.

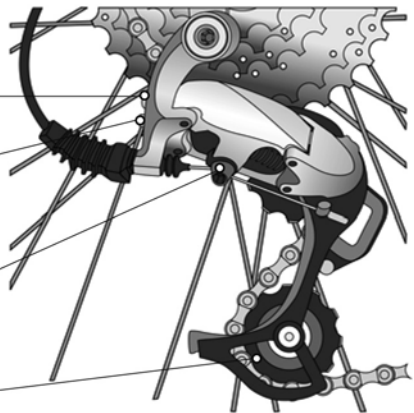
PRESTAVENIE LANKA

- Môže dôjsť k predĺženiu lanka, čo povedie k nesprávnemu prehadzovaniu. Predĺženie lanka sa objaví, ak je lanko uvoľnené (pri polohe radiacích páčok úplne k sebe). Povoľte skrutku na zaistenie lanka, lanko napnite a znova dotiahnite poistovaciu skrutku.

vrchná skrutka na nastavenie dorazu prehadzovača

lanková

vodiace



NASTAVENIE LOŽÍSK

Váš horský bicykel má štyri súbory ložísk, ktoré treba nastavovať a mazať.

- 1) Hlavové zloženie
- 2) Stredové zloženie
- 3) Ložiská nábojov kolies
- 4) Ložiská pedálov

Ložiská často kontrolujte, predovšetkým po jazde náročným terénom. Interval servisu závisí od počtu najjazdených kilometrov a od podmienok jazdy. Napriek tomu, že ložiská sú účinne utesnené, tesnenia použité na bicykli nie sú úplne odolné proti vode.

S troškou šikovnosti a s potrebnými nástrojmi by ste mali byť schopní premazať a nastaviť ložiská aj sami.

poistná matica

pružná podložka

nastaviteľná miska

guľôčkový venček

stacionárny kužeľ

pevná miska

stacionárny kužeľ

žliabkový kužeľ

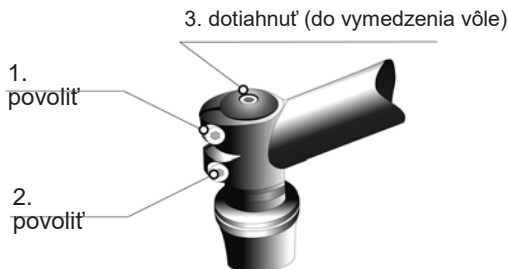


HLAVOVÉ ZLOŽENIE

- Pred kontrolou nastavenia odmontujte predné koleso. Vidlica by sa mala otáčať voľne, ale nemala by mať vôľu.
- Ak treba nastaviť ložiská, dvomi stranovými kľúčmi uvoľnite poistnú maticu. Dotiahnite alebo uvoľnite nastaviteľný venček. Upevnite poistnú maticu a skontrolujte stav.
- Ak treba namazať ložiská, rozmontujte riadidlá. Snímte poistnú maticu a nastaviteľný venček. Vytiahnite vidlicu z rámu a snímte dve guľôčkové klietky. Odstráňte mazivo zo všetkých súčastí a skontrolujte prípadné opotrebovanie a koróziu ložísk. Znova namažte všetky súčasti, hlavne dostatočne pokryte prstencové tesnenie. Jednu guľôčkovú klietku nainštalujte na vidlicu. Vložte vidlicu naspäť do rámu a presvedčite sa, či prsteneц zapadol do dna stacionárneho venčeka. Nainštalujte druhú guľôčkovú klietku na stacionárny kužeľ. Zaskrutkovávajte nastaviteľný venček smerom nadol, až kým nedosiahnete nulovú vôľu. Zaskrutkujte poistnú maticu.

DOTIAHNUTIE HLAVOVÉHO ZLOŽENIA AHEAD

- Povoľte skrutky v predstavci a skrutku hlavového zloženia.
- Riadidlá nastavte kolmo na predné koleso.
- Pevne dotiahnite skrutku hlavového zloženia na predstavci a všetky skrutky predstavca.
- Skontrolujte dotiahnutie: držte predné koleso medzi nohami a pokúste sa otočiť riadidlá.



NÁBOJE

- Snímte rýchlopínací mechanizmus.
- Vyskrutkujte poistnú maticu osky, pružnú podložku a kónus z jednej strany osky. Vytiahnite osku z jadra náboja a vyberte guľôčkové ložiská.
- Skontrolujte, či nie sú poškodené alebo skorodované guľôčkové dráhy (príp. ich vymeňte).
- Premažte nábojovú schránku a vložte ložiská.
- Nainštalujte späť osku. Postupne naskrutkujte kónus, až kým sa nedotkne guľôčkových ložísk. Nainštalujte späť pružnú podložku a poistnú maticu. Roztočte osku. Mala by sa pohybovať bez vôle alebo dretia. Ak je to potrebné, nastavte ju znova a dotiahnite poistnú maticu. Namontujte rýchlopínací mechanizmus.

RÝCHLOPÍNAČE

Rýchlopínače síce majú veľmi jednoduchý mechanizmus, ich nesprávne používanie je však opakovane príčinou nehôd. Skontrolujte, či sú dotahovacie páčky oboc rýchlopínačov orientované na opačnú stranu bicykla, než je reťaz.

Bezpečné upnutie komponentov:

- Otvorte páčku rýchlopínača. Na páčke by ste mali prečítať nápis „Open“ (Otvorené). Ak chcete rýchlopínací náboj zavrieť, pritiahnite páčku späť. Na vonkajšej strane páčky by ste mali prečítať nápis „Close“ (Zavreté). Na začiatku a približne do prvej polovice upínania by sa páčka mala pohybovať ľahko, napr. bez prichytenia kolesa.
- V priebehu druhej polovice upínania môže sila potrebná na pohyb páčkou podstatne vzrásť.
- Ku koncu dráhy sa páčka môže hýbať veľmi ťažko, preto použite bruško palca a zároveň sa prstami priťahujte k niektorej z nepohyblivých častí, ako je napríklad vidlica alebo zadná stavba, nikdy sa však nepriťahujte k brzdovému kotúču alebo ku špiciam. V konečnej pozícii by páčka mala byť rovnobežná s kolesom a nemala by vyčnievať nabok. Páčka by mala byť pritiahnutá blízko k rámu tak, aby sa náhodou neotvorila.
- Ak chcete skontrolovať, či je páčka bezpečne dotiahnutá, skúste ju zatvorenú otočiť dookola.

- Zatláčte na koniec páčky, ako keby ste ňou chceli opísať kružnicu. Ak sa páčkou dá pootočiť, koleso nie je bezpečne upnuté. Páčku znovu otvorte a pootočte doťahovaciu maticu o polovicu otáčky na zvýšenie predbežného ťahu.
- Zavrite páčku a skontrolujte, či koleso drží. Ak sa páčkou už viac nedá otočiť, je koleso správne upnuté.
- Nakoniec bicykel zdvihnite tak, aby kolesá boli pár centimetrov nad zemou a ľahko zhora udríte do plášťa. Ak je koleso správne upnuté, zostane pevne uchytené vo vidlici.

UPOZORNENIE: Rýchlopínače, ktoré nie sú správne zatvorené, môžu spôsobiť uvoľnenie upínacích komponentov a nehodu.

STREDOVÉ ZLOŽENIE

Na vašom bicykli je nainštalované zapuzdrené stredové zloženie. Príležitostne treba skontrolovať, či tu nevznikla vôľa. Tento typ stredového zloženia je bezúdržbový.

Upozornenie: pevná miska má závit.

Bezúdržbová
zapuzdrená
stredová os



PEDÁLE

- Otáčajte každým pedálom a skontrolujte, či nezadrháva alebo či nemá hlučný chod. Ložiská pedálov potrebujú údržbu len zriedka, ale ak je to potrebné, čítajte ďalej.
- Vyskrutkujte pedál z kľuky, snímte ochranné viečko, poistnú maticu a tesnenie. Vyskrutkujte kónus a vytiahnite skrutku z jadra pedála. Odstráňte mazivo zo všetkých častí a skontrolujte, či nie sú opotrebované.
- Premažte ložiskové venčeky a nainštalujte rovnaký počet guľôčok na každú stranu. Naskrutkujte kónus späť na skrutku, otáčajte skrutkou, až kým kónus nedosadne na guľôčky. Nainštalujte späť tesnenie a poistnú maticu. Skontrolujte vôľu a drhnutie. Upravte kónus a dotiahnite poistnú maticu, namontujte pedále na kľuky.

DETSKÉ BICYKLE

Detské bicykle sú vyrobené podľa európskej normy EN ISO 8098, ktorá je určená pre bicykle s výškou sedadla väčšou ako 435 mm a menšou ako 635 mm.

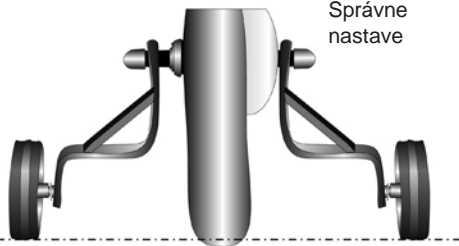
Detské bicykle sú určené len na použitie na ihriskách a na uzavretých plochách, len pod dozorom rodičov alebo opatrovateľa. Ak necháte dieťa pri jazde na bicykli bez dozoru, môže dôjsť k zraneniu alebo usmrteniu.

NIKYD NENECHÁVAJTE DIEŤA BEZ DOZORU!!!

Dôrazne vám odporúčame použitie prilby schváleného typu. Odporúčané zaťaženie detského bicykla je do 25 kg vrátane batožiny. Prosíme vás, aby ste pred prvou jazdou venovali pozornosť správne nastaveniu vášho nového bicykla.

Výšku sedla nastavte tak, aby dieťa pohodlne dosiahlo na riadidlá a aby nebolo príliš vzpriamené alebo naopak príliš „neležalo“ na bicykli. Nikdy však nevysúvajte riadidlá nad vyznačenú rysku (označenú drážkovaním a slovom STOP alebo MAX). Dôkladne vysvetlite dieťaťu, že bicykel má protišliapaciu zadnú brzdú (kontru). Brzdová páčka prednej brzdy je umiestnená na pravej strane riadidiel. Nikdy nebrzdte len prednou brzdou.

Správne
nastave



ŠPECIÁLNA VÝBAVA DETSKÝCH BICYKLOV

Detský bicykel je od výrobcu vybavený stabilizačnými kolieskami. Tieto stabilizačné kolieska slúžia na uľahčenie jazdy vášho dieťaťa. Vyrovnávajú nerovnováhu mladého cyklistu, pomáhajú mu, aby sa ľahšie naučil ovládať bicykel. Mladý cyklista sa môže viac venovať riadeniu bicykla, naučí sa brzdiť. Pri stabilizačných kolieskach treba kontrolovať, či sa neuvoľnili skrutky upevňujúce vzpery k bicyklu a či sú kolieska dostatočne pripevnené ku vzperám. Nedotiahnuté skrutky môžu spôsobiť nesprávnu funkciu stabilizačných koliesok. Môže dôjsť k ich povoleniu, k následnému pádu a možnému poraneniu či dokonca usmrteniu.

dotiahnuť
kľúčom 14/15



Protišliapaciú zadnú brzdú (kontru) má bicykel preto, že to mladému cyklistovi umožní jednoduchšie a kvalitnejšie brzdenie. Naučiť dieťa správne brzdiť na bicykli je nutnosťou pre ďalšie používanie bicykla. Preto treba učenie venovať primeraný čas. Až po ňom si môžete byť istí, že vaše dieťa vie bezpečne zastaviť bicykel. Pohybom nohy a kľuky prevodníka smerom dopredu sa bicykel uvádza do pohybu smerom dopredu. Na zastavenie treba kľuku prevodníka zošliapnuť v opačnom smere, t. j. dozadu. Dôjde k spomaleniu jazdy až po zastavenie bicykla.

ODPRUŽENÁ VIDLICA

Ak si chcete udržať dokonalú funkciu odpruženia vidlice, je dôležitá jej pravidelná údržba, predovšetkým údržba trecích plôch medzi vnútornou a vonkajšou rúrkou. Prachovka zabraňuje úniku nečistôt do trecích plôch nesmie byť porušená a musí chrániť celú treciu plochu. Na umývanie vidlice je vhodné použiť jemnú kefu a teplú mydlovú vodu. Upozornenie: Pri umývaní sa voda nesmie dostať medzi vnútornú a vonkajšiu rúrkou vidlice. Práve voda a nečistoty majú nepriaznivý vplyv na súčiastky.

MAZANIE VIDLICE

V novej odpruženej vidlici je pružiacia zostava s vrstvou maziva. Túto vrstvu maziva treba stále dopĺňať. Vidlice mažte vždy po jazde vo vlhkom prostredí (bahno, mokrý piesok, dážď). Ak nemáte skúsenosti s údržbou a opravami vidlíc, zverte servis kvalifikovaným odborníkom.

CELODPRUŽENÝ RÁM

Údržba: Po jazde v blatistom teréne treba očistiť všetky pohyblivé časti rámu, predĺžite tým ich životnosť. Každých 150 km skontrolujte jednotlivé súčasti rámu. Ak sa niektoré súčasti opotrebojú, vymeňte ich, aby nedošlo k poškodeniu samotného rámu. Nezabudnite skontrolovať dotiahnutie skrutiek jednotlivých súčastí a premažte aj klznú ložiská pružiacej jednotky.

ÚDRŽBA BICYKLA

Tento návod na používanie nie je technický návod na nastavenie bicykla, poskytuje iba tipy na zachovanie funkčnosti bicykla. Nastavenie jednotlivých súčiastok sa musí zabezpečiť v špecializovanej servisnej dielni.

AKO ČASTO VYKONÁVAŤ KONTROLU, PRÍPADNE ÚDRŽBU JEDNOTLIVÝCH ČASTÍ

•Pred každou jazdou.

Plak v pneumatikách – každá pneumatika má na bočnej strane uvedený odporúčany tlak.

Kontrola funkcie a opotrebovania brzd. Kontrolujte mieru opotrebovania brzdových doštičiek.

Stlačením brzdovej páky pravidelne opticky kontrolujte, či nedochádza k presakovaniu oleja v spojoch medzi hadicou a strmeňom a pákou. V prípade úniku brzdovej kvapaliny sa okamžite

obrátte na predajcu bicyklov, u ktorého ste bicykel kúpili. Únik by totiž mohol zapríčiniť zlyhanie vašich brzd. Kontrola brzdových klátikov – odstránenie nečistôt, najmä kamienok a stružlín. Ak sa počas jazdy dostane do klátikov kamienok a každé brzdenie je sprevádzané drhnutím kamienka o ráf, je vhodné ho ihneď odstrániť. Predídete tak opotrebovaniu ráfika a jeho predčasnej výmene.

Stav odpruženej vidlice – po každej jazde ju utrite vlhkou handričkou a namažte viditeľnú pohyblivú časť vhodným silikónovým olejom. Stav zadnej stavby a ložísk na celoodpružených bicykloch – celoodpružené bicykle vyžadujú komplexnú starostlivosť o zadnú stavbu, ktorú vždy zverte výhradne odbornému servisu. V prípade celoodpruženého bicykla sledujte správnu funkciu tlmiča (a nahustenie na správny tlak podľa hmotnosti jazdca) a predovšetkým vôle v ložiskách a čapoch zadnej stavby. Ak zistíte vôľu v zadnej stavbe celoodpruženého bicykla, obráťte sa na predajcu bicykov, u ktorého ste svoj bicykel kúpili. Jazda so zadretým ložiskom môže spôsobiť, že dôjde k nevratnému poškodeniu rámu a toto poškodenie nie je kryté zárukou na rám bicykla.

• každý týždeň

Stav kolies – skontrolujte, či nie je uvoľnený výplet kolesa alebo prasknutá špica. Ak áno, treba ju dotiahnuť, popri prípade vymeniť. Ak ste túto činnosť nikdy nevykonávali, je vhodné ponechať ju odbornému servisu. Stav tlaku v odpruženej vidlici (ak je vzduchová) – tlak sa dopĺňa špeciálnou pumpičkou, ktorá sa nedodáva súčasne s bicyklom.

• každý mesiac

Stav reťaze – reťaz bicykla je najviac namáhanou časťou, ktorá vykazuje aj najväčšie opotrebovanie. Reťaz treba premerať špeciálnou mierkou, ktorá včas rozhodne o tom, či je nutné ju vymeniť. Ak sledujete prejdené kilometre, je vhodné v závislosti od terénu a spôsobu použitia bicykla reťaz prvýkrát premerať po cca 500 – 800 km. A potom vždy po každých ďalších 200 – 300 km. Predídete tým predčasnému opotrebovaniu ozubenia jednotlivých komponentov. Stav opotrebovania ovládacích laniek meničov prevodov a bŕzd – pri prasknutom prameni lanka sa nespoliehajte na to, že lanka „vydrží“, a výmenu vykonajte ihneď. Ak kilometre nesledujete, potom je dobré reťaz kontrolovať 2- až 3-krát počas sezóny; ide o úkon, ktorý v servise zvládnu cca za 20 sekúnd. Dotiahnutie všetkých skrutiek bicykla – predstavec, riadidlá, brzdové páky, košík na fľašu, skrutka sedlovej rúrky, skrutky brzdových čepustí, skrutka objímky prešmykovača, skrutky prehadzovača – nikdy neprekračujte odporúčané uťahovacie momenty uvádzané priamo na jednotlivých komponentoch. Predovšetkým v prípade karbónových komponentov a dielov môže dôjsť k ich nevratnému poškodeniu. Praskliny vzniknuté na komponentoch z ich zjavného nadmerného utiahnutia nie sú kryté zárukou. Namazať sedlovku. V prípade hliníkových materiálov (rám, sedlovka) dbajte na to, aby časť sedlovky, ktorá je zasunutá v ráme, bola vždy dobre premazaná. V prípade karbónových komponentov nikdy neaplikujte mazivo priamo na sedlovku alebo sedlovú rúrku. Styčné plochy musia byť úplne suché. Mazivo preniká do povrchovej vrstvy karbónových komponentov, znižuje koeficient trenia a výrazne tak znižuje pevnosť spoja daných komponentov. Namiesto maziva aplikujte na styčné plochy sedlovky a rámu špeciálnu montážnu pastu určenú na montáž karbónových komponentov. Stav stredového zloženia – úplnosť a dotiahnutie jednotlivých skrutiek prevodníka. Hlavné skrutky, ktorá drží kľuku na osi. Ak sa uvoľní kľuka na osi, je nutné poruchu **IHNEĎ** odstrániť, lebo aj krátka jazda s „voľnou“ kľukou môže byť príčinou nenávratného znehodnotenia kľúk. Rovnakým spôsobom treba kontrolovať aj dotiahnutie pedálov v kľuke. Stav bovdenov bŕzd a radenia – opäť sa netreba spoliehať na to, že bovden „vydrží“, keď je mechanicky poškodený. Prehliadka rámu bicykla – týka sa najmä zvarov, kde sa môže v ojedinelých prípadoch objaviť prasklina.

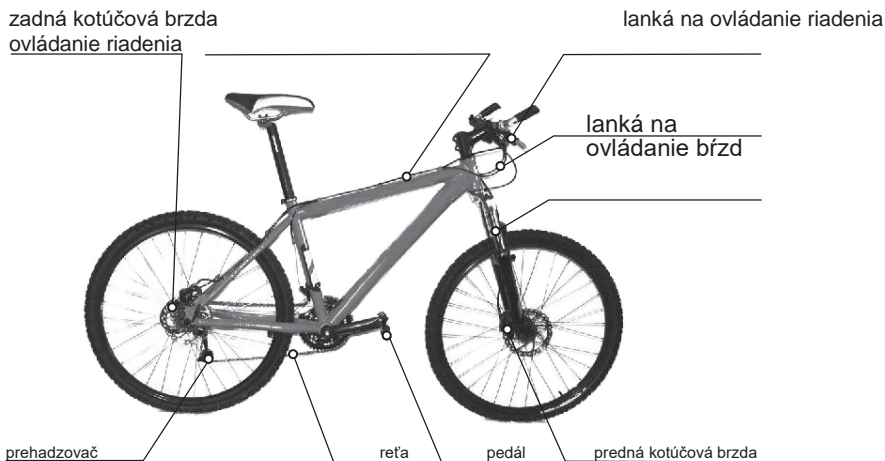
• každý rok

Bicykel pred sezónou či po nej zverte autorizovanému servisu, ktorý ho prezrie. Nie všetky chyby, predovšetkým tie skryté, sú laickým pohľadom viditeľné. Dôverujte svojmu servisu – predajcovi bicyklov. Presnú podobu servisného plánu a plánu údržby svojho bicykla konzultujte so svojim predajcom bicyklov, ktorý ho navrhne v závislosti od modelu vášho bicykla a spôsobu jeho používania. Vyššie uvedené intervaly sú odporúčané maximálne intervaly pravidelnej údržby bicykla, t. j. nie je možné ich v žiadnom prípade predĺžiť. V prípadoch intenzívnejšieho používania bicykla alebo na základe inštrukcií predajcu bicyklov odporúčame skrátiť ich a rozšíriť rozsah vykonávaných úkonov. Napr. v prípadoch, keď sa bicykel prevádzkuje v zhoršených klimatických podmienkach, ťažkom teréne alebo keď je bicykel vybavený špecifickými komponentmi, pre ktoré výrobca určil iný interval a rozsah pravidelnej údržby (presné inštrukcie k servisu špecifických komponentov poskytnete váš predajca bicyklov).

