



INSTRUKCJA OBSŁUGI KARTA GWARANCYJNA ROWERU



INSTRUKCJA OBSŁUGI

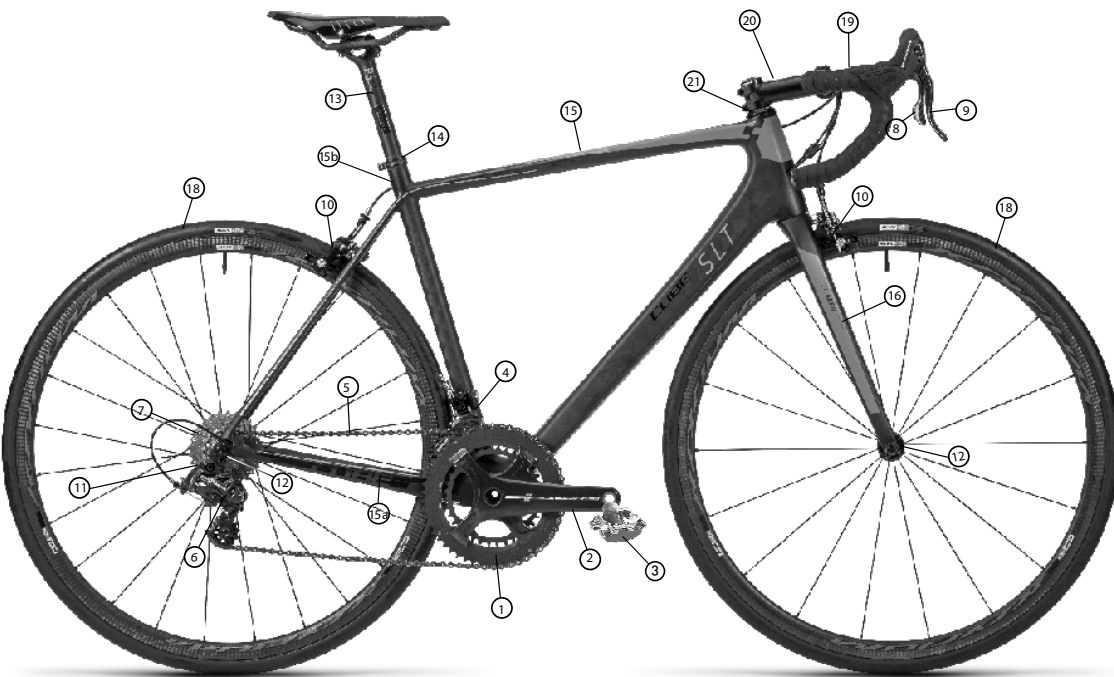
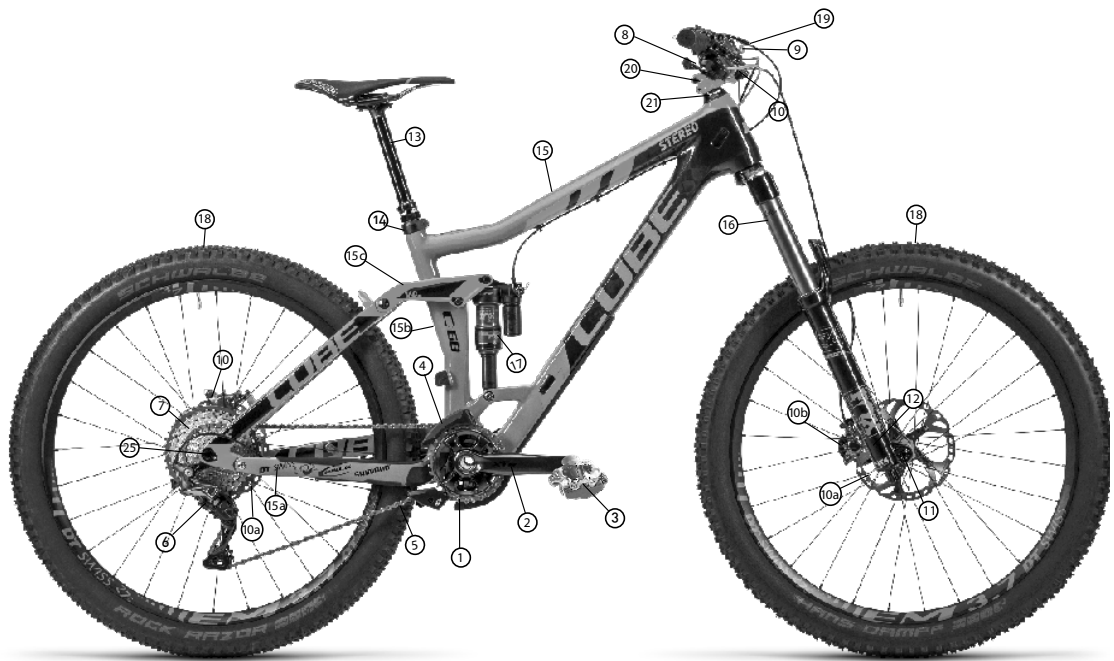