ZÁRUKA – VŠEOBECNÉ ZÁSADY

- 1) Firma **BIKE FUN INTERNATIONAL s.r.o.** poskytuje na svoje výrobky záruku 24 mesiacov na rám a súčiastky.
- 2) Firma **BIKE FUN INTERNATIONAL s.r.o.** opraví na svoje náklady všetky chyby spôsobené chybným materiálom, spracovaním, konštrukciou a montážou, ktoré sa vyskytnú počas záručnej lehoty. Záruka sa nevzťahuje na poškodenia zapríčinené haváriou, preťažovaním rámu alebo bicykla extrémnou záťažou, nesprávnym používaním, obsluhou alebo údržbou vykonávanou inak, ako je stanovené výrobcom v tomto návode, nesprávnym uskladnením alebo neodborne vykonanou opravou.
- 3) Záruka musí byť uplatnená bezodkladne. Záručnú opravu vykonajú opravovne najneskôr do 30 dní. Záručná lehota sa predlžuje o čas vykonávania záručnej opravy. Výrobca bicykla nezodpovedá za škodu zapríčinenú chybou, ktorá neexistovala v čase, keď výrobca uviedol výrobok na trh, alebo ak vznikla neskôr a zároveň nezodpovedá za škodu, ktorú spôsobil svojím konaním alebo nedbanlivosťou poškodený alebo osoba, za ktorú je poškodený zodpovedný. Za takéto konanie či nedbanlivosť sa považuje hlavne nedodržovanie zásad uvedených v tomto návode na obsluhu.

Výrobca bicykla nezodpovedá za škodu zapríčinenú chybou, ktorá neexistovala v čase, keď výrobca uviedol výrobok na trh, alebo ak vznikla neskôr a zároveň nezodpovedá za škodu, ktorú spôsobil svojím konaním alebo nedbanlivosťou poškodený alebo osoba, za ktorú je poškodený zodpovedný. Za takéto konanie či nedbanlivosť sa považuje hlavne nedodržovanie zásad uvedených v tomto návode na obsluhu.



POSKYTNUTIE ZÁRUKY V JEDNOTLIVÝCH KONKRÉTNÝCH PRÍPADOCH

Rám a predná pevná vidlica – záruka sa vzťahuje na chybu materiálu, jeho spoje a prehrdzavenie.

Záruka sa nedá uplatniť na poškodenia spôsobené haváriou alebo neodbornou opravou. Deformácie ramien a koncoviek smerom vpred, vzad alebo do strany sú vždy spôsobené preťažovaním alebo haváriou.

Riadenie – záruka sa vzťahuje na chyby materiálu. Neuznáva sa deformácia stĺpika predstavca pri vsunutí nad značku.

Stredové zloženie – záruka sa vzťahuje na chyby materiálu a jeho tepelné spracovanie.

Bežné nastavovanie vôle nie je predmetom garančných opráv. Rovnako sa neuznávajú zdeformované alebo vytrhnuté závitové súčasti a poškodený štvorhran kľúk.

Pedále – záruka sa vzťahuje na chybu materiálu. Na prasknutý rám, ohnutú os pedála alebo na pedál vytrhnutý z kľuky nemôže byť uplatnená záruka.

Pneumatiky – záruka sa poskytuje na výrobné chyby (krivý plášť a pod.). Na plášť predratý od brzdových gumičiek, jeho opotrebovanie jazdou alebo prebrzdením sa záruka nevzťahuje.

Kolesá – záruka sa vzťahuje na chyby materiálu (prasknutý ráfik, náboj, ozubené koliesko, os, špica – do 30 dní) vrátane chýb povrchovej úpravy.

Brzdy, prehadzovač a prešmykovač – záruka sa vzťahuje na chyby materiálu. Na nastavenie sa záruka nevzťahuje. Skladovaním, manipuláciou a jazdou sa nastavenie čiastočne mení a jeho doladovanie patrí k bežnej údržbe.

Sedadlo, sedlovka – uznáva sa chyba materiálu, posudzuje sa z hľadiska funkčnosti. Ryhy spôsobené posunom sedlovky v sedlovej rúrke sa reklamovať nedajú.

Reťaz – predmetom záruky je chyba materiálu alebo pretrhnutie. Na bežné opotrebovanie alebo oslabenie funkcie vplyvom zanedbania údržby sa záruka nevzťahuje.

Odrázky – odlomené alebo rozbité odrázky nie sú predmetom záruky.

Celoodpružený rám – záruka sa vzťahuje na materiál, zvary a na jednotlivé pohyblivé súčasti. Zásadne ju nemožno uplatniť na poškodenia spôsobené:

- haváriou
- pretekárskou činnosťou
- preťažovaním v extrémnych podmienkach (zjazd po náročnom teréne, jazdou vo vode a snehu)
- vystavením poveternostným podmienkam (dážď, slnko, uskladnenie vo vlhkom prostredí)
- neodbornou opravou
- jazdou dvoch ľudí naraz
- násilným poškodením
- skokmi pri jazde
- nedostatočnou údržbou

Záruka sa však nevzťahuje na pohyblivé súčasti mechanizmu, ak tieto súčasti neboli dostatočne dotiahnuté a napriek tomu došlo k použitiu bicykla. Tieto súčasti sa používaním opotrebovávajú, a preto je potrebná ich pravidelná údržba.

Upozornenie: Ak nemáte skúsenosti s opravami celoodpružených rámov, zverte servis kvalifikovanému mechanikovi.

Každý pád môže ohroziť váš život či zdravie alebo spôsobiť škodu na vašom bicykli či tretím osobám. Pri jazde na bicykli by sa na toto varovanie nemalo nikdy zabúdať.

DÔLEŽITÉ UPOZORNENIE

Reklamácie sa nevzťahujú na bežnú údržbu bicykla:

1. Voľné kľuky na stredovej osi (nedotiahnutá stredová skrutka).
2. Vôľa v hlavovom zložení (nedotiahnuté poistné matice hlavového zloženia).
3. Nesprávna funkcia bŕzd (spôsobená používaním a následným opotrebovaním brzdových obložení, predĺžením brzdových laniek).
4. Padanie reťaze (spôsobené nesprávnym zaradením prevodových pomerov, následného križenia reťaze a spadnutia alebo dretia o iné ozubené kolieska).
5. Nesprávny chod prehadzovača alebo prešmykovača (vytiahnutie radiacich laniek a následná nedostatočná údržba).
6. Vôľa v prednom a zadnom náboji (nedotiahnuté kónusy v nábojoch).

ZÁRUČNÝ LIST

ZÁRUKA NA RÁM A KOMPONENTY

- 24 mesiacov na rám a komponenty

VŠEOBECNÉ ZÁSADY

Firma BIKE FUN International s.r.o. potvrdzuje, že bicykel uvedeného typu a výrobného čísla zodpovedá štátnym normám a technickým predpisom. Na tento bicykel poskytuje záruku odo dňa predaja konečnému spotrebiteľovi. Záručná lehota sa predlžuje o čas vykonávania záručnej opravy. Firma opraví na svoje náklady všetky chyby, ktoré sa vyskytnú v tejto lehote, ak boli spôsobené chybným materiálom, spracovaním, konštrukciou a montážou. Záručnú opravu vykoná firma v lehote stanovenej príslušnými predpismi.

PODMIENKY ZÁRUKY

- výrobok musí byť používaný výhradne na účel, na ktorý bol vyrobený
- výrobok musí byť riadne skladovaný a udržiavaný podľa návodu
- pri uplatnení záruky musí byť bicykel kompletný a vyčistený
- záruku si môžete uplatniť výlučne na obchodnom mieste, kde bol výrobok zakúpený; musíte pritom predložiť bloček s uvedeným dátumom kúpy. Popíšte prosím reklamáciu.
- pritom môže pomôcť fotografia.

Zásadne vždy uviesť číslo rámu WBF..... (p. dolná rúrka rámu).

NÁROK NA ZÁRUKU ZANIKÁ

- ak sa zistilo, že k poškodeniu výrobku nedošlo vinou výrobcu, ale používateľa (haváriou, neodbornou opravou, nesprávnym uskladnením a pod.)
- neuplatnením nároku na záruku v záručnej lehote
- ak výrobok nebol riadne používaný a udržiavaný podľa návodu
- na bežné opotrebovanie jednotlivých súčastí sa záruka nevzťahuje

Na ďalšie otázky vám ochotne odpovie váš partner Volkswagen alebo servisná horúca linka BFI (jazyk: angličtina).

BIKE FUN International s.r.o.

Areál Tatry 1445/2
742 21 Kopřivnice
Česká republika

Servisná horúca linka
Telefón: 00420 591005820

Email: service.center@bikefunint.com

Otváracie doby: Pondelok – Piatok 08.00 -17.00 hod

Гарантийный паспорт



ibfi

Содержание

Введение

Основная терминология велосипеда

Первые 150 км

На что обращать внимание при обкатке

Каким образом ездить в период обкатки?

Инструменты, без которых не обойтись

Основные инструкции

Инструкция по сборке

Рекомендуемые моменты затяжки велосипедных деталей

Регулировка велосипеда

Установка переднего колеса

Установка руля

Установка седла

Настройка положения и наклона седла

Настройка правильной высоты седла

Установка карбонового штоля

Установка тормозного тросика

Регулировка тормозов

Установка педали

Работа заднего и переднего переключателя скоростей

Передний переключатель скоростей

Задний переключатель скоростей

Настройка тросика

Установка подшипников

Рулевой набор

Подтяжка АHEAD рулевого набора

Втулки

Быстрозажимные соединения

Каретка

Педали

Детские велосипеды

Уход за велосипедом

Гарантия – общие принципы

Предоставление гарантии в отдельных конкретных случаях

Важные предупреждения

Примечания

Общие принципы

Гарантийные обязательства

Претензия по гарантии прекращается

Уважаемый покупатель!

Компания BIKE FUN INTERNATIONAL благодарит Вас за покупку ее изделия – велосипеда ROCK MACHINE, который оснащен компонентами именитых компаний. Горный велосипед предназначен для езды вне дорог и не предназначен для эксплуатации на дорогах общего пользования, если он не оснащен крыльями и освещением. Горные и городские велосипеды (City bike), которые оснащены крыльями и освещением, предназначены для эксплуатации на дорогах общего пользования. При пользовании велосипедами на общественных транспортных коммуникациях необходимо соблюдать соответствующие национальные юридические предписания (регламентирующие, например, использование освещения и стеклянных отражателей).

Велосипед можно использовать только в целях, для которых он был создан. Для ухода за велосипедом Вам будет служить настоящая инструкция, которая содержит гарантийные обязательства.

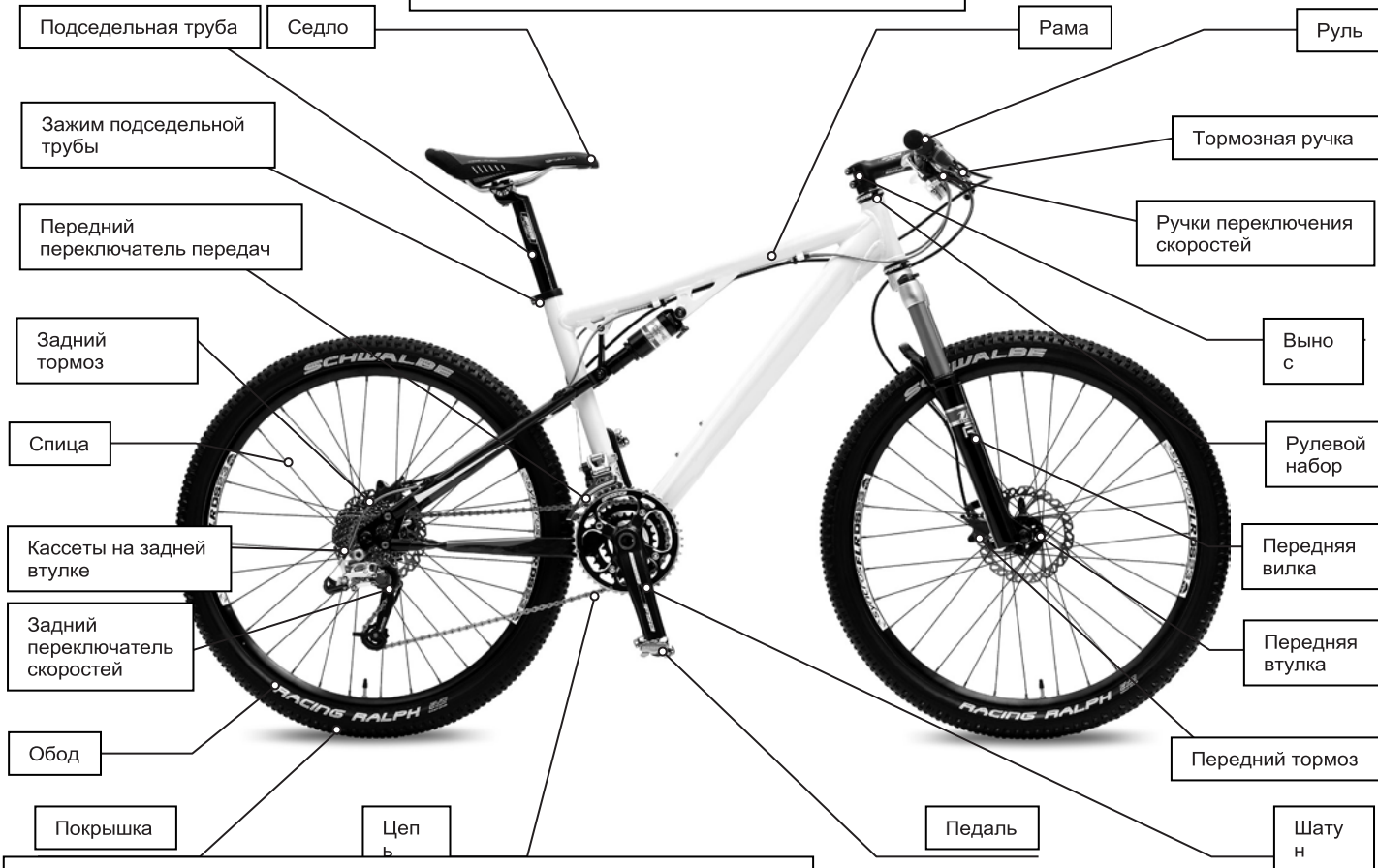
Компания BIKE FUN INTERNATIONAL, изготовитель вашего нового велосипеда, желает Вам много приятных и безопасных километров.

Внимание! Велосипед предварительно смонтирован и не готов к эксплуатации. Для надлежащего выполнения окончательного монтажа, обеспечивающего безопасную эксплуатацию, обратитесь в специализированную велосипедную мастерскую.

Общее предупреждение

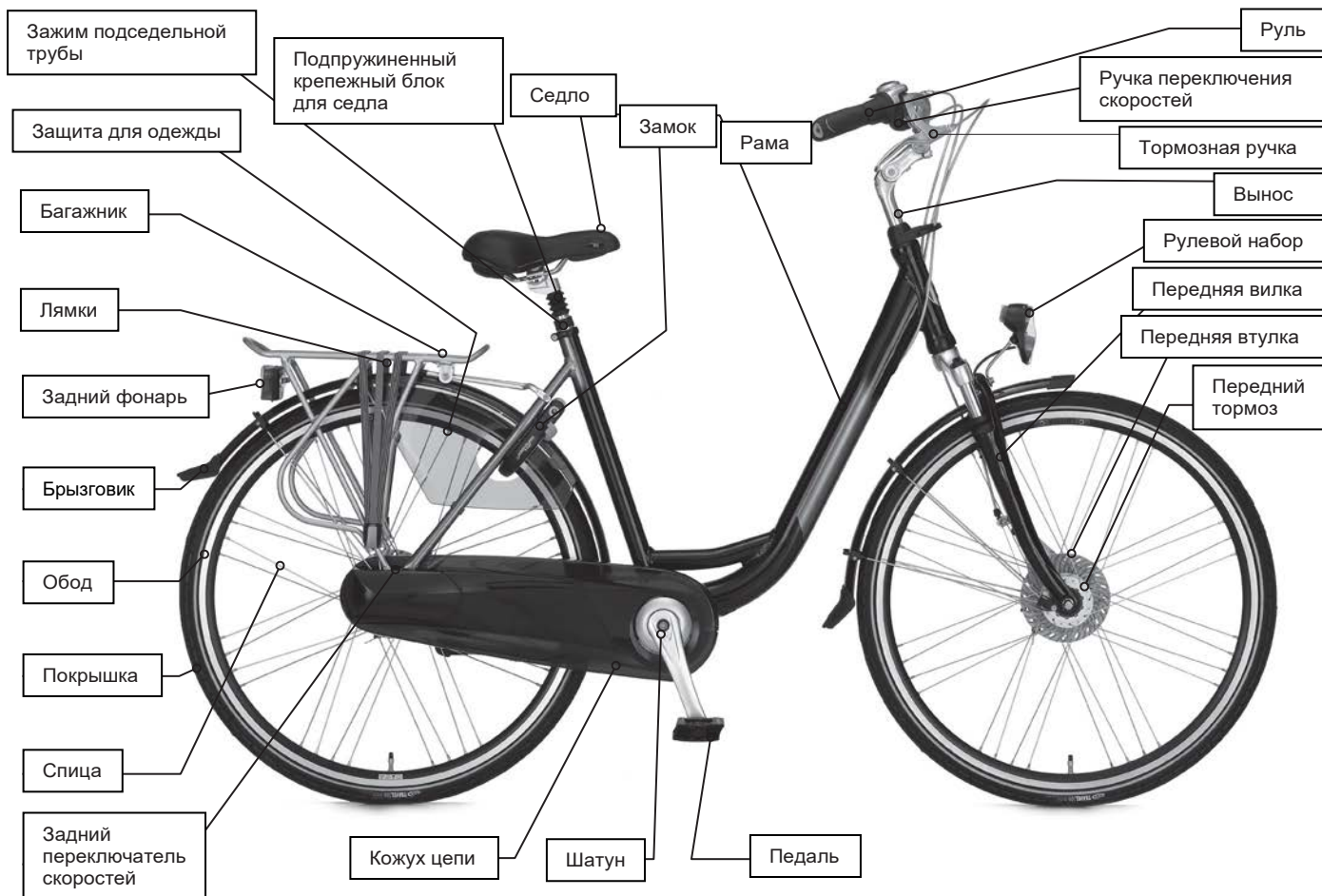
Велоспорт требует соблюдения наибольшей осторожности. Для снижения рисков несчастных случаев необходим тщательный уход за велосипедом. Настоящее руководство содержит большое количество предупреждений и предостережений, касающихся последствий нерегулярного отношения к уходу или регулярному техническому контролю вашего велосипеда. Многие из этих предупреждений гласят: «Если вы теряете контроль, вы можете упасть». Так как в результате падения может произойти травма или даже смерть, никогда не забывайте об этих предупреждениях. При езде на велосипеде рекомендуем использовать защитный шлем и другую защитную экипировку.

ОСНОВНАЯ ТЕРМИНОЛОГИЯ ВЕЛОСИПЕДА

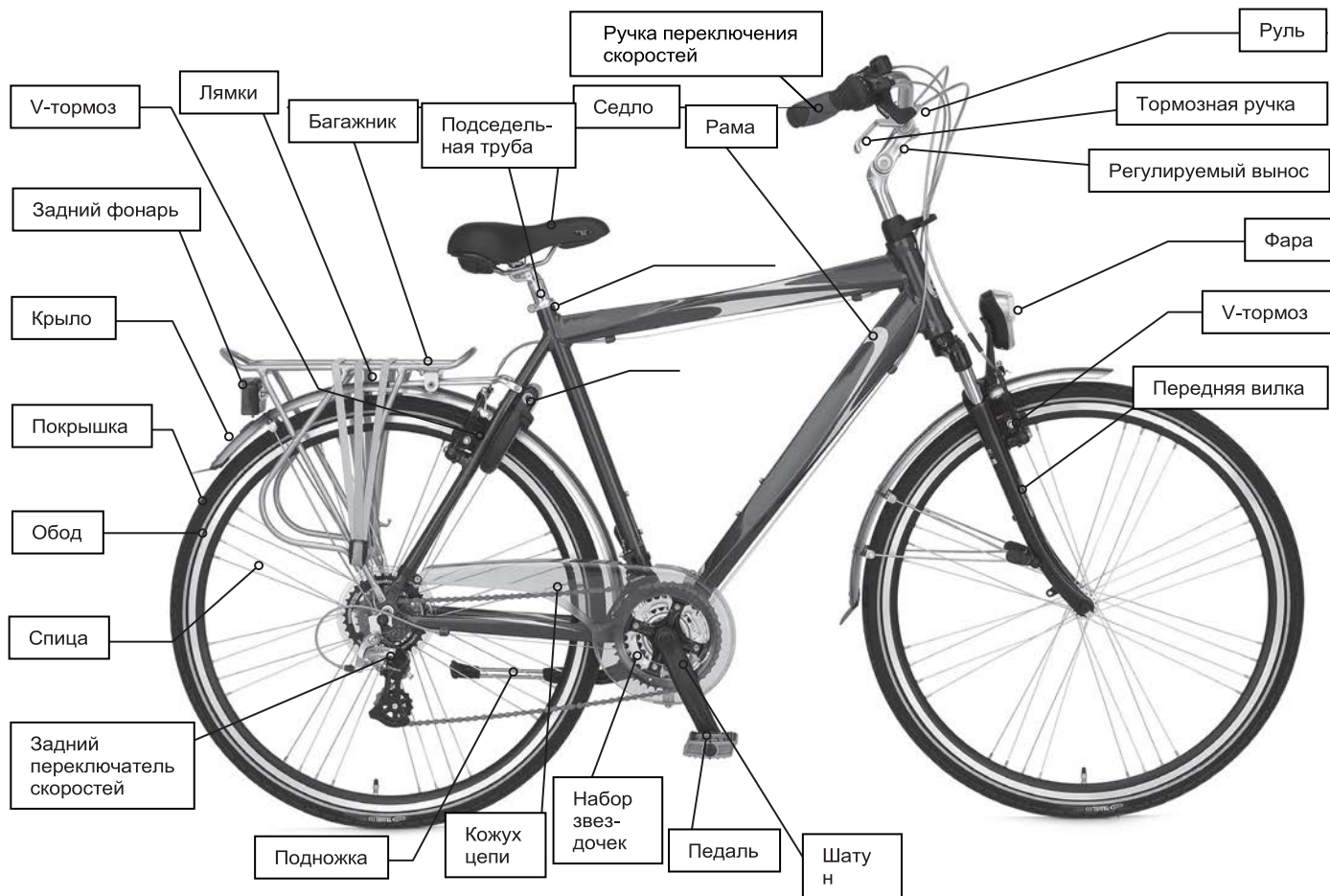


Примечание. Оснастка велосипеда меняется в зависимости от категории.