JĘZYK POLSKI



Na ilustracjach zaprezentowane zostały rowery, w których oznaczono wszystkie elementy wyposażenia występujące w danym typie roweru i opisane w niniejszej instrukcji obsługi. W związku z tym, że w każdej grupie rowerów znajduje się kilka modeli, różniących się wyposażeniem, przedstawiliśmy jeden, reprezentatywny model roweru.

- | | | | |
|-------------|---|-------------|--------------------------------------|
| 01 | Zębatki | 15 | Rama |
| 02 | Korba | 15 a | Rura dolnego tylnego trójkąta |
| 03 | Pedały | 15 b | Rura górnego tylnego trójkąta |
| 04 | Przerzutka przednia | 15 c | Wachacz |
| 05 | Łańcuch | 16 | Widelec |
| 06 | Przerzutka tylna | 17 | Damper |
| 07 | Obudowa kasety | 18 | Koła |
| 08 | Dźwignia przerzutki | 19 | Kierownica |
| 09 | Dźwignia hamulca | 20 | Wspornik kierownicy |
| 10 | Hamulce | 21 | Łożyska sterowe |
| 10 a | Tarcza hamulcowa | 22 | Bagażnik |
| 10 b | Zacisk hamulca | 23 | Oświetlenie |
| 10 c | Wzmocniacz działania szczęki hamulca | 24 | Światło przedni |
| 11 | Osie szybkozaciskowe | 25 | X12 Achse |
| 12 | Piasty | | |
| 13 | Wspornik siodła | | |
| 14 | Zacisk wspornika siodła | | |



Spis treści

1	Słowo wstępne	07	4	Budowa i zasada działania	17
1.1	Konwencje	07	4.1	Kategorie	17
1.1.1	Prezentacja	07	4.2	Kategorie / przegląd modeli	18
1.1.2	Oznaczenia usytuowania	07	4.2.1	Rowery dziecięce	18
1.1.3	Spis skrótów	07	4.2.2	Rowery szosowe/rowery triathlonowe	18
1.1.4	Definicje pojęć	07-08	4.2.3	Rowery turystyczne/miejskie	18
1.2	Ogólne informacje	08-09	4.2.4	Rowery crossowe	19
1.2.1	Zakres stosowania	09	4.2.5	Rowery trekkingowe/ rowery trekkingowe HYBRID	19
1.2.2	Dokumenty towarzyszące	09	4.2.6	Rowery cyclocross	19
1.2.3	Ilustracje	09	4.2.7	Rowery górskie Hardtail / górskie Hardtail HYBRID / Rowery górskie z amortyzowanym widelcem	20
2	W trosce o bezpieczeństwo	10	4.2.8	Rowery w pełni amortyzowane Full / Rowery w pełni amortyzowane Full HYBRID (w pełni amortyzowane z maksymalnym skokiem sprężyny amortyzatora 160 mm) ...	20
2.1	Używaj roweru zgodnie z przeznaczeniem	10	4.2.9	Rowery górskie w pełni amortyzowane Full (w pełni amortyzowane z maksymalnym skokiem sprężyny amortyzatora 180/190 mm)	21
2.1.1	Komu wolno jeździć rowerem?	10	4.2.10	Rowery Downhill (w pełni amortyzowane z maksymalnym skokiem sprężyny amortyzatora 215 mm) / do ostrych zjazdów	21
2.1.2	Jak należy jeździć rowerem?	10	4.3	Informacje ogólne	22
2.1.3	Gdzie powinno jeździć się rowerem?	10-12	4.3.1	Hamulce	22
2.1.4	W jakim stanie powinien być rower, podczas jego użytkowania	13	4.3.2	Przerzutki	22
2.1.5	Osprzęt i przeróbki	13-14	4.3.3	Rama i widelec	22
2.1.6	Przewożenie dzieci, bagaży / przyczepka rowerowa	14	4.4	Materiał ramy / informacje o carbonie	22-23
2.1.7	Trening z trenerem	15	4.4.1	Informacje o konstrukcji ramy	23
2.2	Pozostałe zagrożenia.....	15	4.4.2	Jak należy się obchodzić z ramą carbonową roweru	23-24
2.2.1	Zagrożenia ze strony błędnego montażu końcowego	15	5	Rama roweru / komplet ramy roweru	24
2.2.2	Zagrożenia ze strony niewłaściwego użytkowania	15	6	Przed pierwszym użyciem	25
2.2.3	Niebezpieczeństwo oparzenia się	15	7	Przed każdą jazdą	25-26
2.2.4	Pozostałe zagrożenia i instrukcje bezpieczeństwa	15-16	7.1	Kontrola kół	26
2.3	Utylizacja	16	7.1.1	Kontrola montażu	27
3	Zakres dostawy, dane techniczne	16			
3.1	Zakres dostawy	16			
3.2	Dane techniczne.....	16			
3.3	Momenty obrotowe połączenia gwintowane	17			

7.1.2	Kontrola obręczy	27	8.6.5	Sram Force / Rival / Red	44
7.1.3	Kontrola ogumienia	28-29	8.7	Obsługa hamulców	45
7.1.4	Pozostałe kontrole	29	8.8	Obsługa osi szybkozaciskowej	45-47
7.2	Kontrola siodełka i wspornika siodła	30	8.8.1	Obsługa osi przelotowej	47
7.3	Kontrola kierownicy, wspornika kierownicy	30-31	8.8.2	Informacje ogólne	47
7.4	Kontrola elementów na kierownicy	31	8.8.3	Przed montażem	47-48
7.5	Kontrola łożysk sterowych	31-32	8.8.4	Montaż/demontaż osi przelotowej	48
7.6	Kontrola widelca amortyzowanego	32	8.8.5	Montaż/demontaż szybkozaciskowej osi przelotowej	48
7.7	Kontrola amortyzowania tylnego koła	32	8.8.6	Montaż/demontaż szybkozaciskowej osi przelotowej w kole tylnym	49
7.8	Kontrola hamulców	32-33	8.8.7	Końcówka widelca	49-50
7.8.1	Kontrola hamulca szczękowego z linką (wersja roweru szosowego)	33-34	8.9	Stosowanie pedałów zatraskowych (opcja)	50-51
7.8.2	Kontrola hamulca szczękowego z linką (wersja roweru górskiego)	34	8.10	Ładowanie bagażnika	52
7.8.3	Kontrola hydraulicznych hamulców szczękowych	35	9	Zakłócenia w czasie jazdy	52
7.8.4	Kontrola hydraulicznych hamulców tarczowych	35	9.1	Przerzutki, napęd	53
7.8.5	Kontrola hamulca typu torpeda	36	9.2	Hamulce	54
7.9	Kontrola napędu, łańcucha	36	9.3	Rama, wspornik siodła i amortyzatory	54-55
7.10	Kontrola oświetlenia	37	9.4	Błotniki, bagażnik, oświetlenie	55
7.11	Kontrola bagażnika	37	9.5	Koła i ogumienie	56
7.12	Kontrola błotników	37	10	Po wywrotce lub wypadku	57
7.13	Pozostałe kontrole	37-38	11	Transport roweru	57
8	Regulacja i obsługa roweru	38	11.1	Montaż i demontaż kół	58
8.1	Ustawianie regulowanego wspornika kierownicy (opcja)	38	11.1.1	Wszystkie kategorie/serie, oprócz kategorii rowerów górskich/triathlonowych	58-62
8.2	Regulacja pozycji siodełka	38-39	11.1.2	Rowery szosowe/rowery triathlonowe	62-65
8.3	Regulacja wysokości siodełka	39	11.2	Montaż i demontaż wspornika siodła z siodełkiem	65-66
8.4	Regulacja widelca amortyzowanego	39	12	Czyszczenie i konserwacja roweru	67-69
8.5	Regulacja amortyzowania tylnego koła	40	13	Unieruchomienie roweru na dłuższy czas	69
8.6	Obsługa przerzutek	40-41	14	Gwarancja amortyzatorów	70-71
8.6.1	Shimano Rapidfire/Shimano Rapidfire 2-Way-Release/Shimano EZ Fire	42	15	Gwarancja, rękojmia	72-74
8.6.2	Układ „Sram” w rowerze górskim	43			
8.6.3	Przełącznik obrotowy	43			
8.6.4	Shimano STI	44			