ОСНОВНАЯ ТЕРМИНОЛОГИЯ ВЕЛОСИПЕДА - ГОРОДСКОЙ ВЕЛОСИПЕД



ОСНОВНАЯ ТЕРМИНОЛОГИЯ ВЕЛОСИПЕДА - ТРЕКИНГОВЫЙ ВЕЛОСИПЕД



ОТДЕЛЬНЫЕ КАТЕГОРИИ ВЕЛОСИПЕДОВ И ИХ ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ:

Детские велосипеды ISO 4210-2: все детские велосипеды до размера колес 20" предназначены для использования на спортплощадках и закрытых территориях только под надзором родителей или ответственного лица. Рекомендуемая нагрузка велосипеда с размером колеса 20" не более 30 кг; размером 24" – не более 45 кг.

МТВ-велосипеды ISO 4210-2: предназначены для спортивного катания вне дорог. Рекомендуемая нагрузка: не более 100 кг.

Шоссейные велосипеды ISO 4210-2: разработаны исключительно для шоссейных дорог и дорог с гладкой поверхностью. Рекомендуемая нагрузка: не более 100 кг.

Трековые и городские велосипеды ISO 4210-2: предназначены для эксплуатации на дорогах общего пользования с несложным рельефом местности в туристических целях. Рекомендуемая нагрузка: не более 120 кг

Электрические велосипеды: велосипеды со вспомогательным электрическим приводом - Е РАС (велосипеды с электрическим ассистентом, e-bike), на которые распространяются такие же условия, как и на обычные велосипеды. Для их использования не нужен регистрационный номер, технический паспорт, государственный технический осмотр и страховой полис. Для езды на электровелосипеде не нужны водительские права, а если Вам больше 18 лет, то не нужен и велосипедный шлем. Рекомендуемая нагрузка: не более 120 кг. Электровелосипеды в большинстве стран с юридической точки зрения относятся к категории велосипедов. Ознакомьтесь со специфическими и местными нормативными актами в вашей стране.

Все наши велосипеды рассчитаны на следующую максимальную общую грузоподъемность (суммарный вес велосипеда, велосипедиста и груза):

Детские велосипеды: до размера колес 20" – 45 кг, до размера колес 24" – 60 кг

Шоссейные и МТВ велосипеды: 115 кг

Трековые и городские велосипеды: 140 кг

Электровелосипеды: 145 кг

КАТЕГОРИИ ВЕЛОСИПЕДОВ



High-Performance Road

- УСЛОВИЯ 1-го ТИПА: велосипед предназначен для езды по асфальтированной поверхности, где шины не теряют контакта с землей.
- ПРЕДНАЗНАЧЕН: только для езды по дорогам с твердым покрытием.
- НЕ ПРЕДНАЗНАЧЕН: для езды по бездорожью, для велокросса, туристических поездок с багажниками или корзинами.
- СРАВНЕНИЕ: Использование материала оптимизировано для обеспечения низкого веса и удельной мощности.



Велосипеды 2-й категории предназначены для езды по ухоженным гравийным или глиняным дорогам с небольшим уклоном, где шины не обязательно должны находиться в постоянном контакте с поверхностью дороги. Максимальная высота прыжков, подскоков менее 15 см (6").



Горный велосипед (рессорной подвеской)

УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ 3-го ТИПА

Езда по дорожкам, преодоление небольших препятствий и умеренно сложных технических пассажей, а также участков, где шины краткое время не касаются земли, прыжки и подскоки менее 61 см (24").

- НЕ ПРЕДНАЗНАЧЕН: для стилей езды «Hardcore Freeriding», «Extreme Downhill», «Dirt Jumping», «Slopestyle», а также очень агрессивных или экстремальных стилей езды. Не предназначен для прыжков и жесткого приземления при преодолении препятствий.



All Mountain

- УСЛОВИЯ 4-го ТИПА: Велосипеды предназначены для езды в условиях типа 1, 2 и 3, а также для езды по неподготовленным, технически сложным поверхностям со средними препятствиями и небольшими буграми.
- ПРЕДНАЗНАЧЕН: для езды по тропинкам в гору. Велосипеды типа All-Mountain позволяют ездить по пересеченной местности с большими препятствиями и средними буграми, прыжки и подскоки менее 122 см (48")
- НЕ ПРЕДНАЗНАЧЕН: для экстремальных форм прыжков / езды типа «Hardcore Freeriding», «Freeriding», «Downhill», «North Shore», «Dirt Jumping», «Hucking».



Gravity, Freeride и Downhill

- УСЛОВИЯ 5-го ТИПА: Велосипеды предназначены для прыжков, hucking, высоких скоростей и агрессивной езды по неровным поверхностям или для приземлений на ровные поверхности. Однако этот тип езды экстремально опасен и непредсказуемо нагружает велосипед, что может привести к перегрузке рамы, вилки и отдельных деталей. Если Вы хотите ездить по местности 5-го типа, то необходимо предпринимать меры безопасности: более частый контроль велосипеда и замена оснащения. Также необходимо использовать комплексное оборудование для обеспечения безопасности – например, интегральный шлем, защиту для голени, локтей и позвоночника.
- ПРЕДНАЗНАЧЕН: для езды по самой сложной пересеченной местности, по которой должны ездить только самые опытные велосипедисты. Термины «Gravity», «Freeride» и «Downhill» описывают типы езды hardcore mountain, north shore, slopestyle. Речь идет об экстремальном стиле езды, а термины, которые его описывают, постоянно меняются.
- НЕ ПРЕДНАЗНАЧЕН: для того, чтобы это было предлогом попробовать что угодно.



Детские велосипеды

Велосипеды, предназначенные для детей. Необходим постоянный контроль взрослых. Избегайте мест, где ездят автомобили, где есть препятствия или другие опасности, включая наклонные поверхности, бордюры, лестницы, канализационные люки, а также избегайте неровных поверхностей и мест вблизи бассейнов.

Если вес велосипедиста, включая багаж, превышает норму, свяжитесь с продавцом велосипеда, который в случае необходимости произведет необходимую регулировку велосипеда. Использование велосипеда для других целей, отличающихся от целей, указанных в отдельных категориях, может привести не только к его преждевременному износу, но и к серьезному повреждению компонентов и серьезной травме велосипедиста, за которую производитель и продавец велосипеда не несут ответственности. Неправильное использование велосипеда может также привести к прекращению действия гарантии.

БАГАЖ

Существуют различные способы перевозки багажа на велосипеде. ваш выбор будет прежде всего зависеть от веса и объема багажа, а также от велосипеда, которым вы собираетесь воспользоваться. Велосипедисты – как ездоки на горных велосипедах, так и велогонщики – как правило, пользуются рюкзаком. По поводу подходящих багажников консультируйтесь с продавцом вашего велосипеда.

По возможности закажите установку багажника у квалифицированного персонала магазина.

МОНТАЖ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АКСЕССУАРОВ ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДА

Прежде чем покупать любые аксессуары для вашего велосипеда (спидометр, велозвонок, фонарь, багажник, сумку, детское сиденье, подножку и т.п.), всегда обращайтесь к своему продавцу и проконсультируйтесь с ним, подходит ли данное оснащение к вашему типу велосипеда. Во время монтажа действуйте согласно инструкциям производителя или поставщика аксессуаров. Неправильно установленный, непригодный или не утвержденный аксессуар может отрицательно повлиять на функциональность велосипеда, в результате чего привести к потере контроля над велосипедом и к падению велосипедиста.

При замене шатунов или покрышек, или же при установке крыльев уделяйте пристальное внимание возможному уменьшению расстояния между носком ботинка и покрышкой.

ПЕРЕВОЗКА ДЕТЕЙ

Детское сиденье крепится к раме велосипеда. Крепления часто предназначены для временного пользования, таким образом детское сиденье может быть прикреплено практически к любому велосипеду, оснащенному необходимыми принадлежностями. Детское сиденье можно установить только в том случае, если велосипед оснащен защитой пружин седла. Не устанавливайте детское сиденье на велосипед с незащищенными пружинами седла, чтобы избежать защемления пальцев ребенка. Ознакомьтесь с предписаниями по транспортировке детей, действующими в вашей стране. С соответствующими вопросами обращайтесь к продавцу вашего велосипеда. Присоединение детских колясок и тележек к велосипеду как правило запрещено.

ПЕРЕД КАЖДЫМ ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ

Перед каждым использованием проверьте общее состояние велосипеда:

- убедитесь, что все крепежные материалы должным образом затянуты и нет какой-либо деформации, царапин или других механических повреждений деталей,
- тщательно ознакомьтесь с элементами управления велосипеда, главным образом тормозами, манетками и педалями,
- тщательно проверьте состояние велосипеда – см. главу «Основные инструкции».

ПЕРВЫЕ 150 км

Первые 150 км можно считать разминкой, в течении которой жизнь велосипедиста заполняется эмоциями и разнообразными впечатлениями от нового вида спорта, но в то же время происходит тест надежности и долговечности велосипеда.

НА ЧТО ОБРАЩАТЬ ВНИМАНИЕ ПРИ ОБКАТКЕ?

Несмотря на то, что каждый велосипед проходит предпродажную подготовку, для надежной эксплуатации и процесса стабилизации отдельных частей необходимо время, т.к., все что движется и вращается, должно создать нужные площади соприкосновения. Со временем между соприкасающимися деталями возникают зазоры, а зафиксированные соединения имеют свойство терять прочность. Что это значит? Сначала педали могут работать с трудом, но с

течением времени образуются зазоры. Аналогичная ситуация у подседельной трубы, которая изначально трудно устанавливается.

У дорогих компонентов с налаженными узлами данная проблема в большинстве случаев решается разовой наладкой. Части со штампованными, часто некруглыми и мало твердыми площадями для шарикоподшипников трудно регулируются и достижение их долгосрочной оптимальной наладки практически невозможно. Внимательно следите за всеми местами крепежа и соединения деталей, небрежный уход за которыми может влиять на безопасность эксплуатации велосипеда.

Внимание!

Если в ходе эксплуатации отдельные узлы или части велосипеда получили повреждения, немедленно замените их! Используйте исключительно оригинальные запчасти, купленные у фирменных авторизованных продавцов велосипедов!

Рекомендуем отдавать ваш велосипед для проверки в авторизованные сервисные мастерские как минимум один раз в год! В случае аварии настойчиво рекомендуем передать велосипед в официальный пункт авторизованного обслуживания.

1. Соединение шатуна с осью каретки

- Подтяжкой болта/гайки проверьте соединение шатуна с осью каретки, сначала перед каждой поездкой, потом время от времени, и всегда, когда из каретки слышны посторонние звуки или есть подозрение на возникновение зазора. На повреждения, возникшие при недостаточной затяжке болта шатуна, гарантийные обязательства не распространяются.

2. Затяжка педалей

- После каждой поездки нужно с помощью ключа № 15 проконтролировать, достаточно ли затянуты педали. На повреждения, возникшие при недостаточной затяжке педалей, гарантийные обязательства не распространяются.

3. Резьбовая рулевая

- Перед каждой поездкой убедитесь в том, что контргайка резьбового соединения штока вилки затянута и постукиванием переднего колеса проверьте, не возник ли зазор, который может уничтожить чашки подшипников. На повреждения, возникшие при недостаточной затяжке рулевой, гарантийные обязательства не распространяются.

Интегрированная рулевая

- Перед каждой ездой убедитесь в том, что затяжка шестигранного болта, размещенного наверху рулевой, достаточна и постукиванием переднего колеса проверьте, не возник ли зазор, который может уничтожить чашки подшипников. На повреждения, возникшие при недостаточной затяжке рулевой, гарантийные обязательства не распространяются.

4. Болты выноса

- Время от времени нужно подтягивать все болтовые соединения выноса – плохо закрепленный руль очень опасен для езды.

5. Тормоза

- Перед каждой поездкой нажмите на обе тормозные ручки и визуально проконтролируйте, равномерно ли тормозные колодки переднего и заднего тормозов прикасаются к ободу – далее см. «Основные инструкции».

КАКИМ ОБРАЗОМ ЕЗДИТЬ В ПЕРИОД ОБКАТКИ?

Особенно внимательно! Не катайтесь быстро, избегайте экстремальные спуски на сложных участках местности. Вы можете позволить себе это только после преодоления чувства неуверенности и получения достаточных навыков в управлении вашим новым велосипедом. На первых километрах приобретайте опыт, наблюдайте за велосипедом и следите за тем, чтобы

все фиксированные соединения были надежно затянуты. Всегда берите с собой инструменты и следите за вашим новым велосипедом.

С помощью регулировочного болта переключателя скорости, в большинстве случаев на пол-оборота или один оборот, возможно восстановить правильную настройку. У переднего переключателя регулировку осуществляют с помощью установочного болта на переключении скоростей, но иногда причиной является слишком или мало натянутый тросик и тягу нужно отрегулировать.

Случается, что при неправильном положении направляющая зацепляется о цепь или даже снижается возможность переключения скоростей. Передний переключатель должен быть параллельным с преобразователями и на правильной высоте. Регулировка представляет собой не только нужное, а необходимое условие правильной эксплуатации велосипеда. Если цепь не в порядке, привод не может правильно работать.

Жесткое звено – это снижение проходимости цепи через направляющую, его неправильное зацепление за зубья звезды и особенно у наименьших это проявится выстреливанием или перешакиванием. Также и сухая цепь своим механическим сопротивлением затрудняет езду и существенно замедляет процесс переключения скоростей.

Для смазки предпочитайте жидкие масла с тефлоном и высокой способностью проникать внутрь (напр. GT 85) или специальные смазки для цепей (Castrol). Излишнее масло после смазки цепи необходимо стереть. Уделяйте внимание цепи с начала до конца ее технической жизни. В случае использования неисправной цепи, вы будете вынуждены менять кассету, а также переключатели. (Но это ни в коем случае не случится в течение первых 150 км).

ИНСТРУМЕНТЫ, БЕЗ КОТОРЫХ НЕ ОБОЙТИСЬ

- шестигранные ключи 8, 6, 5, 4, 3, 2
- тонкие односторонние ключи 17, 14, 13
- крестовая отвертка малая и большая
- монтажные рычаги
- односторонние ключи 15, 10 (2x), 9, 8
- ключи к рулевой 40, 36, 34
(2 в зависимости от требуемого размера)
- набор для ремонта велокамеры
- велосипедный насос

Расширенное оборудование

- клепальщик цепи НГ
- съемник для шатуна
(с соответствующим односторонним ключом)
- приспособление для ослабления кассеты 2
- измеритель износа цепи и звездочек
- съемники или специальные ключи для кассет
- глухой гаечный ключ 14 (15) мм
- центровочный инструмент

Многие ремонтно-восстановительные работы требуют специальных знаний и инструментов. Никогда не начинайте какие либо работы с велосипедом, если у вас есть малейшие сомнения в вашей способности грамотно завершить их. Небрежный уход может поставить под угрозу вашу жизнь или здоровье, привести к повреждению велосипеда или третьих лиц.

ОСНОВНЫЕ ИНСТРУКЦИИ

Предупреждение: велосипед снабжен множеством подвижных компонентов (сложная колесная передача, переключатель, цепь и т.п.), при пользовании которыми возникает риск захвата конечности, волос или части одежды. Поэтому проявляйте особую осторожность не только при обычном пользовании велосипедом, но и при его техническом обслуживании.

Срок службы велосипеда и его компонентов ограничен, а материалы, из которых они изготовлены, со временем подвергаются усталости. Если срок определенного компонента заканчивается, он может внезапно дать сбой в работе, став причиной серьезной травмы или даже смерти велосипедиста. При появлении каких-либо сигналов, свидетельствующих об

окончании срока службы определенного компонента, его необходимо немедленно заменить.

Авария может стать причиной преждевременного окончания срока службы определенных компонентов велосипеда. Они могут неожиданно отказать и стать причиной потери контроля над управлением велосипедом, могут поставить под угрозу ваше здоровье и жизнь, а также причинить ущерб вашему велосипеду или другим лицам.

Погнувшиеся детали, прежде всего изготовленные из алюминия, могут совершенно неожиданно сломаться. Эти детали нельзя ремонтировать или выправлять, потому что все также остается риск их поломки. Особенно это касается вилки, руля, кронштейна крепления руля, рычагов и педалей. Если в отношении данных деталей у вас имеются сомнения, самое безопасное решение – заменить их. Обратитесь для этого к продавцу вашего велосипеда.

Длительное воздействие прямых солнечных лучей на велосипед может привести к выцветанию или изменению люминесцентных и неоновых цветов. Не рекомендуем подвергать велосипед воздействию прямых солнечных лучей и хранить его под прямыми солнечными лучами.

Если ваш велосипед оснащен карбоновыми компонентами, то после аварии совершенно необходим его осмотр квалифицированным специалистом у продавца велосипеда. Карбон – чрезвычайно прочный и долговечный материал, отличающийся низким весом. Благодаря этим свойствам карбон годится для изготовления высококачественных деталей.

Однако карбон вместе с этим хрупкий, а в случае аварии у него появляется тенденция ломаться в месте изгиба. Если карбоновая деталь подвергается какому-либо сильному удару или чрезмерной нагрузке, ее повреждение не обязательно должно быть заметным. Однако это не означает, что деталь не повреждена. То есть повреждение внутренних карбоновых волокон не обязательно должно проявиться в виде изменений поверхности материала.

Поэтому использовать карбоновые детали после сильного удара по ним или после чрезмерной нагрузки на них – дело очень опасное.

Поврежденные карбоновые компоненты могут неожиданно лопнуть и стать причиной травмы велосипедиста. Если карбоновая рама, вилка или какой-либо другой компонент вашего велосипеда начинают издавать щелкающие звуки или на них появились вмятины, деформация, изменился их цвет, появились царапины или бороздки, ни в коем случае не пользуйтесь вашим велосипедом до замены поврежденной детали! Немедленно свяжитесь с продавцом вашего велосипеда и проконсультируйтесь у него по поводу возникшей ситуации.

На карбоновые компоненты никогда не должна воздействовать высокая температура, которая необходима, например, при напылении порошкового покрытия или при обжиге лака. Такая температура может повредить компонент. Также избегайте хранения велосипеда в автомобиле, если на велосипед попадает интенсивный солнечный свет. Кроме того, не храните велосипед вблизи источников теплового излучения.

Передняя вилка:

Согнутые или поврежденные вилки должны быть заменены, никогда их не ремонтируйте.

Переднее колесо:

Колесо должно быть вставлено в переднюю вилку и как следует затянуто контргайками. Втулка уплотнена от влаги и загрязнений, но ее нужно периодически контролировать, особенно после езды в сложной местности (сложный рельеф местности в данном руководстве означает пыльные, грязные, с выбоинами места и т.д.). При повороте руля колесо должно свободно вращаться с очень малым трением или зазором.

Езда с плохо настроенным эксцентриком может вызвать колебание или выпадение колеса, которые могут повредить велосипед и привести к серьезным травмам или смерти. Это может поставить под угрозу вашу жизнь, здоровье или привести к повреждению велосипеда или третьих лиц.

Поэтому необходимо:

- 1) Попросить продавца вашего велосипеда, чтобы он вам показал конкретные приемы безопасного закрепления и снятия колеса.
- 2) Понять и применять правильный метод зажима колеса с помощью эксцентрика.
- 3) Перед каждой поездкой убедитесь, если колесо надежно закреплено. Удаление или повреждение эксцентрика может вызвать колебание и может стать причиной недействительности гарантии и привести к серьезным травмам или смерти. Неправильная настройка эксцентрика может вызвать вибрации и может стать причиной недействительности гарантии и привести к важным травмам или смерти.
- 4) Перед каждой поездкой убедитесь, что обод не изношен, это может угрожать жизни или здоровью или привести к повреждению велосипеда или третьих лиц.

Заднее колесо:

Колесо должно быть вставлено в заднюю вилку и как следует затянуто контргайками. Втулка уплотнена от влаги и загрязнений, но ее нужно периодически контролировать, особенно после поездок в сложной местности. Колесо должно при ручном повороте свободно вращаться с незначительным трением или зазором. Езда с плохо настроенными (не затянутыми) эксцентриками может вызвать колебания или выпадение колеса, которые могут нанести ущерб велосипеду или третьим лицам.

Поэтому необходимо:

- 1) Попросить продавца вашего велосипеда, чтобы он вам показал конкретные приемы безопасного закрепления и снятия колеса.
- 2) Понять и применять правильные методы зажима колеса с помощью эксцентрика.
- 3) Перед каждой поездкой убедитесь, что колесо надежно закреплено. Удаление или повреждение быстросъемного механизма может вызвать колебания или выпадение колеса, которые могут нанести ущерб велосипеду или третьим лицам.
- 4) Перед каждой поездкой убедитесь, что обод не изношен, это может угрожать жизни или здоровью или привести к повреждению велосипеда или третьих лиц.

Обод:

Используйте только неповрежденные и правильно центрированные обода. Регулярно проверяйте их состояние и степень их износа.

Степень износа

а) Системы безопасности – на износ обода указывает глубина продольной линии в тормозной площадке. Если ее глубина минимальная, не используйте обод и обратитесь к своему продавцу велосипеда для его замены.

б) RDA-система – об износе или повреждении обода можно судить по цветной жидкости, вытекающей из полости обода. В таком случае не используйте обод и обратитесь к продавцу вашего велосипеда и потребуйте его замену.

Каретка:

Регулярно контролируйте каретку, всегда после езды по сложной местности. Вал должен свободно поворачиваться без бокового зазора. Защитное кольцо должно быть подтянутым и подшипники хорошо смазаны.

Руль:

Настройте его для своего максимального комфорта и затяните достаточно все болты выноса в месте прохождения руля через вынос.

Обозначение минимального вытяжения не должно быть видно над рулевой. Повреждение ручки руля может стать причиной потери контроля и падения. Вынутая рукоятка руля может стать угрозой для вашей жизни или здоровья, или нанести ущерб вашему велосипеду или третьим лицам. Рекомендуем подтягивать болты укрепления руля на момент 7 Нм. Если ваш руль оснащен надставкой (рогами), рекомендуем затягивать ее на момент 7 Нм.

Использование аэродинамических велосипедных рогов или других надставок на руле может оказать негативное влияние на способность велосипедиста реагировать при торможении и прохождении поворотов.

Задний и передний переключатели:

Следите за их правильной регулировкой. Переключайте скорость только тогда, когда крутите педали и во время подъема пытайтесь облегчить ноги при переключении (снизить напряжение на цепь), избегайте ударов на задний переключатель.

Если у Вас плохо настроенный передний или задний переключатель, никогда не переключайте на наименьшую или наибольшую шестерню. Это может заблокировать цепь и в последствии привести к потере контроля и падению.

Цепь:

- Периодически контролируйте натяжение цепи и в случае необходимости замените ее (после пробега около 1000 км).
- Смазывайте ее и очищайте жидким маслом, излишки смазки стирайте тряпкой.
- Срок службы цепи может варьировать в зависимости от марки цепи и от условий эксплуатации.
-

Цепь рекомендуется заменять в специализированных сервисных центрах. Для односкоростного велосипеда нужно соблюдать достаточное натяжение цепи. Если цепь ослабится, необходимо ее опять натянуть. Цепь натягивайте ослаблением гайки заднего колеса и тягой колеса наружу. Затягивайте гайку заднего колеса до конца.

Городские велосипеды, как правило, оборудованы кожухом для цепи. Этот кожух защищает цепь от грязи и дождевой воды, а велосипедиста - от смазки на цепи. Регулярно проверяйте степень натяжения цепи. Откройте кожух цепи и проверьте ее натяжение. Если при нажиме на цепь (между передней и задней цепными звездочками) она перемещается (по направлению вверх или вниз) примерно на 10 мм, ее натяжение оптимально. Если цепь перемещается более чем на 10 мм, ее натяжение недостаточно и ее необходимо натянуть. Отпустите гайки на заднем колесе и переместите колесо назад. После этого снова затяните гайки.

У трекинговых велосипедов кожух цепи по большей части открыт, он защищает велосипедиста от смазки на цепи.

Камеры и покрышки:

Соблюдайте правильное давление воздуха в шинах, накачивая их на низшее значение из максимальных значений давлений, рекомендуемых и указанных на ободке или покрышке. Используйте ручной или ножной насос. Убедитесь, что шины надлежащим образом вложены в обод.

Никогда не перекачивайте шины. Избыточное давление может повредить шину или обод и привести к повреждению велосипеда, а также к серьезным травмам велосипедиста, прохожих или зрителей. Для накачивания шин никогда не используйте воздушные шланги на автомобильных заправочных станциях.

Шатуны и педали:

Время от времени смазывайте педали, особенно после езды на сложном рельефе. Не пытайтесь выпрямить возможный изгиб шатунов или передних звезд. После первой поездки подтяните болты шатунов, проверьте передние звезды и оси педалей. Никогда не продолжайте

езду, если ослаблены шатуны или педели. На повреждения, возникшие при недостаточной затяжке шатунов и педалей, гарантийные обязательства не распространяются.

Туклипсы:

Использование туклипсов связано со значительным мастерством. Используйте туклипсы для тренировки только вне опасных и оживленных дорог. Не затягивайте туклипсы, пока вы не уверены в их использовании. Контактные педали можно использовать только в сочетании со специально адаптированной обувью, которая плотно прикрепляется к педали. Езда требует глубоких знания использования контактных педалей, в противном случае в ходе езды отвлекается внимание и это приводит к потере контроля и падению. Использование контактных педалей тренируйте только вне опасных и оживленных дорог.

Тормозная система:

ДИСКОВЫЕ ТОРМОЗА:

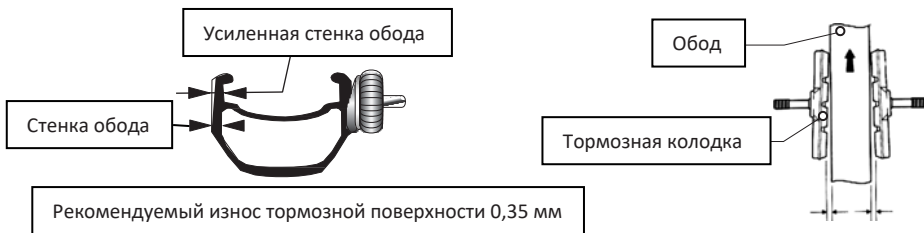
Дисковые тормоза, как и ободные тормоза, активизируются с помощью рычагов, расположенных на руле. Дисковые тормоза характеризуются отличной тормозной силой и хорошей стойкостью к ненастной погоде. По сравнению с ободными тормозами они намного быстрее реагируют на мокрой дороге и почти сразу достигают максимального эффекта торможения. Новым тормозным колодкам необходимо время на «притирание», прежде чем они достигнут своей оптимальной мощности при торможении. Для этого разгонитесь на велосипеде от 30 до 50 раз, увеличивая скорость приблизительно до 30 км/час, и всегда затормозите до полной остановки.

Дисковые тормоза нагреваются во время использования. Поэтому не прикасайтесь к дискам или колодкам, особенно сразу после длительной езды под гору. Для их охлаждения не используйте воду и другие жидкости.

Регулярно проверяйте тормозные колодки на предмет износа. При нажатии на тормозные ручки регулярно визуально проверяйте их на предмет утечки масла из соединения шланг / хомут / рычаг. В случае утечки тормозной жидкости немедленно обратитесь к продавцу, у которого вы приобрели велосипед, потому что утечка может привести к повреждению ваших тормозов.

Тормозные колодки и диски очищайте только спиртом или специальными средствами. Регулярно обращайтесь к продавцу вашего велосипеда для проведения проверки и регулировки тормозов.

Предупреждение: Для моделей с тормозами типа V-brake или ободными тормозами тормозная площадь обода изнашивается. Поэтому нужно уделять внимание износу обода и тормозной колодки. На наших моделях велосипедов Вы найдете два вида маркировки износа обода.



Тормозную колодку удерживайте в расстоянии 2–4 мм от обода с небольшим наклоном согласно рисунку. Проверяйте их износ и в случае необходимости, замените их. Очистите масло или загрязнение, находящееся на ободах и на тормозных колодках.

Очень важна точная регулировка тормозов в отношении к диапазону движения тормозной ручки так, чтобы тормозная сила была полностью использована в объеме данного диапазона. Если не достигается максимальный тормозной эффект в пределах объема движения тормозной ручки, вы можете потерять контроль, что может поставить под угрозу вашу жизнь или здоровье или нанести ущерб вашему велосипеду или третьему лицу.

Предупреждение: Езда в сырую погоду гораздо труднее, чем в сухую. Снижается эффективность тормозов и велосипедист должен ехать с большим вниманием.

Модулятор тормозного усилия может быть применен к ободному (V-тормоз), механическому дисковому и барабанному тормозу (Shimano Inter-M). В зависимости от конструкции тормоза механический тормоз оснащен модулятором тормозного усилия. Модулятор тормозного усилия дозирует мощность тормозных ручек и предотвращает блокировку переднего колеса. Модулятор тормозного усилия встроен между тормозной ручкой и ободным тормозом.

У тормоза Shimano Inter-M во время работы модулятора при торможении может генерироваться некоторый шум, который не является показателем повреждения.

Тросики управления:

Как следует натяните тросики. Периодически их контролируйте, не оставляйте их свободными и если они изношены, замените их. Ни в коем случае не делайте на тросике петли. Чтобы избежать роспуск конца тросика, применяйте алюминиевые наконечники.

Настройка седла:

Высоту и угол наклона установите так, чтобы вам было удобно. Не вытягивайте подседельную трубу выше метки минимальной длины ее нахождения в раме велосипеда.

Если подседельная труба вытянута больше метки, она может сломаться и впоследствии можно потерять контроль и упасть. После любой манипуляции с седлом проверьте, правильно ли вы его закрепили, в противном случае седло может быть сломано или вы можете потерять контроль и упасть. Периодически осуществляйте проверку и убедитесь, что седло правильно закреплено. Езда с неправильно затянутой подседельной трубой может дать седлу возможность поворота или движения, которые могут привести к потере контроля и падению.

Поэтому:

- 1) Попросите продавца велосипеда сообщить вам точные методы и способы крепления подседельной трубы.
- 2) Поймите и применяйте правила фиксации подседельной трубы.
- 3) Перед каждой поездкой в первую очередь проверьте надежность крепления подседельной трубы.

Фары и отражатели:

Фары и отражатели должны быть установлены на передней вилке, на задней стороне педали и на спицах колес. В случае повреждения их следует немедленно заменить.

Езда в сумерках, после наступления темноты и в условиях плохой видимости, без надлежащего освещения и отражателей, опасна и может привести к серьезным травмам или смерти.

Рама:

Периодически проверяйте возможное повреждение краски около соединения труб. Таким способом могут быть обнаружены изгиб или поломка рамы.

Немедленно замените сломанную или поврежденную раму, потому что при ее использовании возникает большая опасность травмы или смерти.

Рулевая:

Убедитесь в том, что контргайка крепко затянута, вилка должна свободно поворачиваться.

Периодически подтягивайте гайки и болты. Проверяйте целостность всех частей и следите за

правильной сборкой всех частей при периодической сборке рулевой.

Неправильная настройка рулевой может оказывать влияние на способность управления и быть причиной падения. Отвезите велосипед к продавцу, у которого вы его приобрели, в целях выполнения настройки кронштейна руля квалифицированным специалистом.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Рекомендуемые моменты затяжки для велосипедных деталей

Все моменты затяжки приведены в единицах Ньютон-метр [Нм]. В случае любых неясностей обратитесь к продавцу вашего велосипеда.	
Часть	момент затяжки [Нм]
– Переплет, втулка, кассета –	
Кассета	30–45
Затяжка гаек на оси втулки рамы (не действует для	29–40
Кольцо обгонной муфты	34–45
– Рулевой набор, руль, седло, подседельная труба –	
Болт выноса для рулевой с резьбой	19–30
Фиксирующий болт выноса (для АHEAD рулевой)	6–9
Вынос – подтяжка руля 4 болтами	9–12
МТВ – рога	6–12
Подтяжка седла в подседельной трубе	2 болта 17–19 1 болт 24–30
Часть	момент затяжки [Нм]
Подседельная труба – затяжка в раме. ВНИМАНИЕ: подседельная труба требует только минимальную подтяжку, чтобы не скользнула в раму или не поворачивалась в раме. Слишком большая затяжка может повредить подседельную трубу и раму.	5–7
– Шатуны, каретка, педаль –	
Педаль в шатуне	35–40
Shimano® Octalink XTR (M15 thread) (HE!! Hollowtech II)	40–49
Shimano® Hollowtech II чашки рулевой (2004 XTR, XT, Dura-	34–50
Shimano® Hollowtech II чашки рулевой (2004 XTR, Dura-Ace,	10–15
Shimano® Hollowtech II левая сторона регулировочный болт	0,5–0,7
Дотяжка к оси шатуна (в том числе квадратные оси, и тип ISIS)	34–45
Каретка в кожухе	40–50
– Переключатель скоростей, передний переключатель, манетки –	

STI манетки на руль	5,5–8
Поворотное переключение/манетки	„Revo“ shifter 5,6–7,9
FD обойма (передний переключатель)	5,0-6,8
FD обойма (передний переключатель) – карбоновые рамы	1,2–2
FD дотяжка тросика	4,5-6,8
RD дотяжка к раме (задний переключатель)	8–10
RD дотяжка тросика	3,4
RD дотяжка ролика заднего переключателя	3,4–4

– Тормозная система –	
Тормозные колодки (шоссейные)	7,9–10
Тормозные колодки МТВ	5,6-6,8
Тормозные накладки – резьбовые	5,6–6,8
Тормозные накладки – безрезьбовые	7,9–9
Тормозные колодки МТВ – укрепление тросика	5,6–7,9
Тормозные колодки шоссейное укрепление тросика	5,6–7,9
Тормозные рычаги – тип МТВ	5,6–7,9
Тормозные рычаги STI, ERGO	5,6–7,9
– Тормоза дисковые –	
Диск ротор на втулке	Hayes® 5,6
Гидравлическая тормозная колодка/рама	5,6–7,9
Гидравлический шланг/рычаг/колодка	4,5–6,8

Пересчет на другие меры:

дюйм-фунт. = Ft=-LB. × 12 дюйм-фунт. = Нм х8,851 × Нм
 дюйм-фунт. = Кгф -см / 1,15

РЕГУЛИРОВКА ВЕЛОСИПЕДА В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПОТРЕБНОСТЕЙ ВЕЛОСИПЕДИСТА

Ваш рост – решающий параметр при определении надлежащего размера нужной вам рамы. Следите прежде всего за достатком места между ногами, чтобы при быстром соскакивании с сиденья не получить травмы.

Выбор конкретной модели уже в значительной мере предопределяет посадку при езде на велосипеде. Путем подборки некоторых компонентов велосипед можно приспособить к пропорциям вашего тела. Это касается прежде всего подседельного штыря, кронштейна руля и тормозных рукояток.

Все действия, описанные в настоящей главе, требуют опыта, надлежащего инструмента, определенной сноровки и квалификации. Вам самим лучше ограничиться настройкой положения седла, проведение остальных операций рекомендуем поручить квалифицированному персоналу. Если вы не довольны настройкой своего велосипеда, посадкой на нем или каким-либо его компонентом, обратитесь к продавцу вашего велосипеда.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Уделяйте особое внимание затягиванию резьбовых соединений. Соблюдайте предписанные моменты затягивания, поскольку слишком отпущенные или слишком затянутые болты могут повредить подседельный штырь. Пользуйтесь тарированным гаечным ключом и никогда не превышайте разрешенный момент затягивания.

УСТАНОВКА ПЕРЕДНЕГО КОЛЕСА

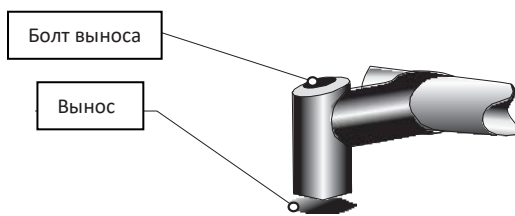
- Вставить эксцентрик (гайка).
- Установить колесо в вилку.
- Переместить рычаг эксцентрика на 90 градусов от оси колеса и плавно затянуть гайку.
- Переверните эксцентрик в закрытое положение (это должно быть сделано путем нажатия пальцем).
- **ВНИМАНИЕ: Убедитесь, что колесо заблокировано в механизме эксцентрика или крепко зажато гайками.**

УСТАНОВКА РУЛЯ

- Ослабить винт, пока не освободится конус. Вставьте его в трубу передней вилки, не выше линии минимального положения!
- Отрегулируйте руль перпендикулярно к переднему колесу.
- Перед затяжкой внимательно изучить установленные крутящие моменты в установке карбонового руля в вынос.
- Проверьте затяжку, держа переднее колесо между вашими ногами, и попробуйте поворачивать рулем.

УСТАНОВКА РЕЗБОВОГО ВЫНОСА В ВИЛКУ

- Ослабить винт в выносе пока не освободился конус. Вставьте его в вилку трубы, минимально по линии минимального положения!
- Отрегулируйте руль перпендикулярно к переднему колесу.
- Крепко затяните болт выноса.
- Проверьте подтяжку, держа переднее колесо между вашими ногами, и



попробуйте поворачивать рулем.

- **ВНИМАНИЕ:** Никогда не устанавливайте руль выше метки с указанием макс. или стоп.

УСТАНОВКА В „АHEAD“ ВЫНОС НА ВИЛКЕ

- Ослабьте передние и боковые болты выноса и болт рулевой. Наденьте его на трубу передней вилки.
- Отрегулируйте руль перпендикулярно к переднему колесу.
- Крепко затяните болт рулевой в выносе и все болты выноса.
- Проверьте затяжку, держа переднее колесо между вашими ногами, и попробуйте поворачивать рулем.

- **ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ:** Болты выноса рекомендуем затянуть до момента 7 Нм. Следите, чтобы не перетянуть болты. Вынос может повредиться.



УСТАНОВКА СЕДЛА

- Смажьте подседельный штырь и вставьте его в раму, но не выше линии минимального положения. Зафиксируйте его с помощью эксцентрика или болта. Перед затяжкой внимательно изучите указанные моменты затяжки.
- Отрегулируйте угол седла горизонтально с шайбой. Затяните замок седла.
- Попробуйте повернуть седлом, чтобы проверить затяжку.

ПРИМЕЧАНИЕ. Седло можно приспособить в близкое или отдаленное положение от руля. Это можно сделать перемещением седла в рельсах и закреплением замка подседельного штыря или крепкой затяжкой гайки. Внимание: Никогда не высовывайте подседельный штырь выше метки указывающей максимум или стоп.



НАСТРОЙКА ПОЛОЖЕНИЯ И НАКЛОНА СЕДЛА

Ваша посадка на велосипеде, а также связанные с ней комфорт езды и сила вращения педалей частично зависят от расстояния между седлом и рулем. Это расстояние можно также частично менять путем перемещения ползьев седла в зажиме подседельного штыря.

- Для правильного нажима на педали вам необходимо установить седло в горизонтальном положении. Если вы наклоните его вперед, то переместите центр тяжести ближе к рулю и ваш вес в большей степени будет воздействовать на руки. Также необходимо иметь в виду, что вы будете сползать с седла.

Головки новых типов подседельных штырей таким образом определяют как наклон, так и вертикальное положение седла, они закрепляются болтом с внутренним шестигранником.

Некоторые подседельные штыри для более точной настройки наклона снабжены двумя болтами. Другие типы снабжены так называемым седельным зажимным болтом – сквозной шпилькой с резьбой, на которую по обеим сторонам навинчены две гайки.

- Отпустите один или оба болта в верхней части подседельного штыря. Поверните болты против часовой стрелки максимум на два или три оборота – в противном случае они могут выпасть. Переместите седло по необходимости вперед или назад. Для перемещения седла по нему можно слегка ударить.
- Перед затягиванием болтов седла убедитесь в его горизонтальном положении.
- Проверьте также правильность закрепления подседельного штыря – возьмитесь за седло с обоих концов и попробуйте его повернуть. Если вам это не удастся, то все в порядке.

Предупреждение: Не забывайте о том, что резьбовые соединения должны быть затянуты с определенным моментом силы. Несоблюдение этой величины может вести к нежелательному опусканию подседельного штыря или к его повреждению. Полозья седла закрепляйте в седельном зажиме только на их ровном участке, чтобы седло не высвободилось из зажима!

НАСТРОЙКА ПРАВИЛЬНОЙ ВЫСОТЫ СЕДЛА

Правильная высота седла обеспечивает вам максимальную эффективность и комфорт при вращении педалей. При нажатии на педаль в ее нижней точке у вас не должно быть возможности выпрямить ногу, в противном случае вращение вами педалей будет неуклюжим. Высоту седла вы можете настроить следующим простым способом. Лучше всего это получится у вас в ботинках с плоской подошвой.

- Сядьте на седло и поставьте одну пятку на педаль в ее самой нижней точке. В этой позиции нога должна быть полностью вытянута, а бедра не должны отклоняться назад.
- Для настройки высоты седла отпустите зажимной болт или рычаг быстрозажимного механизма подседельного штыря (перед этим необходимо прочесть главу «Быстрозажимные соединения»). Для отпускания болта используйте соответствующий инструмент, для начала поверните болт на два или три оборота против часовой стрелки.

Предупреждение: У некоторых моделей горных велосипедов низко установленное седло способствует лучшему управлению велосипедом. Седло горного велосипеда также рекомендуется опустить при крутых спусках. Однако длительные поездки на низко установленном седле могут стать причиной болезненных ощущений в коленях.

Теперь седло можно установить на требуемой высоте.

- Будьте внимательны и не поднимайте подседельный штырь слишком сильно. Значок на подседельном штыре должен всегда оставаться внутри подседельной трубы. Минимальная длина, на которую подседельный штырь должен быть вставлен в

подседельную трубу, составляет 2,5-кратную величину ее диаметра – например, подседельный штырь диаметром 30 мм должен быть вставлен в подседельную трубу как минимум на 75 мм.

- У алюминиевых материалов (рама, подседельный штырь) следите за тем, чтобы вставленная в раму часть подседельной трубы была всегда хорошо промазана.
- При наличии карбоновых компонентов никогда не наносите смазку непосредственно на подседельный штырь или на подседельную трубу. Соприкасающиеся поверхности должны быть полностью сухими. Масло проникает в верхние слои карбоновых компонентов, снижает коэффициент трения, таким образом значительно снижая прочность соединения данных компонентов. При необходимости на такие места наносите специальную карбоновую монтажную пасту.
- Если подседельный штырь и подседельная труба не двигаются, не прикладывайте чрезмерные усилия – лучше попросите совета у продавца вашего велосипеда. Установите седло параллельно верхней трубе рамы.
- Снова надежно закрепите подседельный штырь, затянув седельную обойму. Для достаточного затягивания вам не требуется большая сила. Если вам приходится ее применять, то это означает, что размер подседельного штыря не соответствует параметрам рамы.

Предупреждение: Никогда не ездите на велосипеде с подседельным штырем, выдвинутым выше упора, т.е. выше максимума, или выше специальной метки. Подседельный штырь может в этом случае сломаться или серьезно повредить раму.