Szanowna Klientko, Szanowny Kliencie,

chcielibyśmy pogratulować Wam dokonania trafnego wyboru i zakupu roweru naszej marki oraz złożyć podziękowanie za wyrażone w ten sposób zaufanie. Poprzez zakup roweru CUBE weszliście w posiadanie wysokiej jakości, ekologicznego środka lokomocji, którego używanie dostarczy Wam wiele radości i satysfakcji. Zakupiliście rower w sklepie rowerowym, który w razie potrzeby służyć Wam będzie także doradztwem, w zakresie montażu czy użytkowania. Jest on Waszym autoryzowanym punktem w kwestiach serwisowania, diagnostyki, przebudowy i wszelkiego rodzaju napraw. Jeśli będziecie mieli jakiegokolwiek pytania odnośnie naszego produktu, prosimy o kontakt ze sprzedawcą rowerów.

1 Słowo wstępne

1.1 Konwencje

1.1.1 Prezentacja

Wskazówka!



Zwraca uwagę na informacje, które wymagają zwiększonej uwagi podczas czytania instrukcji przez użytkownika.

Ostrzeżenie!



Zwraca uwagę na niebezpieczeństwo wystąpienia lekkiego skaleczenia oraz na prawdopodobne straty materialne!

Niebezpieczeństwo!



Zwraca uwagę na niebezpieczeństwo wystąpienia poważnego skaleczenia lub nawet na wypadek śmiertelny.

Niebezpieczeństwo oparzenia się!



Temperatura wynosi powyżej 45°C (ścięcie się białka) i może u człowieka spowodować oparzenia.

1.1.2 Oznaczenia usytuowania

Jeśli w niniejszej instrukcji obsługi mówi się „z prawej”, „z lewej”, „z przodu”, „z tyłu” to mówiący ma na myśli pozycje stojąc twarzą do kierunku jazdy.

1.1.3 Spis skrótów

1.1.4 Definicje pojęć

Ósemka

Odchylenie od prawidłowej geometrii obracania się obręczy nazywane jest potocznie „ósemką”.

bar

Zazwyczaj stosowana jednostka ciśnienia powietrza.

Moment obrotowy

Zwany również momentem dociągania. Informuje on, jak „silnie” dokręcona jest śruba.

DIN

Niemiecki Instytut Normowania

EN

Norma Europejska (często związana z DIN)

Sprzedawca / wyspecjalizowany serwis

Sprzedawca i wyspecjalizowany serwis są to osoby i firmy autoryzowane przez odpowiednie urzędy danego kraju i upoważnione jako takie do sprzedaży i naprawy rowerów.

Autoryzowani przez nas sprzedawcy: Nasza firma zezwala jedynie wybranym sprzedawcom na obrót i naprawę naszych wyrobów.

Siła ręki

Jest to siła, którą jest w stanie zadziałać jedną ręką przeciętny, dorosły człowiek stosując przy tym umiarkowany lub średni wysiłek.