Вам удалось настроить высоту седла согласно данным инструкциям? Если да, то положение седла вас должно полностью устраивать.

- Попробуйте безопасно балансировать на велосипеде – сядьте на седло и поставьте ноги на землю. Если у вас это не получается, опустите седло так, чтобы поставить на землю хотя бы носок ноги. Настройка седла в значительной степени индивидуальна. Если вам не удастся найти для него подходящее положение, свяжитесь с продавцом вашего велосипеда.

Предупреждение: Если посадка вызывает какие-либо проблемы – например, онемение в паху – причиной может быть тип седла. Продавец вашего велосипеда располагает широким ассортиментом седел и охотно посоветует при выборе подходящего типа.

УСТАНОВКА КАРБОНОВОГО ШТЫРЯ

- Никогда не смазывайте сидение смазкой.
- Для правильной установки, используйте только специальную монтажную пасту FSA (dynamic assembly paste).

УСТАНОВКА ТОРМОЗНЫХ ТРОСИКОВ ДЛЯ ГОРНЫХ И КРОССОВЫХ ВЕЛОСИПЕДОВ

Передний тормозной тросик:

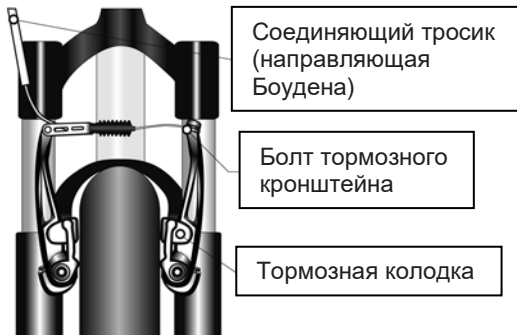
- Установите наконечник тросика в захват в левой тормозной ручке.
- Проденьте тросик через направляющую бoudена, затем затяните болт консоли тормоза.
- Прижмите обе колодки так, чтобы между тормозными колодками и ободом был зазор 2-4 мм.
- Затем затяните болт тормозной консоли придерживающей тросик.
- Отрежьте свисающий тросик так, чтобы осталось примерно 40 мм.
- Установите защитный колпачок на конце тросика и зажмите плоскогубцами.
- Защитный колпачок тросиков сожмите с моментом 20 Нм.

Задний тормозной тросик:

- Способ подобный способу сборки переднего тормозного тросика. Для заднего тормоза служит правый тормозной рычаг.

РЕГУЛИРОВКИ ТОРМОЗОВ (V-BRAKE ТОРМОЗА)

- Ободные тормоза требуют время от времени настройки, так как тросики и тормозные колодки изнашиваются. Тормозные колодки должны быть на расстоянии 2-4 мм от обода. Обычно задний тормозной рычаг устанавливается на правую, а передний - на левую сторону руля.
- Для лучшей регулировки тормозов ослабьте подвижной ролик с конtringайкой. Чтобы приблизить тормозные колодки ближе к ободу, выкручивайте подвижной ролик. Если тормозные колодки касаются обода, закручивайте подвижной ролик внутрь. Проверьте регулировку тормозов.
- Тормозные колодки не должны прикасаться к покрышке. Таким образом вы избежите стирания покрышки.



Соединяющий тросик (направляющая Боудена)

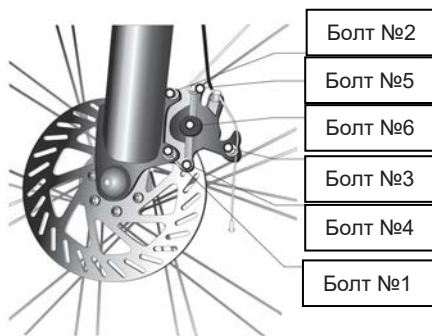
Болт тормозного кронштейна

Тормозная колодка

Предупреждение: левый тормозной рычаг это передний тормоз, а правый тормозной рычаг это задний тормоз. Если задний тормоз ножной, перенесите тормозной рычаг переднего тормоза на левую сторону.

Следите за тормозными ручками, они не должны касаться руля и быть настроены с помощью тормозных тросиков.

Задний дисковый тормоз



Регулировка наклона тормозного адаптера к тормозному диску



Болт для регулировки зазора между тормозным диском и тормозной колодкой

Передний дисковый тормоз

Болт для регулировки зазора между тормозным диском и тормозной колодкой



Регулировка наклона тормозного адаптера к тормозному диску

ДИСКОВЫЙ ТОРМОЗ

- болты №1 и 2 крепят адаптер к вилке
- болт №3 служит для крепления тормозного тросика
- болты №4 и 5 регулировочные для установки тормозного адаптера по отношению к ротору
- болт №6 служит для регулировки расстояния тормозной колодки по отношению к ротору

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Эффективность тормозов можно настроить также с помощью регулировочного болта на тормозном рычаге.

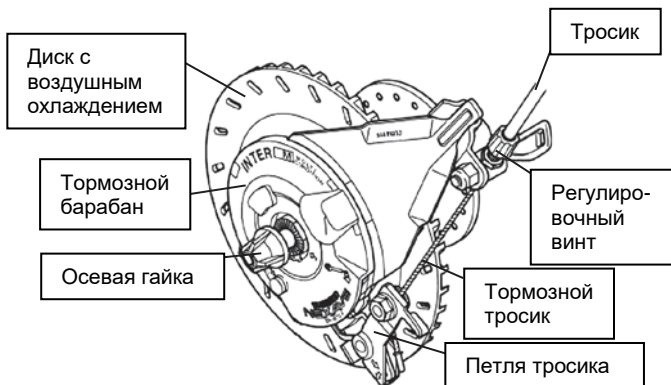
Барабанные тормоза устанавливаются на городские велосипеды. Эти тормоза почти не требуют какой-либо регулировки.

Если тормоза необходимо отрегулировать, воспользуйтесь

регулировочным винтом слегка отрегулируйте длину тормозного тросика. Чтобы отпустить тормоз, поверните регулировочный винт против движения часовой стрелки.

Для натяжения тормозного

тросика поворачивайте этот винт в направлении движения часовой стрелки. Убедитесь в том, что колесо может свободно вращаться (при не нажатом рычаге тормоза). Если вращение колеса замедляется, слегка увеличьте длину тормозного тросика путем вращения регулировочного винта в направлении часовой стрелки.



ТОРМОЗНЫЕ РЫЧАГИ

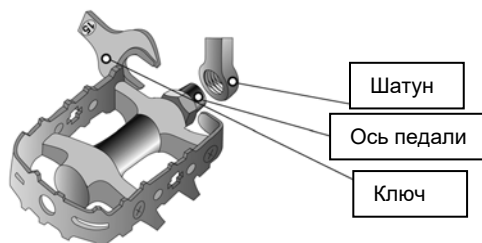
Тормозные рычаги помогут вам управлять тормозами. Обычно городские и трекинговые велосипеды оснащены двумя тормозными рычагами, установленными на руле. Их положение должно вам позволить управлять тормозами без особого напряжения.

Тормозные рычаги также должны быть достигаемы для ваших рук. Положение тормозных рычагов можно регулировать как по горизонтали, так и по вертикали.

ВАЖНО: Функциональность ваших тормозов очень важна. Поэтому подробно ознакомьтесь с тормозной системой велосипеда еще до вашей первой поездки. Перед каждой поездкой тщательно проверяйте тормоз. Помните, пожалуйста, о том, что у городских и трекинговых велосипедов часто ПЕРЕДНИЙ ТОРМОЗ управляется ПРАВЫМ тормозным рычагом, а ЗАДНИЙ тормоз управляется ЛЕВЫМ тормозным рычагом (у горных и кроссовых велосипедов по большей части это бывает наоборот).

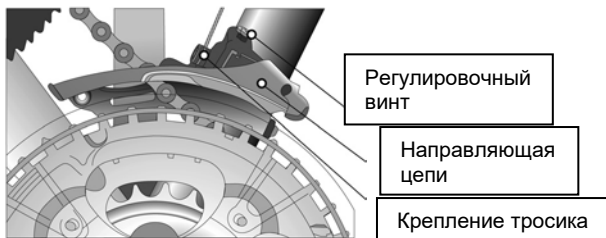
УСТАНОВКА ПЕДАЛИ

- Педали с пометкой „R“ и „L“ на передней части оси.
- Смажьте ось педалей. – Привинтите pedal обозначенную „R“, поворачиванием направо (сторона преобразователя). - Привинтите pedal с пометкой „L“, поворачивая налево в левый шатун.
- Обе педали крепко затяните с помощью ключа 15
- После пробега примерно 50 км снова затяните обе педали.



РАБОТА ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЯ И ПЕРЕДНЕГО ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЯ

Система переключателя скоростей вашего велосипеда меняет передаточное число перемещением цепи с одной шестерни на другую. Передачи включайте только при движении вперед. Наиболее плавные движения производятся при нетрудном нажатии на педали.



Система переключения скоростей оснащена двумя ручками переключения, размещенными на руле. Правая ручка управляет движением цепи на 6–7–8–9 или 10-скоростной кассетой. Движением ручки вперед цепь перемещается с наименьшей на все большие шестерни. Левая ручка управляет движением цепи на трех передних звездах. Движением левой ручки вперед цепь переместится с меньшей звезды на большую. Вы быстро освоите, какие передаточные числа использовать в разных условиях. Это хорошо понять только на практике. Не переключайте передачи в момент сильного нажима на педали. Никогда не крутите педали в обратном направлении, когда переключаете передачи. У Вас может спасти цепь.

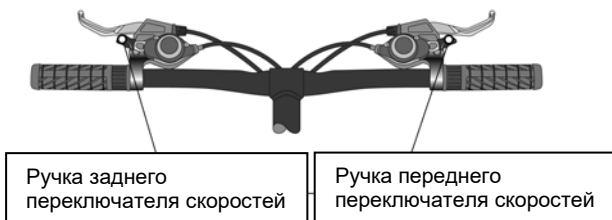
Рекомендация: Не допускайте перекрестного расположения цепи на звездах. От того страдает весь механизм переключения.

ПЕРЕДНИЙ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ

- Т-образная направляющая цепи должна быть в одной линии со звездами и быть на 1–3 мм выше зубьев наибольшей звезды.
- Вставьте рубашку тросика в упоры. Если тросик еще не присоединен к переключателю, закрутите гайку на манетке до упора и отверните на один оборот. Натяните тросик и, аккуратно уложив его в канавку, затяните болт крепящий тросик.
- Если цепь плохо сходит с больших звезд на маленькие, необходимо ослабить тросик, вращая гайку регулировки натяжения тросика на манетке по часовой стрелке. В противном случае – наоборот.

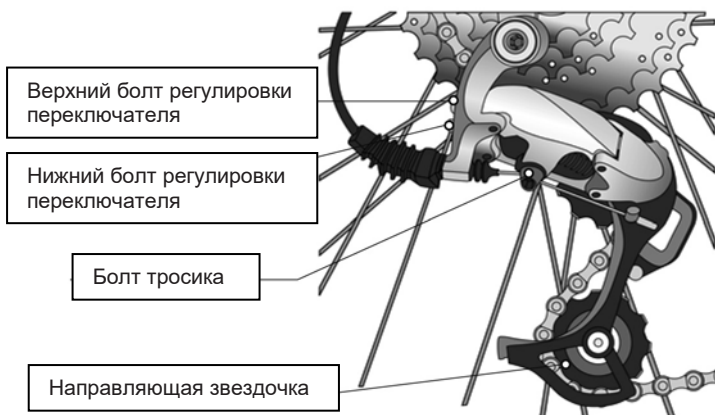
ЗАДНИЙ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ

- Поднимите заднее колесо. Проворачивайте педали вперед и переключайте скорости вниз. Цепь должна быть установлена на наименьшей задней звезде. Если это не произошло, продолжайте вращать педали и ослабьте верхний регулировочный болт переключателя скорости, пока цепь не попадет на наименьшую звездочку.
- Пока вы крутите педали, переключите скорости вверх, пока цепь не переместится на вторую наименьшую звезду. Переключите скорость вниз, цепь должна плавно переместиться на наименьшую звезду. В то время, пока вы крутите педали, переключайте скорости вверх до конца. Цепь должна быть установлена на наибольшей задней звезде. Если это не произошло, продолжайте крутить педали, поворачивая нижний регулировочный болт заднего переключателя, пока цепь не попадет на наибольшую звезду. Затяните ручку полностью вперед, цепь должна легко переместиться на наибольшую звезду.



РЕГУЛИРОВКА ТРОСИКА

- Тросик может вытянуться и стать причиной неправильного переключения скоростей. Удлине тросика появится, если тросик ослаблен. Избавьтесь от уд тросика ослаблением болта, фиксирующего тросик, крепко потяните тросик и опять затяните фиксирующий болт.



УСТАНОВКА ПОДШИПНИКОВ

Ваш горный велосипед имеет четыре комплекта подшипников, которые требуют корректировки и смазки:

- 1) рулевая
- 2) каретка
- 3) подшипники втулок колес
- 4) подшипники педалей

Периодически проверяйте подшипники, особенно после езды на сложной местности. Период контроля зависит от пробега и условий езды. Хотя подшипники эффективно уплотнены, используемые на велосипеде уплотнения не являются полностью водонепроницаемыми. Немного мастерства и соответствующие инструменты и вы сможете смазать и настроить подшипники сами.

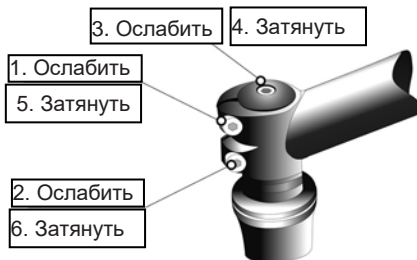


РУЛЕВАЯ

- Для проверки настройки, снимите переднее колесо. Вилка должна свободно поворачиваться, но не должна иметь зазор.
- Если подшипники требуют регулировки, ослабьте гайку с помощью двух гаечных ключей. Затяните или ослабьте регулируемое кольцо. Установите гайку и выполните проверку.
- Для смазки подшипников разберите руль. Снимите контргайку и два подшипника. Уберите смазку из всех частей и проверьте канавки подшипников на предмет износа и ржавчины. Снова смажьте все части, особенно достаточно покройте смазкой уплотнительное кольцо. Вставьте один подшипник на вилку. Вставьте вилку назад в раму и убедитесь, что кольцо установлено в нужном месте. Вставьте другой подшипник на стационарный конус. Закрутите кольцо до упора. Закрутите контргайку.

ЗАТЯЖКА АНЕАД РУЛЕВОЙ

- Ослабьте болты в выносе и болт рулевой.
- Установите руль перпендикулярно к переднему колесу.
- Затяните болт рулевой в выносе и все болты выноса.
- Проверьте затяжку, держа переднее колесо между ногами, и попробуйте повернуть руль.
-
-



ВТУЛКИ

- Ослабьте эксцентрик.
- Отвинтите осевую контргайку, упругую шайбу и конус из одной стороны оси. Выньте свободно ось из сердечника втулки и выньте шарикоподшипники.
- Проверьте наличие повреждений или коррозии подшипников (в случае необходимости замените их).
- Смажьте патрон втулки и вложите в подшипники.
- Верните ось на место. Крутите конус, пока он не коснется шарикоподшипников. Вставьте на место шайбу и контргайку. Прокрутите ось. Она должна двигаться без зазора или задирания. Опять настройте, если необходимо, затяните контргайку. Вставьте эксцентрик.

БЫСТРОЗАЖИМНЫЕ СОЕДИНЕНИЯ

Хотя и быстрозажимные соединения снабжены очень простым механизмом, неправильное пользование ими продолжает оставаться причиной аварий. Убедитесь в том, что рычажки затягивания обоих быстрозажимных механизмов повернуты на сторону велосипеда, противоположную стороне расположения цепи.

Безопасный зажим компонентов:

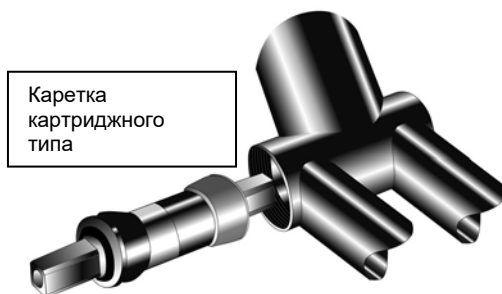
- Освободите рычаг зажима. На рычаге при этом можно прочесть «Open» (Открыто). Если вы хотите закрыть быстрозажимное соединение, потяните рычаг обратно. С внешней стороны рычага при этом можно прочесть «Close» (Закрыто). В начале процесса зажима примерно до его половины рычаг движется свободно, без крепления, например, колеса.
- На второй половине пути сила, необходимая для движения рычага, должна существенно возрасти. В конце пути рычаг может идти очень туго, поэтому для нажима на него используйте подушечку большого пальца, при этом притягивая рычаг другими пальцами к какой-либо из неподвижных частей велосипеда – например, к вилке или к задней части, но не к тормозному диску и не к спицам. В конечной позиции зажима рычаг должен быть параллелен раме велосипеда и не должен торчать в сторону. Рычаг должен быть притянут близко к раме, чтобы он случайно не откинулся.
- Для контроля надежного затягивания рычага попробуйте повернуть его в закрытом положении вокруг оси. Надавите на конец рычага так, как если бы вы хотели им описать окружность. Если рычаг вращается, зажим колеса ненадежен. Снова отбросьте рычаг и поверните затяжную гайку на пол-оборота для увеличения предварительно задаваемой тяги.
- Зажмите рычаг и проверьте, держится ли колесо. Если рычаг не поворачивается, колесо зажато надежно.
- После этого поднимите велосипед так, чтобы колеса были в паре сантиметров над землей, и слегка ударьте по шине. Если колесо зажато надежно, оно останется закрепленным в вилке.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Неправильно затянутые быстрозажимные соединения могут стать причиной освобождения зажимов и аварии.

КАРЕТКА

Ваш велосипед оснащен кареткой картриджного типа, которую нужно только время от времени проверять, не образовался ли зазор. Данный тип каретки не требует особого ухода.

Предупреждение: у неподвижной чашки есть резьба.



ПЕДАЛИ

- Поворачивайте педали и проверьте, есть ли внутри них посторонний шум. Подшипники педалей изредка требуют ухода.
- Снимите педаль с шатуна, удалите защитную крышку, контргайку и прокладку. Выкрутите конус и выньте болт из сердечника педали. Очистите смазку со всех частей и проверьте наличие износа.
- Смажьте кольца и на каждую сторону опять вставьте одинаковое количество шариков. Привинтите конус на болт, поворачивайте болтом, чтобы подтянуть конус до шариков. Вставьте на место прокладку и контргайку. Проверьте зазор и задевание. Отрегулируйте конус и затяните контргайку, установите педали на шатун.

ДЕТСКИЕ ВЕЛОСИПЕДЫ

Детские велосипеды изготавливаются в соответствии с европейским стандартом EN ISO 8098, который предназначен для велосипедов с максимальной высотой седла более 435 мм и менее 635 мм.

Детские велосипеды предназначены для использования только на площадках и закрытых площадях, именно под надзором родителей или ответственного лица. Велосипед не предназначен для езды по дорогам общего пользования. Если оставить ребенка на велосипеде без присмотра это может привести к травме или смерти.



НИКОГДА НЕ ОСТАВЛЯЙТЕ РЕБЕНКА БЕЗ ПРИСМОТРА!

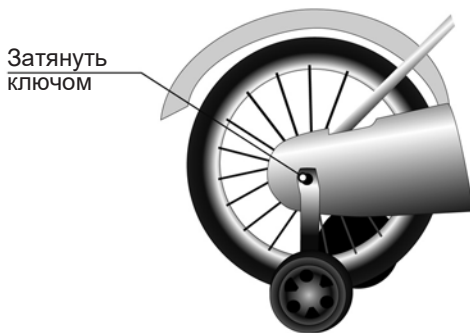
Настоятельно рекомендуется всегда использовать защитный шлем. Рекомендуемая нагрузка детского велосипеда составляет не больше 25 кг, включая багаж. Перед первой поездкой, обратите внимание на правильную настройку вашего нового велосипеда.

Высота сиденья регулируется так, чтобы ребенок дотягивался до руля и удобно сидел. Никогда не высовывайте руль выше отметки (маркировка шлицем и словом СТОП или МАКС). Как следует объясните ребенку, что велосипед оснащен ножным тормозом. Тормозной рычаг переднего тормоза размещен на правой стороне руля. Никогда не тормозите только передним тормозом.

СПЕЦИАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЕТСКИХ ВЕЛОСИПЕДОВ

Детский велосипед оснащен с завода-производителя стабилизационными (балансировочными) колесами.

Эти стабилизационные колеса служат для более удобной езды вашего ребенка. Они поддерживают равновесие молодого велосипедиста, помогают лучше и проще научиться управлять велосипедом. Молодой велосипедист может уделять больше внимания управлению велосипедом и освоению торможения. Стабилизационные колеса необходимо проверять, чтобы болты, закрепляющие штанги были закреплены, а колеса достаточно прикреплены к штангам. Не затянутые болты могут быть причиной неправильной работы стабилизационных колес. Это может привести к их ослаблению, затем падению и возможной травме или даже смерти.



Велосипед оснащен ножным тормозом с целью более простого и качественного торможения молодого велосипедиста. Научить ребенка тормозить велосипед представляет собой необходимость для последующего использования велосипеда. Уделите, пожалуйста, достаточное и соответствующее время обучению ребенка, пока не будете уверены, что ваш ребенок умеет безопасно остановить велосипед. Движением ноги и педали в направлении часовой стрелки велосипед приводится в движение вперед. Чтобы остановить его, нужно нажать на педаль в обратном направлении, т.е. против движения часовой стрелки.

АМОРТИЗАЦИОННАЯ ВИЛКА

Для поддержания идеальной работы амортизационной вилки очень важен уход, прежде всего за площадями трения между внутренней и наружной трубой. Пыленепроницаемое уплотнение, препятствующее доступу загрязнения к площадям трения, не должно быть нарушенным и должно защищать всю поверхность трения. Для мытья вилки удобно использовать тонкую щетку и теплую воду с мылом. Предупреждение: Во время мытья вода не должна попадать между внутренней и наружной трубкой вилки. Именно загрязнения и вода неблагоприятно влияют на внутренние части вилки.

СМАЗКА ВИЛКИ

В новой амортизационной вилке находится пружина со слоем смазки. Этот слой нужно постоянно сохранять. Вилка смазывается всегда после езды во влажных условиях (болото, мокрый песок, дождь). Если у Вас недостаточный опыт с уходом и ремонтом вилки, отдайте в ремонт квалифицированному специалисту.

ДВУХПОДВЕСНАЯ РАМА

Уход: После езды в болотистой местности нужно очистить все подвижные части рамы, таким образом продолжите их срок службы. Через каждые 150 км проверьте отдельные части рамы. В случае износа некоторой из деталей, замените их, чтобы не повредить саму раму. Не забудьте проверить затяжку болтов отдельных деталей и смазку подшипников скольжения подвесного узла.

УХОД ЗА ВЕЛОСИПЕДОМ

Данная инструкция по эксплуатации не является техническим руководством по настройке велосипеда, а служит исключительно для предоставления

рекомендаций по поддержанию велосипеда в хорошем рабочем состоянии. Настройка отдельных компонентов должна осуществляться в специализированной сервисной мастерской.

КАК ЧАСТО ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ПРОВЕРКУ ИЛИ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ОТДЕЛЬНЫХ ЧАСТЕЙ

• Перед каждой поездкой.

Давление в шинах – с боковой стороны каждой шины указано рекомендованное давление.

Проверка тормоза на предмет работоспособности и износа. Проверяйте тормозные колодки на предмет износа. При нажатии на тормозные ручки регулярно визуально проверяйте их на предмет утечки масла из соединения шланг / хомут / рычаг. В случае утечки тормозной жидкости немедленно обратитесь к продавцу вашего велосипеда. Утечка может привести к неисправности тормозов вашего велосипеда.

Проверка тормозных колодок – устранение загрязнений, главным образом камней и мусора. Если во время езды в колодку попадет камень и каждое торможение сопровождается трением камня о обод, то его необходимо немедленно устранить. Таким образом Вы предотвратите износ обода и его преждевременную замену. Состояние амортизационной вилки – после каждой поездки протрите влажной салфеткой и смажьте подходящим силиконовым маслом видимую подвижную часть.

Состояние задней подвески и подшипников полноподвесочных велосипедов – полноподвесочные велосипеды требуют комплексного ухода за задней подвеской, который проводите только в центре сервисного обслуживания.

У полноподвесочных велосипедов контролируйте правильное функционирование амортизатора (а также установку правильного давления в зависимости от веса велосипедиста) и, прежде всего, зазоры в подшипниках и сочленении задней подвески. Если Вы обнаружите люфт в задней подвеске полноподвесочного велосипеда, пожалуйста, обратитесь к продавцу вашего велосипеда. Езда с заклинившим подшипником может привести к необратимому повреждению рамы и это повреждение не покрывается гарантией на раму велосипеда.

• Еженедельно

Состояние колес – проверьте, не ослаблено ли плетение колеса или не лопнула ли спица. Если да, то необходимо подтянуть плетение или же в случае необходимости заменить спицу. Если Вы никогда не выполняли эти операции, то лучше обратиться в центр сервисного обслуживания.

Давление в амортизационной вилке / если она воздушная / – давление устанавливается с помощью специального насоса, который не поставляется вместе с велосипедом.

• Ежемесячно

Состояние цепи: цепь велосипеда – это наиболее нагружаемая часть велосипеда, которая также быстрее всего изнашивается. Износ цепи необходимо измерять с помощью специального калибра, который вовремя сообщит о том, нужно ли ее заменить.

Если Вы следите за пробегом, то в зависимости от рельефа местности и способа использования велосипеда цепь рекомендуется измерить через 500–800 км. А в дальнейшем через каждые 200–300 км. Это предотвращает преждевременный износ зубьев отдельных компонентов. Уровень износа управляющих тросов преобразователей передач и тормозов – при появившейся трещине на тросе не полагайтесь на то, что трос «выдержит», и сразу же его замените. Если Вы не следите за пробегом, то было бы неплохо проверять цепь 2-3 раза в течение сезона, это услуга

в сервисном центре займет около 20 секунд.

Затяжка всех болтов на велосипеде – вынос руля, руль, тормозные ручки, корзина для фляги, болт подседельной трубы, болты тормозных колодок, болт обоймы переднего переключателя и переднего переключателя, болты заднего переключателя скоростей – никогда не превышайте рекомендуемые моменты затяжки, указанные на отдельных компонентах. Прежде всего это может привести к необратимому повреждению карбоновых компонентов и деталей. На трещины, появившиеся на компонентах в результате их очевидной чрезмерной затяжки, не распространяется гарантия. Смажьте подседельный штырь. У алюминиевых материалов (рама, подседельный штырь) следите за тем, чтобы часть подседельного штыря, вставленная в раму, всегда была хорошо смазана.

В случае карбоновых компонентов никогда не наносите смазку непосредственно на подседельный штырь или подседельную трубу. Контактные поверхности должны быть совершенно сухими. Смазочный материал проникает в поверхностный слой карбоновых компонентов, снижает коэффициент трения и тем самым значительно уменьшает прочность соединения данных компонентов. Вместо смазки на контактные поверхности подседельного штыря и рамы нанесите специальную монтажную пасту, предназначенную для монтажа карбоновых компонентов.

Состояние педального узла – затяжка отдельных болтов системы. Главным образом болта, который держит шатун на осе. Если шатун на осе «разбалтывается», то данный дефект НЕОБХОДИМО сразу же устранить, так как даже короткая поездка с «болтающимся» шатуном может стать причиной его необратимого повреждения. Подобным образом необходимо контролировать затяжку педалей на шатунах.

Состояние тормозных бoudенов (рубашек тросов) и манеток – снова не надеяться на то, что бoudены «выдержат», несмотря на то, что они механически повреждены. Осмотр рамы велосипеда – главным образом речь идет о сварных швах, где в редких случаях может появиться трещина.

• Ежегодно

Перед началом сезона или после него обратитесь в авторизованный сервисный центр для прохождения технического осмотра. Не все дефекты, особенно скрытые, заметны на первый взгляд. Доверяйте своему сервисному центру – продавцу вашего велосипеда. План технического обслуживания и план ухода за велосипедом обсудите с продавцом вашего велосипеда, который его предложит в зависимости от модели вашего велосипеда и способа его использования.

Вышеуказанные интервалы – это рекомендуемые максимальные межсервисные интервалы между техническим обслуживанием велосипеда, которые нельзя ни в коем случае увеличивать. В случае более интенсивного использования велосипеда или на основании рекомендаций продавца велосипеда рекомендуем сократить межсервисные интервалы и увеличить объем технического обслуживания. Например, в случаях использования велосипеда в суровых климатических условиях, труднодоступной местности или при оснащении велосипеда специфическими компонентами, для которых производитель установил другой межсервисный интервал и объем регулярного технического обслуживания (более точные указания по техническому обслуживанию специфических компонентов предоставит продавец вашего велосипеда)

ГАРАНТИЯ – ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

- 1) Компания **BIKE FUN INTERNATIONAL** предоставляет на свою продукцию гарантию на 24 месяца на раму и компоненты.
- 2) Компания **BIKE FUN INTERNATIONAL** за свой счет исправит все дефекты, вызванные неисправностью материала, обработкой, конструкцией и сборкой, которые будут

обнаружены в гарантийный срок. Гарантия не распространяется на ущерб, причиненный в результате несчастного случая, перегрузки рамы или велосипеда экстремальной нагрузкой, неправильным использованием, обслуживанием или другим уходом, чем установил завод-изготовитель в инструкции, неправильным хранением или неквалифицированным ремонтом.

- 3) Гарантийные претензии должны быть предъявлены незамедлительно. Ремонтные мастерские производят гарантийный ремонт в срок 30 дней. Гарантийный срок продлевается на срок проведения гарантийного ремонта.

Изготовитель велосипеда не несет ответственность за ущерб, нанесенный неисправностью, которая в период введения изделия на рынок не существовал или существовал позднее и наряду с этим не несет ответственность за ущерб, который своим поведением или недосмотром нанес пострадавший или лицо, за которое пострадавший несет ответственность. Таким поведением или недосмотром подразумевается главным образом несоблюдение принципов, приведенных в настоящей инструкции по обслуживанию.



ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ГАРАНТИИ В ОТДЕЛЬНЫХ КОНКРЕТНЫХ СЛУЧАЯХ

Рама и передняя жесткая вилка – Гарантия относится к неисправности материала, его соединений и ржавления. Гарантия не относится к повреждениям, возникшим в результате аварии, неквалифицированного ремонта, перегрузкой или несчастным случаем.

Управление – гарантия распространяется на дефекты материала. Не признается деформация колонки при вынесении рулевой выше метки.

Рулевая – в гарантию входят дефекты материала и его термической обработки. Обычная регулировка зазоров не входит в гарантийный ремонт, также как и деформированные или вырванные резьбовые части.

Педали – гарантия распространяется на дефекты материала. На сломанный корпус педали, изогнутую ось педали или педаль вырванную из шатуна гарантия не распространяется.

Покрышки – гарантия распространяется на производственный дефект (кривая покрышка и т.п.). На покрышку, протертую тормозными резинками, ее износ ездой или протирание от торможения, гарантия не распространяется.

Колеса – стандартная гарантия включает дефекты материала (сломанный обод, втулка, шестерни, оси, спицы – не более 30 дней), включая дефекты поверхностные обработки.

Тормоза, передний переключатель и задний переключатель – в гарантию входят дефекты

материала. В гарантию не входит настройка. Хранение, настройка и их регулировка являются частью обычного ухода.

Седло, подседельная труба – признается дефект материала, оценивается с точки зрения правильности хода. Царапины, вызванные перемещением подседельной трубы, не являются гарантийным случаем.

Цепь – предметом гарантии является дефект материала или обрыв. На нормальный износ или ограничение хода гарантия не распространяется.

Светоотражатели – оторванные или сломанные отражатели, не подлежат гарантии.

Подвесная рама – гарантия распространяется на материал, сварку и отдельные подвижные части.

Принципиально она не распространяется на повреждения, возникшие в результате:

- аварии
- спортивно-гоночной деятельности
- перегрузки в экстремальных условиях (спуск в сложном рельефе местности, езда в воде и в снегу)
- воздействием погодных условий (в дождь, солнце, хранение во влажной среде)
- ненадлежащего ремонта
- езды двух человек одновременно
- насильственного повреждения
- прыжков во время езды
- недостаточного ухода

Гарантия не распространяется на движущиеся части механизма, если они не были достаточно плотно затянуты и несмотря на это велосипед был использован. Эти части в процессе использования велосипеда изнашиваются и поэтому нужен их периодический ремонт.

Предупреждение: Если у вас нет опыта с ремонтом двухподвесной рамы, обращайтесь за ремонтом к квалифицированному механику.

Любое падение может стать угрозой вашей жизни или вашему здоровью или привести к повреждению велосипеда или третьих лиц. При езде на велосипеде этим предупреждением никогда не должны пренебрегать!

ВАЖНОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Проблемы, не относящиеся к обычной эксплуатации велосипеда:

- 1) расслабленные шатуны на центральной оси (недостаточно затянутый центральный болт)
- 2) зазор в рулевой (недостаточная затяжка гайки рулевой)
- 3) неправильная работа тормозов (в связи с использованием и последующим износом тормозных колодок, натяжкой тормозных тросиков)
- 4) спадание цепи (вызванное неправильным включением передаточного числа, последующего пересечение цепи и спуска или задирания о другие шестерни)
- 5) Неправильная работа переключателя или переднего переключателя (растяжение тросиков переключателя и последующий недостаточный уход)
- 6) Зазор в передней и задней втулке (недостаточная затяжка конусов во втулках)

УСЛОВИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГАРАНТИИ

ГАРАНТИЯ НА РАМУ И КОМПОНЕНТЫ

- 24 месяца на раму

- 24 месяца на компоненты

ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

Фирма BIKE FUN INTERNATIONAL подтверждает, что велосипед (модель и серийный номер) соответствуют государственным стандартам и техническим правилам. Этот велосипед находится под гарантией со дня продажи конечному потребителю. Срок гарантии продлевается на срок осуществления гарантийного ремонта. Фирма за свой счет ремонтирует все в это время обнаруженные неисправности, которые возникли из-за дефектов материалов, обработки, конструкции и монтажа. Гарантийный ремонт фирма выполнит в установленный соответствующими правилами срок.

УСЛОВИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГАРАНТИИ

- Велосипед должен использоваться исключительно для целей, для которых был произведен
- Изделие должно надлежащим образом храниться и обслуживаться в соответствии с инструкциями
- Для применения гарантии велосипед должен быть комплектным и чистым
- Гарантийная рекламация должна быть незамедлительно предъявлена коммерческой организации, в которой изделие было приобретено. При этом необходимо предоставить подтверждающий покупку документ (чек) с указанием даты покупки. Приложите описание причины претензии. Для наглядности также может быть полезной фотография.

Всегда указывайте номер рамы велосипеда (WBF, см. нижнюю трубу рамы).

ГАРАНТИЯ НЕ ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ

- если было установлено, что повреждения изделия возникли не по вине завода-изготовителя, а пользователя (авария, ненадлежащий ремонт, плохие условия хранения и т.д.)
- при непредъявлении претензии в течение гарантийного срока
- если изделие используется и обслуживается не в соответствии с инструкциями
- в случае естественного износа деталей

При возникновении дополнительных вопросов авторизованный партнер Volkswagen и сотрудники сервисной службы BFI (язык: английский) будут рады оказать вам поддержку.

BIKE FUN International s.r.o.
Areál Tatry 1445/2
742 21 Koprivnice
Чехия

Сервисная служба
Тел.: 00420 591005820

Эл. почта: service.center@bikefunint.com

Время работы: понедельник – пятница с 08:00 до 17:00

**Gebrauchsanleitung
Instruction book
Notice d'utilisation
Manual de operación
Istruzioni per l'uso
Bedieningshandleiding
Bruksanvisning
Manual do utilizador
Instrukcja obsługi
Návod k obsluze
Návod na obsluhu
Гарантийный паспорт**



ibfi

<u>DE</u>	<u>4-6</u>
<u>EN</u>	<u>8-10</u>
<u>FR</u>	<u>12-14</u>
<u>ES</u>	<u>16-18</u>
<u>IT</u>	<u>20-22</u>
<u>NL</u>	<u>24-26</u>
<u>SW</u>	<u>28-30</u>
<u>PT</u>	<u>32-34</u>
<u>PL</u>	<u>36-38</u>
<u>CZ</u>	<u>40-42</u>
<u>SK</u>	<u>44-46</u>
<u>RU</u>	<u>48-50</u>

Montageanleitung für den Frappé-Frontgepäckträger.

SICHERHEITSWARNUNG:

Dieser Frontgepäckträger ist für die Beförderung von Personen WEDER geeignet NOCH zugelassen. Die maximal zulässige Tragkraft für den Frontgepäckträger beträgt 10 kg. Stellen sie sicher, dass die beförderte Last ordnungsgemäß befestigt und gesichert ist und dass die Abmessungen der Last nicht die Abmessungen des Gepäckträgers überschreiten.

Der Frontgepäckträger besteht aus folgenden zu montierenden Komponenten:

- 1 vertikales Gepäckträger-Gestell mit vormontierten Verbindungsbolzen.
- 1 horizontales Gepäckträger-Gestell



- 1 Gepäckträger-Halterung (am Fahrrad vormontiert) mit Frontleuchte
- 4 Befestigungssets A, bestehend aus 1 Inbusschraube M5x14, 2 Unterlegscheiben mit 5/10 mm Durchmesser und 1 selbstsichernden Mutter M5. Diese Sets werden zur Befestigung des horizontalen Gepäckträger-Gestells an der Gepäckträger-Halterung verwendet.
- 2 Befestigungssets B, bestehend aus 1 Inbusschraube M5x14, 2 Unterlegscheiben mit 5/15 mm Durchmesser und 1 selbstsichernden Überwurfmutter. Diese Sets werden zur Befestigung des vertikalen Gepäckträger-Gestells an der Gepäckträger-Halterung verwendet.
- 2 Rundkopf-Inbusschrauben M5x12 mit 1 Unterlegscheibe, um die 2 Gepäckträger-Gestelle miteinander zu verbinden. (Die 2 Verbindungsbolzen sind bereits am vertikalen Gepäckträger-Gestell vormontiert).

Montageablauf:

1. Verwenden Sie die 2 Rundkopf-Inbusschrauben, um das vertikale und das horizontale Gepäckträger-Gestell miteinander zu verbinden.
2. Die hierdurch entstehende Baugruppe kann (mit 4 Befestigungssets A) an der Gepäckträger-Halterung montiert werden.
3. Verwenden Sie 2 Befestigungssets B, um das vertikale Gepäckträger-Gestell an der vormontierten oberen Halterung zu befestigen.
4. Überprüfen Sie vor der Benutzung des Fahrrads, ob alle Schrauben und Muttern korrekt festgezogen sind.



Montage- und Einstellungsanweisungen für den Zweibeinständer

Am Lifestyle Frappé Fahrrad ist ein robuster Zweibeinständer montiert.

ACHTUNG

Dieser Ständer kann nur zum Parken des Fahrrads OHNE Fahrer und/oder Beifahrer (Kinder auf einem Kindersitz) verwendet werden

- **Dieses Ständer-Paket enthält die folgende Elemente:**
- 1 Zweibeinständer (am Fahrrad vormontiert)
- 6 Abstandhalter aus Kunststoff, Farbe rot, 5 mm Dicke
- 2 Abstandhalter aus Kunststoff, Farbe weiß, 2 mm Dicke
- 2 schwarze Aufsteckkappen aus Kunststoff
- 2 Inbus-Befestigungsschrauben M10x20

Montage- und Einstellungsanweisungen:

1. Der Zweibeinständer ist bereits am Fahrrad vormontiert.
2. Die zwei Inbuschrauben ca. 2 mm in die schwarzen Aufsteckschuhe drehen.
3. In Abhängigkeit von der aufrechten Position des auf dem Seitenständer geparkten Fahrrads kann diese Position nach links und oder rechts korrigiert werden, indem die Abstandshalter in die Kunststoffkappen gesteckt werden.
4. Die beiden Kappen werden dann auf die dreieckig geformten Beine des Seitenständers aufgesteckt.
5. Inbuschrauben anziehen. KEINE Elektrowerkzeuge, sondern einen 4 mm Innensechskantschlüssel verwenden. Nach 14 Umdrehungen der Inbuschraube sind die beiden Kappen ausreichend befestigt.
6. Überprüfen Sie die Höhe und die aufrechte Position des Fahrrads nach der Montage.
7. Sollte sich das Fahrrad zur linken Seite neigen, so kann ein zusätzlicher Abstandshalter (auch mehrere) in die linksseitige Kappe hinzugefügt werden. Bei einer Neigung zur rechten Seite werden die Abstandshalter in den rechtseitigen Schuh hinzugefügt.
8. Sollten beide Reifen den Boden berühren, so sollten Sie zusätzliche Abstandshalter in beide Kappen hinzuzufügen. Der ideale Abstand zwischen einem der Reifen und dem Boden beträgt 10-30 mm.
9. Nach ausgiebiger Nutzung unterliegen die Ständer Verschleiß. Dies kann eine niedrigere Stellung des Fahrrads beim Parken verursachen. Daher sind die restlichen Abstandshalter dem Endbenutzer zu liefern, damit er imstande ist, die Position des Fahrrads auch später zu korrigieren.



Assembly instruction for the Frappé front carrier.

SAFETY WARNING:

This front carrier is **NEITHER** suitable is **NOR** allowed for carrying or transportation of persons. The maximum allowed load for thi front carrier is 10 kgs.

Make sure that the load which is carried is properly fastened and secured and that the dimensions of the load do not exceed the dimensions of the carrier.

The front carrier is delivered in following parts that need to be assembled together:

- 1 vertical carrier rack with pre-assembled connection pins.
- 1 horizontal carrier rack



- 1 carrier support (pre-mounted on the bicycle) with front light
- 4 sets A fastening materials consisting of 1 inbus bolt M5x14, 2 washers d5/D10 mm and 1 self locking nut M5). These sets are used to fasten the horizontal carrier rack to the carrier support.
- 2 sets B fastening materials consisting of 1 inbus bolt M5x14, 2 washers d5/D15 mm and 1 self locking cap nut. These sets are used to fasten the vertical carrier rack to the head set bracket.
- 2 spherical headed inbus bolts M5x12 with 1 washer to assemble the 2 carrier racks together. (The 2 connection pins are already preassembled in the vertical carrier rack).

Assembly sequence:

1. Use the 2 spherical headed inbus bolt to connect the vertical and horizontal carrier racks together
2. This assembly can now be mounted ont he carrier support (use 4 sets A)
3. Use 2 sets B to fasten the vertical carrier rack to the pre-mounted head set bracket.
4. Check all bolts and nuts on proper fastening before the bike is used.



Assembly and adjustment instructions for the double leg kickstand

A robust double leg kickstand is fitted to the Lifestyle Frappé bicycle.

SAFETY WARNING

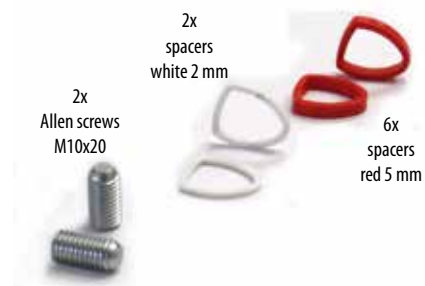
This stand can only be used for parking the bicycle WITHOUT the cyclist and/or passengers (children on a safety seat).

This stand package contains the following elements:

- 1 double leg kickstand (pre-fitted to the bicycle)
- 6 red plastic spacers 5 mm thick
- 2 white plastic spacers 2 mm thick
- 2 black plastic slip-on caps
- 2 M10x20 Allen screws

Assembly and adjustment instructions:

1. The double leg kickstand is already fitted to the bicycle.
2. Screw the 2 Allen screws about 2 mm into the black slip-on coupling.
3. Depending on the vertical position of the bicycle parked on the side stand, this position can be adjusted to the left or the right by inserting the spacers into the plastic caps.
4. The two caps are then slid on to the triangular shaped legs of the stand.
5. Tighten the Allen screws. Do NOT use electrical tools, instead use a 4 mm Allen key. After 14 turns of the screw both caps are tightened sufficiently.
6. Check the height and the vertical position of the bicycle after assembly.
7. If the bicycle is slanting to the left then an additional spacer (or more than one) can be added to the left hand cap. If the slant is to the right, the spacers are added to the right hand shoe.
8. If both tyres are touching the ground the additional spacers should be added to both caps. The ideal gap between the tyres and the ground is 10-30 mm.
9. After intensive use the stands are subject to wear. This can lead to a lower position of the bicycle when parking. For this reason the remaining spacers are to be delivered to the final user so that he can, at a later date, correct the position of the bicycle.



Instructions pour le montage du porte-bagage avant Frappé

AVERTISSEMENT RELATIF À LA SÉCURITÉ :

Ce porte-bagage n'est **PAS** adapté et **NE DOIT PAS** être utilisé pour porter ou transporter des personnes.

La charge maximale admissible est de à 10 kg.

Veiller à ce que la charge portée soit bien attachée et fixée et à ce que ses dimensions ne dépassent pas celles du porte-bagage

Le porte-bagage avant est livré en plusieurs pièces devant être assemblées :

- 1 support vertical avec goupilles de raccordement pré-assemblées
- 1 support horizontal



- 1 attache de porte-bagage (préinstallée sur la bicyclette) avec feu avant
- 4 kits de fixation A comprenant 1 vis à six pans creux M5x14, 2 rondelles d5/D10 mm et 1 écrou autobloquant M5. Ces kits servent à fixer le support horizontal sur l'attache de porte-bagage.
- 2 kits de fixation B comprenant 1 vis à six pans creux M5x14, 2 rondelles d5/D15 mm et 1 écrou borgne autobloquant. Ces kits servent à fixer le support vertical sur la potence ahead-set.
- 2 vis à six pans creux à tête sphérique M5x12 avec 1 rondelle pour relier les 2 supports (les 2 goupilles de raccordement sont déjà pré-assemblées dans le support vertical)

Séquence de montage :

1. Utiliser les 2 vis à six pans creux à tête sphérique pour relier le support vertical et le support horizontal.
2. Monter ensuite l'ensemble sur l'attache de porte-bagage (utiliser les 4 kits A).
3. Utiliser les 2 kits B pour fixer le support vertical sur la potence ahead-set prémontée.
4. Vérifier que l'ensemble des vis et des écrous soient bien fixés avant d'utiliser la bicyclette.



Instructions pour le montage et le réglage de la béquille double

La bicyclette Lifestyle Frappé est équipée d'une béquille double robuste.

AVERTISSEMENT RELATIF À LA SÉCURITÉ

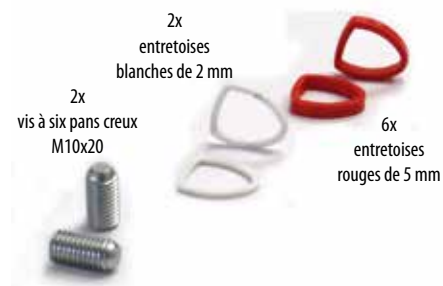
Cette béquille peut uniquement être utilisée pour stabiliser la bicyclette à l'arrêt lorsque le cycliste et/ou un passager (enfant sur un siège sécurisé) NE SONT PAS sur la bicyclette.

Ce kit de béquille contient les éléments suivants :

- 1 béquille double (prémontée sur la bicyclette)
- 6 entretoises rouges en plastique de 5 mm d'épaisseur
- 2 entretoises blanches en plastique de 2 mm d'épaisseur
- 2 embouts noirs emboîtables en plastique
- 2 vis à six pans creux M10x20

Instructions pour le montage et le réglage:

1. La béquille double est déjà montée sur la bicyclette.
2. Visser les 2 vis à six pans creux d'environ 2 mm dans les embouts noirs emboîtables.
3. Selon la position verticale de la bicyclette calée sur la béquille latérale, un ajustement à gauche ou à droite est possible en insérant des entretoises dans les embouts.
4. Emboîter ensuite les deux embouts sur les pieds triangulaires de la béquille.
5. Serrer les vis. NE PAS utiliser d'outils électriques. Utiliser plutôt une clé Allen de 4 mm. 14 tours de vis suffisent pour que les deux embouts soient correctement fixés.
6. Vérifier la hauteur et la position verticale de la bicyclette après le montage.
7. Si elle penche vers la gauche, ajouter une ou plusieurs entretoises dans l'embout gauche. Si elle penche vers la droite, ajouter les entretoises dans l'embout droit.
8. Si les deux pneus touchent le sol, les entretoises supplémentaires doivent être ajoutées dans les deux embouts. L'écart idéal entre les pneus et le sol est de 10 à 30 mm.
9. Une utilisation intensive entraîne une usure de la béquille. La bicyclette en stationnement peut alors se retrouver dans une position plus basse. C'est pourquoi les entretoises restantes doivent être remises à l'utilisateur final de manière à ce qu'il puisse corriger ultérieurement la position de sa bicyclette.



Instrucciones de montaje para el transportín delantero Frappé.

ADVERTENCIA DE SEGURIDAD:

Este transportín delantero **NO** es apto **NI** está autorizado para llevar o transportar personas. La carga máxima permitida para el transportín delantero es de 10 kg.

Asegúrese de que la carga que se transporta está correctamente fijada y asegurada, y que las dimensiones de la carga no exceden las dimensiones del transportín.

El transportín delantero se suministra en las siguientes piezas, que deben ensamblarse entre sí.

- 1 bastidor de transportín vertical con pasadores de conexión premontados.
- 1 bastidor de transportín horizontal



- 1 soporte de transportín (premontado en la bicicleta) con luz delantera
- 4 juegos A de material de fijación consistentes en 1 perno allen M5x14, 2 arandelas d5/D10 mm y 1 tuerca autoblocante M5). Estos juegos se utilizan para fijar el bastidor de transportín horizontal al soporte del transportín.
- 2 juegos B de material de fijación consistentes en 1 perno allen M5x14, 2 arandelas d5/D15 mm y 1 tuerca ciega autoblocante. Estos juegos se utilizan para fijar el bastidor de transportín vertical al soporte de la dirección.
- 2 pernos allen de cabeza esférica M5x12 con 1 arandela para montar los 2 bastidores del transportín. (Los 2 pasadores de conexión ya están premontados en el bastidor de transportín vertical).

Secuencia de montaje:

1. Utilice los 2 pernos allen de cabeza esférica para conectar entre sí los bastidores vertical y horizontal del transportín.
2. Este conjunto se puede montar ahora en el soporte del transportín (utilice 4 juegos A)
3. Utilice 2 juegos B para fijar el bastidor de transportín vertical al soporte de la dirección premontado.
4. Controle la fijación correcta de todos los pernos y tuercas antes de utilizar la bicicleta.



Instrucciones de montaje y ajuste para el caballete de dos patas

en la bicicleta Lifestyle Frappé se ha montado un robusto caballete de dos patas.

ADVERTENCIA DE SEGURIDAD

Este caballete solo puede utilizarse para estacionar la bicicleta SIN el ciclista y/o pasajeros (niños en un asiento de seguridad).

Este paquete de caballete contiene los siguientes elementos:

- 1 caballete de dos patas (premontado en la bicicleta)
- 6 distanciadores de plástico rojos de 5 mm de grosor
- 2 distanciadores de plástico blancos de 2 mm de grosor
- 2 tapas de plástico negras de quitaipón
- 2 tornillos allen M10×20

Instrucciones de montaje y ajuste:

1. El caballete de dos patas ya está montado en la bicicleta.
2. Atornille los 2 tornillos allen unos 2 mm en el acoplamiento deslizante.
3. En función de la posición vertical de la bicicleta estacionada sobre la pata de cabra, esta posición puede ajustarse a la izquierda o a la derecha insertando distanciadores en las tapas de plástico.
4. A continuación, se deslizan las dos tapas en las patas triangulares del caballete.
5. Apriete los tornillos allen. NO utilice herramientas eléctricas. Emplee en su lugar una llave allen de 4 mm. Después de 14 vueltas de los tornillos, las dos tapas quedan suficientemente apretadas.
6. Controle la altura y la posición vertical de la bicicleta después del montaje.
7. Si la bicicleta está inclinada hacia la izquierda se puede añadir un distanciador adicional (o más de uno) a la tapa izquierda. Si la inclinación es a la derecha, los distanciadores se añaden a la tapa derecha.
8. Si ambos neumáticos tocan el suelo, deben añadirse distanciadores adicionales a ambas tapas. La separación ideal entre los neumáticos y el suelo es 10-30 mm.
9. El caballete está sujeto a desgaste con un uso intenso. Esto puede tener como resultado una posición más baja de la bicicleta cuando se encuentra estacionada. Por este motivo, los distanciadores restantes deben entregarse al usuario final para que este pueda, en un momento posterior, corregir la posición de la bicicleta.



Istruzioni di montaggio del portapacchi anteriore Frappé.

AVVERTENZE DI SICUREZZA:

Il presente portapacchi anteriore non è NE adatto, NE omologato per il trasporto di persone. Il carico massimo consentito per il portapacchi anteriore è di 10 kg.

Assicurarsi che il carico trasportato sia adeguatamente legato e assicurato e che le dimensioni del carico non oltrepassino quelle del portapacchi.

Il portapacchi anteriore è composto dai seguenti componenti in dotazione, da assemblare insieme:

- 1 telaio verticale del portapacchi con perni di connessione pre-assemblati.
- 1 telaio orizzontale del portapacchi



- 1 supporto del portapacchi (pre-montato sulla bicicletta) con luce frontale
- 4 set di materiali di fissaggio A consistenti in 1 bullone a brugola a testa svasata M5x14, 2 rondelle d5/D10 mm e 1 dado autobloccante M5. Questi set sono usati per stringere il telaio orizzontale del portapacchi al supporto del portapacchi.
- 2 set di materiali di fissaggio B consistenti in 1 bullone a brugola a testa svasata M5x14, 2 rondelle d5/D15 mm e 1 dado autobloccante. Questi set sono usati per stringere il telaio verticale del portapacchi al supporto del kit manubrio.
- 2 bulloni a brugola a testa sferica svasata M5x12 con 1 rondella per montare insieme i 2 telai del portapacchi. (I 2 perni di collegamento sono già pre-assemblati nel telaio verticale del portapacchi).

Sequenza di montaggio:

1. Utilizzare i 2 bulloni a brugola a testa sferica svasata per collegare il telaio verticale a quello orizzontale del portapacchi
2. Questo gruppo può ora essere montato sul supporto del portapacchi (utilizzare 4 set A)
3. Utilizzare 2 set B per stringere il telaio verticale del portapacchi al supporto pre-montato del kit manubrio.
4. Verificare che tutti i bulloni e i dadi siano correttamente fissati prima di utilizzare la bicicletta.



Istruzioni di montaggio e regolazione del cavalletto doppio

La bicicletta Lifestyle Frappé è equipaggiata con un robusto cavalletto doppio.

AVVERTENZE DI SICUREZZA

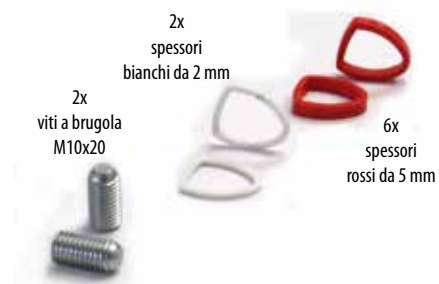
Il presente cavalletto può essere utilizzato esclusivamente per parcheggiare la bicicletta SENZA che il ciclista e/o alcun passeggero (bambini su un seggiolino di sicurezza) vi sieda sopra.

La confezione del cavalletto contiene i seguenti elementi:

- 1 cavalletto doppio (pre-assemblato sulla bicicletta)
- 6 spessori rossi in plastica, dello spessore di 5 mm
- 2 spessori bianchi in plastica, dello spessore di 2 mm
- 2 cappucci neri in plastica da infilare
- 2 M10x20 viti a brugola

Istruzioni di montaggio e regolazione

1. Il cavalletto doppio è già assemblato sulla bicicletta.
2. Avvitare le 2 viti a brugola di circa 2 mm nel raccordo nero da infilare.
3. A seconda della verticalità della bicicletta mentre è parcheggiata sul supporto laterale, tale posizione può essere regolata a destra o a sinistra inserendo gli spessori nei cappucci in plastica.
4. I due cappucci vanno quindi infilati sui piedi di forma triangolare del supporto.
5. Serrare le viti a brugola. NON utilizzare utensili elettrici, ma una chiave a brugola da 4 mm. Con 14 giri della vite il serraggio dei due cappucci sarà sufficiente.
6. Dopo il montaggio, controllare l'altezza della bicicletta e che la stessa sia in posizione verticale.
7. Se la bicicletta si inclina sul lato sinistro, è possibile applicare uno spessore aggiuntivo (o più di uno) al cappuccio sinistro. Se l'inclinazione è verso destra, gli spessori vanno aggiunti al cappuccio destro.
8. Se entrambe le gomme toccano terra, gli spessori aggiuntivi vanno applicati a entrambi i cappucci. La distanza ideale tra le gomme e il suolo è di 10-30 mm.
9. L'utilizzo intenso espone i supporti al rischio di usura. Ciò può ridurre la distanza al suolo della bicicletta parcheggiata. Per questo motivo perché la posizione della bicicletta parcheggiata sia sempre corretta, sono in dotazione ulteriori spessori.



Montage-instructie voor de Frappé voordrager.

VEILIGHEIDSWAARSCHUWING:

Deze voordrager is **NIE**t geschikt **NOCH** toegestaan voor het dragen of transporteren van personen. De toegestane maximumbelasting voor de voordrager is 10 kg.

Zorg ervoor dat de lading zorgvuldig op de drager is vastgemaakt en dat de afmetingen van de lading de afmetingen van de drager niet overschrijden.

De voordrager wordt geleverd in de volgende onderdelen, die in elkaar moeten worden gezet:

- 1 verticaal draagrek met voorgemonteerde verbindingsspennen.
- 1 horizontaal draagrek



- 1 dragersteun (voorgemonteerd op de fiets) met koplamp
- 4 sets A bevestigingsmaterialen bestaande uit 1 inbusbout M5x14, 2 ringen d5/D10 mm en 1 zelfborgende moer M5. Deze sets worden gebruikt om het horizontale draagrek op de dragersteun te monteren.
- 2 sets B bevestigingsmaterialen bestaande uit 1 inbusbout M5x14, 2 ringen d5/D15 mm en 1 zelfborgende dopmoer. Deze sets worden gebruikt om het verticale draagrek op de koplampbeugel te monteren.
- 2 inbusbouten M5x12 met 1 ring om de 2 draagrekken aan elkaar te monteren. (De 2 verbindingsspennen zijn al voorgemonteerd in het verticale draagrek).

Montagevolgorde:

1. Gebruik de 2 inbusbouten om de verticale en horizontale draagrekken aan elkaar te bevestigen
2. Dit geheel kan nu op de dragersteun worden gemonteerd (gebruik 4 sets A)
3. Gebruik 2 sets B om het verticale draagrek aan de voorgemonteerd koplampbeugel te bevestigen.
4. Controleer alle bouten en moeren op juiste bevestiging voor de fiets wordt gebruikt.



Montage- en afstelinstructies voor de dubbele kickstandaard

Een robuuste dubbele kickstandaard wordt gemonteerd op de Lifestyle Frappé fiets.

VEILIGHEIDSWAARSCHUWING

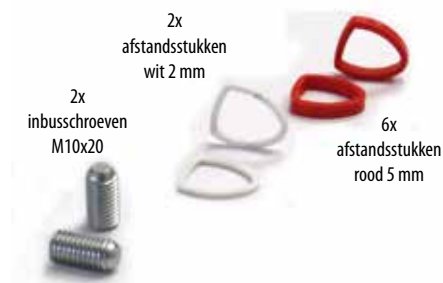
Deze standaard kan alleen worden gebruikt om de fiets te parkeren, ZONDER de fietser en/of passagiers (kinderen in een veiligheidszitje).

Dit standaardpakket bevat de volgende elementen:

- 1 dubbele kickstandaard (voorgemonteerd op de fiets)
- 6 rode kunststof afstandsstukken 5 mm dik
- 2 witte kunststof afstandsstukken 2 mm dik
- 2 zwarte kunststof opschuifdoppen
- 2 M10x20 inbusschroeven

Montage- en afstelinstructies:

1. De dubbele kickstandaard is al op de fiets gemonteerd.
2. Schroef de 2 inbusschroeven ongeveer 2 mm in de zwarte opschuifkoppeling.
3. Afhankelijk van de verticale positie van de op de zijstandaard geparkeerde fiets, kan deze positie naar links of rechts worden gecorrigeerd door afstandsstukken in de kunststof doppen aan te brengen.
4. De twee doppen worden dan op de driehoekige poten van de standaard geschoven.
5. Draai vervolgens de inbusschroeven vast. Gebruik GEEN elektrisch gereedschap, maar een gewone 4 mm inbussleutel. Na 14 omwentelingen van de schroef zitten beide doppen voldoende vast.
6. Controleer de hoogte en de verticale positie van de fiets na de montage.
7. Als de fiets schuin naar links staat, kunnen een of meer extra afstandsstukken worden toegevoegd aan de linker dop. Neigt de fiets naar rechts, voeg dan afstandsstukken toe aan de rechterkant.
8. Als beide banden de grond raken, moeten aan beide zijden afstandsstukken worden toegevoegd. De ideale speling tussen de banden en de grond is 10-30 mm.
9. Na intensief gebruik kunnen de standaardsporen van slijtage vertonen. Dit kan leiden tot een lagere positie van de fiets in geparkeerde stand. Daarom moeten de resterende afstandsstukken meegeleverd worden aan de eindgebruiker, zodat hij later de positie van de fiets kan corrigeren.



Monteringsanvisningar för Frappé frampakethållare.

SÄKERHETSVARNING:

Denna frampakethållare är **VARKEN** lämplig **ELLER** tillåten för frakt eller transport av personer. Högsta tillåtna last på frampakethållaren är 10 kg.

Säkerställ att lasten som bärs är ordentligt fastsatt och säkrad och att lastens dimensioner inte överskrider pakethållarens dimensioner.

Frampakethållaren levereras i form av följande delar som måste monteras ihop:

- 1 vertikal bärhylla med förmonterade anslutningssprintar.
- 1 horisontal bärhylla



- 1 pakethållarstöd (förmonterat på cykeln) med framlampa
- 4 satser A fästmaterial bestående av 1 inbusskruv M5x14, 2 brickor d5/D10 mm och 1 självlåsande mutter M5). Dessa satser används för att fästa den horisontala bärhyllan på hållarens stöd.
- 2 satser B fästmaterial bestående av 1 inbusskruv M5x14, 2 brickor d5/D15 mm och 1 självlåsande kupolmutter. Dessa satser används för att fästa den vertikala bärhyllan på hållarens fäste.
- 2 inbusskruvar med sfäriskt huvud M5x12 med 1 bricka för hopmontering av de två bärhyllorna. (De 2 anslutningssprintarna är redan förmonterade i den vertikala bärhyllan.)

Monteringssekvens:

1. Använd de 2 inbusskruvarna med sfäriskt huvud för att fästa de vertikala och horisontala bärhyllorna tillsammans
2. Denna enhet kan nu monteras på hyllstödet (använd 4 satser A)
3. Använd 2 satser B för att fästa den vertikala bärhyllan på den förmonterade hållarens fäste.
4. Kontrollera att alla skruvar och muttrar är ordentligt fastdragna innan du använder cykeln.



Monterings- och justeringsanvisningar för sparkstödet med två ben

Ett robust sparkstöd med två ben monteras på cykeln Frappé Lifestyle.

SÄKERHETSVARNING

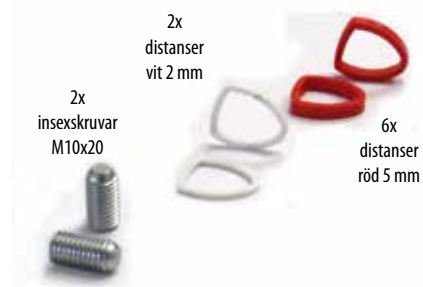
Detta stöd får endast användas för parkering av cykeln UTAN cyklisten och/eller passagerare (barn på ett säkerhetssäte).

Detta stöds förpackning innehåller följande element:

- 1 sparkstöd med två ben (förmonterat på cykeln)
- 6 röda plastdistanser tjocklek 5 mm
- 2 vita plastdistanser tjocklek 2 mm
- 2 svarta plastlock
- 2 insexskruvar M10x20

Monterings- och justeringsanvisningar:

1. Sparkstödet med två ben är redan monterat på cykeln.
2. Skruva in de 2 insexskruvarna cirka 2 mm i den svarta glidkopplingen.
3. Avhängigt den på sidostödet parkerade cykeln vertikala läge kan detta läge justeras åt vänster eller höger genom att föra in distanserna i plastlocken.
4. De två plastlocken förs därefter över stödets triangelformade ben.
5. Dra fast insexskruvarna. Använd INTE elektriska verktyg. Använd i stället en 4 mm insexnyckel. Båda locken är tillräckligt fastdragna efter 14 varv.
6. Kontrollera cykelns höjd och vertikala läge efter monteringen.
7. Om cykeln lutar åt vänster kan ytterligare en distans (eller fler än en) placeras på vänstra locket. Om lutningen är åt höger placeras distanserna på högra skon.
8. Om båda däcken är i kontakt med underlaget ska ytterligare distanser placeras på båda locken. Det idealiska gapet mellan däcken och underlaget är 10 - 30 mm.
9. Stöden utsätts för slitage vid intensivt bruk. Detta kan leda till ett lägre läge för cykeln vid parkering. De återstående distanserna kan då användas för att senare korrigera cykelns läge.



Instruções de Montagem para o sistema de transporte de cargas frontal Frappé.

AVISO DE SEGURANÇA

Este sistema de transporte de cargas frontal **NÃO** É adequado **NEM** se encontra autorizado para carregar ou transportar pessoas. A carga máxima permitida para o sistema de transporte de cargas frontal é de 10 kg. Certifique-se de que a carga transportada se encontra adequadamente fixa e segura, e que as dimensões da carga não excedem as dimensões do sistema de transporte de cargas.

O sistema de transporte de cargas frontal é entregue nas seguintes partes, que têm de ser montadas em conjunto:

- 1 grelha vertical de transporte com pinos de ligação pré-montados.
- 1 grelha de transporte horizontal



- 1 suporte para o sistema de transporte de cargas (pré-montado na bicicleta) com iluminação frontal
- 4 conjuntos A de materiais de fixação, consistindo de 1 parafuso Inbus M5x14, 2 anilhas d5/D10 mm e uma porca M5 de autofixação. Estes conjuntos são utilizados para fixar a grelha de transporte horizontal ao suporte do sistema de transporte de cargas.
- 2 conjuntos B de materiais de fixação, consistindo de 1 parafuso Inbus M5x14, 2 anilhas d5/D15 mm e uma porca cega. Estes conjuntos são utilizados para fixar a grelha de transporte vertical ao encaixe frontal.
- 2 parafusos Inbus M5x12 de cabeça arredondada, com 1 anilha para montar as 2 grelhas de transporte em conjunto. (Os 2 pinos de ligação já se encontram pré-montados na grelha vertical de transporte).

Sequência de montagem:

1. Utilize os 2 parafusos Inbus de cabeça arredondada para unir as grelhas de transporte vertical e horizontal
2. Este conjunto pode agora ser montado no suporte do sistema de transporte de cargas (utilize 4 conjuntos A)
3. Utilize 2 conjuntos B para fixar a grelha de transporte vertical ao encaixe frontal pré-montado.
4. Antes de a bicicleta ser utilizada, verifique se todas as porcas e parafusos estão devidamente apertados.



Instruções de montagem e ajuste para o suporte de duas pernas

A bicicleta Lifestyle Frappé encontra-se equipada com um robusto suporte de duas pernas.

AVISO DE SEGURANÇA

Este suporte só pode ser utilizado para estacionar a bicicleta SEM o ciclista e/ou passageiros (crianças numa cadeira de segurança).

O pacote deste suporte contém os seguintes elementos:

- 1 suporte de duas pernas (pré-instalado na bicicleta)
- 6 espaçadores de plástico vermelho com 5 mm de espessura
- 2 espaçadores de plástico branco com 2 mm de espessura
- 2 tampas de enfiar, em plástico preto
- 2 parafusos Allen M10x20

Instruções de montagem e ajuste:

1. O suporte de duas pernas já se encontra instalado na bicicleta.
2. Aperte os 2 parafusos Allen, a uma profundidade de cerca de 2 mm, no engate preto de enfiar.
3. Dependendo da posição vertical da bicicleta estacionada sobre o suporte lateral, tal posição pode ser ajustada para a esquerda ou direita, inserindo os espaçadores nas tampas de plástico.
4. As duas tampas são então feitas deslizar para as pernas de forma triangular do suporte.
5. Aperte os parafusos Allen. NÃO UTILIZE ferramentas elétricas. Em vez disso, utilize uma chave Allen de 4 mm. Após 14 voltas do parafuso, ambas as tampas ficarão suficientemente apertadas.
6. Depois da montagem, verifique a altura e a posição vertical da bicicleta.
7. Se a bicicleta ficar inclinada para a esquerda, pode ser acrescentado um espaçador adicional (ou mais) à tampa da esquerda. Se a inclinação for para a direita, os espaçadores são adicionados à cobertura inferior direita.
8. Se ambos os pneus estiverem a tocar no chão, os espaçadores adicionais devem ser acrescentados a ambas as tampas. A distância ideal entre os pneus e o chão é de 10 a 30 mm.
9. Após utilização intensiva, os suportes encontram-se sujeitos a desgaste. Isso pode levar a que a bicicleta fique numa posição mais baixa ao estacionar. Por este motivo, os restantes espaçadores devem ser entregues ao utilizador final, para que o mesmo possa, posteriormente, corrigir a posição da bicicleta.



Instrukcja montażu bagażnika przedniego Frappé.

OSTRZEŻENIE DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA:

Bagażnik przedni **NIE NADAJE SIĘ** do siadania na nim ani przewożenia na nim osób – siadanie lub przewożenie osób na bagażniku przednim jest **ZABRONIONE**. Maksymalne dopuszczalne obciążenie bagażnika przedniego wynosi 10 kg.

Należy się upewnić, że przewożony ładunek jest odpowiednio przymocowany i zabezpieczony oraz że wymiary ładunku nie przekraczają wymiarów bagażnika.

W momencie dostarczenia bagażnik przedni składa się z następujących elementów, które należy ze sobą zmontować:

- 1 pionowa rama bagażnika ze wstępnie zmontowanymi sworzniami łączącymi.
- 1 pozioma rama bagażnika



- 1 wspornik bagażnika (zamontowany wstępnie na rowerze) z lampką przednią
- 4 zestawy A z materiałami mocującymi składające się z 1 śruby imbusowej M5x14, 2 podkładek d5/D10 mm i 1 nakrętki samoblokującej M5. Zestawy te służą do przymocowania poziomej ramy bagażnika do wspornika bagażnika.
- 2 zestawy B z materiałami mocującymi składające się z 1 śruby imbusowej M5x14, 2 podkładek d5/D15 mm i 1 samoblokującej nakrętki kołpakowej. Zestawy te służą do przymocowania pionowej ramy bagażnika do uchwyty przy sterach.
- 2 śruby imbusowe z łbami kulistymi M5x12 z 1 podkładką do połączenia ze sobą obu ram bagażnika. (2 sworznie łączące są już wstępnie zamontowane na pionowej ramie bagażnika.)

Kolejność czynności montażowych:

1. Dwie śruby imbusowymi z łbami kulistymi połączyć ze sobą pionową i poziomą ramę bagażnika.
2. Złączone ze sobą elementy można teraz przymocować do wspornika bagażnika (przy użyciu 4 zestawów A).
3. Przy użyciu 2 zestawów B przymocować pionową ramę bagażnika do zamontowanego wstępnie uchwyty przy sterach.
4. Przed użyciem roweru sprawdzić, czy wszystkie śruby i nakrętki są odpowiednio przymocowane.



Instrukcje montażu i regulacji podwójnej podpórki rowerowej

Rower Lifestyle Frappé jest wyposażony w wytrzymałą podwójną podpórkę rowerową.

OSTRZEŻENIE DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

Ta podpórka służy wyłącznie do parkowania roweru po zejściu z niego rowerzysty i pasażerów (dzieci siedzących w foteliku rowerowym).

Zestaw z podpórką składa się z następujących elementów:

- 1 podwójna podpórka rowerowa (przymocowana wstępnie do roweru)
- 6 czerwonych przekładek z tworzywa sztucznego o grubości 5 mm
- 2 białe przekładki z tworzywa sztucznego o grubości 2 mm
- 2 czarne nasuwane stopki z tworzywa sztucznego
- 2 śruby imbusowe M10x20

Instrukcje montażu i regulacji:

1. Podwójna podpórka rowerowa jest już przymocowana do roweru.
2. Wkręcić 2 śruby imbusowe w czarne nasuwane stopki na głębokość około 2 mm.
3. Pionowe ustawienie zaparkowanego roweru podpartego podpórką można regulować na lewo lub na prawo, wkładając przekładki do stoppek z tworzywa sztucznego.
4. Następnie nasunąć obie stopki na trójkątne nóżki podpórki.
5. Dokręcić śruby imbusowe. NIE używać narzędzi elektrycznych. Użyć klucza imbusowego 4 mm. Po 14-krotnym obróceniu śrub obie stopki są odpowiednio przymocowane.
6. Po montażu sprawdzić wysokość oraz pionowe ustawienie roweru.
7. Jeśli rower przechyla się na lewo, do lewej stopki można włożyć dodatkową przekładkę (lub kilka tych elementów). Jeśli przechyla się na prawo – przekładki należy umieścić w prawej stopce.
8. Jeśli oba koła dotykają ziemi, dodatkowe przekładki należy włożyć do obu stoppek. Między kołami a ziemią powinno być optymalnie 10–30 mm odstępu.
9. W wyniku intensywnego użytkowania podpórka ulega zużyciu. Może to prowadzić do zmniejszenia odstępu między kołami zaparkowanego roweru a ziemią. Z tego względu niewykorzystane przekładki należy przekazać użytkownikowi końcowemu, aby ten mógł je wykorzystać w późniejszym czasie do korekty ustawienia roweru.



Návod k montáži předního nosiče Frappé.

BEZPEČNOSTNÍ UPOZORNĚNÍ:

Tento přední nosič není **ANI** způsobilý k přepravě osob, **ANI** není povoleno na něm osoby přepravovat. Maximální povolené zatížení předního nosiče činí 10 kg.

Ujistěte se, že břemeno přepravované v nosiči je v něm řádně upevněno a zajištěno, a že rozměry břemene nepřesahují rozměry nosiče.

Přední nosič se dodává rozložený na následující díly, které je nutno složit dohromady:

- 1 vertikální držák nosiče s připravenými montážními trny.
- 1 horizontální držák nosiče



- 1 podpěra nosiče (již osazená na kole) s předním světlem
- 4 sady upevňovacího materiálu označené A, jež sestávají z jednoho imbusového šroubu M5×14, 2 podložek d5/D10 mm a 1 samootahovací matice M5. Tyto sady se používají k upevnění horizontálního držáku nosiče k podpěře nosiče.
- 2 sady upevňovacího materiálu označené B, jež sestávají z jednoho imbusového šroubu M5×14, 2 podložek d5/D15 mm a 1 samootahovací převlečné matice. Tyto sady se používají k upevnění vertikálního držáku nosiče ke konzole na hlavovém složení.
- 2 kulové imbusové šrouby M5×12 s 1 podložkou, jež slouží ke spojení 2 držáků nosiče. (Vertikální držák nosiče již je osazen 2 montážními trny).

Postup montáže:

1. Pomocí 2 kulových imbusových šroubů spojte vertikální a horizontální části nosiče
2. Tuto sestavu nyní můžete namontovat na podpěru nosiče (použijte 4 sady A)
3. Pomocí 2 sad B připevněte vertikální držák nosiče k již osazené konzole na hlavovém složení.
4. Před použitím kola zkontrolujte řádné dotažení všech šroubů a matic.



Návod pro montáž a nastavení dvounohého stojánu na kolo

Robustní dvounohý stojánek je vhodný pro kolo Lifestyle Frappé.

BEZPEČNOSTNÍ UPOZORNĚNÍ

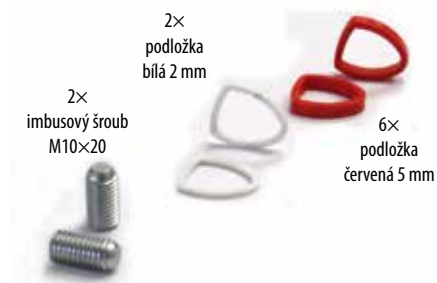
Tento stojánek je určen výhradně k zaparkování kola BEZ jezdce a/nebo spolujezdců (děti na bezpečnostní sedačce).

Balení stojánu obsahuje následující prvky:

- 1 dvounohý stojánek (již osazený na kole)
- 6 červených podložek o tloušťce 5 mm
- 2 bílé podložky o tloušťce 2 mm
- 2 černé plastové nasouvací krytky
- 2 imbusové šrouby M10×20

Návod pro montáž a nastavení:

1. Dvounohý stojánek je již osazen na kole.
2. 2 imbusové šrouby zašroubujte zhruba 2 mm do obou plastových nasouvacích krytek.
3. Tuto polohu lze nastavit v závislosti na poloze zaparkovaného kola ve vertikálním směru více doleva nebo doprava. Toto se provádí zasunutím podložek do plastových krytek.
4. Následně se obě krytky nasunou na trojúhelníkové nohy stojánu.
5. Dotáhněte oba imbusové šrouby. **NEPOUŽÍVEJTE** elektrické nástroje, namísto toho použijte 4mm imbusový klíč. Po 14 otočeních šroubu jsou obě nasouvací krytky zajištěny dostatečně.
6. Po montáži si zkontrolujte výšku vertikální polohy kola.
7. Pokud se kolo naklání doleva, pak do krytky na levé straně přidejte jednu podložku (nebo více než jednu). Pakliže se naklání doprava, podložku je třeba dát do pravé botky.
8. Pokud se obě pneumatiky dotýkají země, podložku je třeba dát do obou krytek. Ideální vzdálenost mezi zemí a pneumatikami činí 10-30 mm.
9. Stojánek se při intenzivním používání opotřebovává. To může mít za následek snížení polohy zaparkovaného kola. Z toho důvodu je nutné dodat koncovému zákazníkovi zbyvajících podložky, aby mohl později korigovat polohu kola.



Návod na montáž predného nosiča na bicykel Frappé

BEZPEČNOSTNÉ UPOZORNENIE:

Tento predný nosič **NIE JE** vhodný na vozenie ANI na prepravu osôb a **NIE JE TO** ani dovolené. Maximálna prípustná nosnosť predného nosiča je 10 kg.

Uistite sa, že prevážané bremeno je správne upevnené a zaistené a že jeho rozmery neprekračujú rozmery nosiča.

Predný nosič sa dodáva v nasledujúcich častiach, ktoré sa musia spolu zmontovať:

- 1 zvislý rám nosiča s vopred vloženými čapmi.
- 1 vodorovný rám nosiča



- 1 podpera nosiča (vopred namontovaná na bicykli) s predným svetidlom
- 4 súpravy upevňovacích prvkov A skladajúcich sa z 1 imbusovej skrutky M 5 x 14, 2 podložiek d5/D10 mm a 1 samosvornej matice M5). Tieto súpravy sa používajú na upevnenie vodorovného rámu nosiča k jeho podpere.
- 2 súpravy upevňovacích prvkov B skladajúcich sa z 1 imbusovej skrutky M 5 x 14, 2 podložiek d5/D15 mm a 1 samosvornej klobúkovej matice. Tieto súpravy sa používajú na upevnenie zvislého rámu nosiča ku konzole úchytnej hlavice.
- 2 imbusové skrutky s guľovou hlavou M 5 x 12 s 1 podložkou na zmontovanie 2 rámov nosiča. (2 spojovacie čapy sú už vopred vložené vo zvislom ráme stojana).

Poradie montovania:

1. Zvislý a vodorovný rám nosiča spojte spolu s 2 imbusovými skrutkami s guľovou hlavou.
2. Túto zostavu môžete teraz namontovať na podperu nosiča (použite 4 súpravy A)
3. Pomocou 2 súprav B upevnite zvislý rám nosiča ku vopred namontovanej konzole úchytnej hlavice.
4. Pred jazdou na bicykli skontrolujte, či sú všetky skrutky a matice správne utiahnuté.



Návod na montáž a nastavenie stojana na bicykel s dvoma nohami

Na bicykli Lifestyle Frappé je namontovaný robustný stojan na bicykel s dvoma nohami.

BEZPEČNOSTNÉ UPOZORNENIE

Tento stojan sa môže používať iba na zaparkovanie bicykla BEZ cyklistu a/alebo pasažierov (deti na bezpečnostnom sedadle).

Balenie tohto stojana obsahuje tieto položky:

- stojan na bicykel s dvoma nohami
- 6 červených plastových vymedzovacích podložiek hrubých 5 mm
- 2 biele plastové vymedzovacie podložky hrubé 2 mm
- 2 čierne zasúvacie uzávery
- 2 imbusové skrutky M 10 x 20

Návod na montáž a nastavenie:

1. Stojan na bicykel s dvoma nohami je už namontovaný na bicykli.
2. 2 imbusové skrutky zaskrutkujte približne 2 mm do zadnej časti zasúvacieho uzáveru.
3. Táto poloha sa môže v závislosti od zvislej polohy zaparkovaného bicykla na bočnom stojane nastaviť doľava alebo doprava vložением vymedzovacích podložiek do plastových uzáverov.
4. Dva uzávery sa potom nasunú na nôžky stojana v tvare trojuholníka.
5. Utiahnite imbusové skrutky. **NEPOUŽÍVAJTE** elektrické náradie namiesto 4 mm imbusového kľúča. Obe uzávery sú po 14 otáčkach skrutky dostatočne utiahnuté.
6. Po namontovaní skontrolujte výšku a zvislú polohu bicykla.
7. Ak sa bicykel nakláňa na ľavú stranu, do ľavého uzáveru sa musí vložiť ďalšia vymedzovacia podložka (alebo viac ako jedna). Ak sa nakláňa na pravú stranu, vymedzovacie podložky sú vložené do pravej pätky.
8. Ak sa obidve pneumatiky dotýkajú zeme, do oboch uzáverov sa musia vložiť ďalšie vymedzovacie podložky. Ideálna medzera medzi pneumatikami a zemou je 10 až 30 mm.
9. Stojany podliehajú pri intenzívnom používaní opotrebovaniu. Pri parkovaní to môže viesť k nižšej polohe bicykla. Zvyšné vymedzovacie podložky sa musia z tohto dôvodu odovzdať konečnému používateľovi, aby neskôr mohol korigovať polohu bicykla.



Инструкция по установке переднего багажника Frappé.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ!

Данный багажник НЕ ПРЕДНАЗНАЧЕН для перевозки людей и использовать его в этих целях ЗАПРЕЩАЕТСЯ. Его максимальная расчетная нагрузка составляет 10 кг.

При перевозке убедитесь в надежности и безопасности крепления багажа и проверьте, не превышают ли его размеры габариты багажника.

Багажник поставляется в разобранном виде и в его комплект входят следующие детали:

- 1 вертикальная полка со вставленными в нее штифтами;
- 1 горизонтальная полка.



- 1 опора багажника (предварительно установлена на велосипед) с фонариком;
- 4 комплекта крепежа А, которые включают в себя 1 винт М5х14 с цилиндрической головкой и внутренним шестигранником, 2 шайбы d5/D10 мм и 1 одну контргайку М5. Эти комплекты предназначены для крепления горизонтальной полки багажника к опоре;
- 2 комплекта крепежа В, которые включают в себя 1 винт М5х14 с цилиндрической головкой и внутренним шестигранником, 2 шайбы d5/D15 мм и 1 одну накидную контргайку. Эти комплекты предназначены для крепления вертикальной полки багажника к скобе на передней вилке;
- 2 винта М5х12 с круглой головкой и внутренним шестигранником в сборе с 1 шайбой предназначены для соединения полок багажника между собой. (На вертикальную полку уже предварительно установлены 2 крепежных штифта).

Порядок установки

1. Соедините вертикальную и горизонтальную полку багажника между собой с помощью 2 винтов с круглой головкой
2. Установите соединенные полки на опору багажника (с помощью 4 комплектов крепежа А)
3. С помощью 2 комплектов крепежа В прикрепите вертикальную полку багажника к скобе, которая предварительно установлена на передней вилке.
4. Перед использованием багажником проверьте надежность его крепления.



Сборка и регулировка раздвоенной подножки

Прочная раздвоенная подножка для велосипеда Lifestyle Frappé.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Данной подножкой разрешается пользоваться только при **ОТСУТСТВИИ** в седле велосипедиста и/или пассажира (ребенка на детском сиденье).

Подножка состоит из следующих деталей:

- 1 раздвоенная опора (предварительно установленная на велосипед);
- 6 красных пластиковых проставок толщиной 5 мм;
- 2 белых пластиковых проставки толщиной 2 мм;
- 2 черных пластиковых наконечника;
- 2 винта M10x20 с внутренним шестигранником.

Инструкции по сборке и регулировке

1. Раздвоенная опора уже установлена на велосипед.
2. Вкрутите два винта в черные наконечники приблизительно на 2 мм.
3. В зависимости от вертикального положения велосипеда при опоре на боковую подножку угол наклона можно отрегулировать вправо или влево с помощью проставок для пластиковых наконечников.
4. После регулировки наденьте два наконечника на треугольные ножки опоры.
5. Затяните винты. НЕ ИСПОЛЬЗУЙТЕ электроинструмент, возьмите для этого шестигранный ключ на 4 мм. После 14 оборотов ключа наконечники можно считать надежно закрепленными.
6. После сборки проверьте высоту и вертикальное положение велосипеда.
7. Если велосипед кренится влево, на левый наконечник можно установить еще одну проставку (или несколько). Если велосипед кренится вправо, установите дополнительные проставки на правый наконечник.
8. Если оба колеса велосипеда касаются земли, на оба наконечника следует установить дополнительные проставки. Идеальный зазор между шинами и поверхностью земли должен составлять 10–30 мм.
9. Подножка подвержена износу в ходе эксплуатации. В результате этого положение велосипеда при парковке понижается. Поэтому у покупателя должен иметься запас проставок, с помощью которых он мог бы со временем регулировать правильное положение велосипеда.



ibi