HWK

w Niemczech: Izba Rzemieślnicza

IHK

w Niemczech: Izba Przemysłowo-Rzemieślnicza

MTB

Rower górski

Nm

Niutonometr, jednostka momentu obrotowego

Pedelec

Silnikowe wspomaganie jazdy

psi

funt na cal kwadratowy; amerykańska jednostka ciśnienia
1 psi = 0,06897 bar

Prawo o Ruchu Drogowym

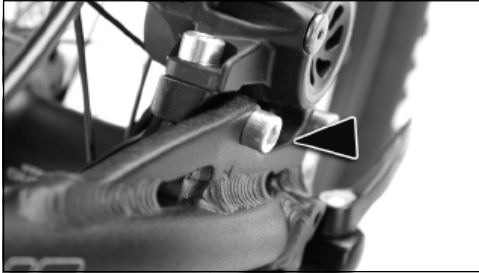
Niemieckie prawo o ruchu drogowym

Prawo o dopuszczaniu do ruchu drogowego

Niemieckie prawo o dopuszczaniu do ruchu drogowego

Prawidłowe połączenie gwintowane

Pojęcie "prawidłowe połączenie gwintowane" oznacza stan w którym łby śrub na całej swej powierzchni dolegają do łączonego elementu.



Nieprawidłowe połączenie gwintowane

Poluzowaną śrubę można często rozpoznać przez jej wystający łeb.



! Stosowane określenia specjalistyczne dla części i zespołów roweru znajdują się na tablicy z ilustracjami na okładce lub na poszczególnych rysunkach.

Akty prawne:

! Niemieckie prawa ruchu drogowym StVo oraz o dopuszczeniu do ruchu drogowego StVZO obowiązują tylko w Niemczech.

! Przed pierwszym użyciem roweru prosimy dowiedzieć się, jaki akt prawny reguluje użytkowanie rowerów w Waszym kraju. Prosimy zwrócić się w tym celu do odpowiedniego urzędu i skonsultować się ze sprzedawcą.

1.2 Ogólne informacje



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Niniejsza instrukcja obsługi nie służy do nauki jazdy na rowerze.

W przypadku nieprzestrzegania niniejszej instrukcji obsługi, może dojść do niebezpiecznej sytuacji drogowej, wypadku, czy strat materialnych!

- Prosimy o uważne przeczytanie niniejszej instrukcji obsługi jeszcze przed rozpoczęciem jazdy na rowerze.
- Zwróć uwagę na to, aby wszystkie pola w punkcie 15 zostały całkowicie wypełnione
- Zwróć uwagę na to, aby do niniejszej instrukcji obsługi dołączono również instrukcje obsługi zredagowane w Twoim języku ojczystym odnoszące się do poszczególnych komponentów danego roweru. Zostały one dokładnie wyszczególnione w punkcie 16 w potwierdzeniu sprzedaży.
- Wszystkie poniżej wymienione części roweru zostały przedstawione na poszczególnych ilustracjach.
- Zaprezentowane w niniejszej instrukcji obsługi ilustracje odnoszą się do pojedynczego przypadku i ważne są dla wszystkich rowerów Cube (wyjątek: Pedelec).
- Zachowaj niniejszą instrukcję obsługi użytkownika i przekazać ją dalej następnemu użytkownikowi.
- W zakresie obowiązków użytkownika leży sprawdzenie roweru czy jest wyposażony zgodnie z przepisami.
- Jeśli jakieś fragmenty tej instrukcji obsługi nie są jasne, skonsultuj się ze sprzedawcą.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Instrukcja obsługi dla dzieci i młodzieży.

Niniejsza instrukcja obsługi zredagowana została dla osób sprawujących opiekę pedagogiczną nad dziećmi i młodzieżą, która tego typu rowerów używa.

W przypadku nieprzestrzegania niniejszej instrukcji obsługi przez dzieci lub instruowaną młodzież, może dojść do niebezpiecznej sytuacji drogowej, wyrotki, wypadku czy strat materialnych!

- Jeśli w niniejszej instrukcji eksploatacji użyto sformułowań typu "...zlecicie..." lub "...zlecicie prace przy rowerze..." itp., wtedy intencją jest zwracanie się do dziecka lub dziewczyny/ chłopca będących w posiadaniu roweru.
- Prosimy razem z zainteresowanymi przestudiować tę instrukcję i wyjaśnić im wszystkie zagadnienia, a w szczególności ostrzeżenia przed niebezpieczeństwami.
- Jako osoba sprawująca opiekę zobowiązani jesteście do zapewnienia bezpieczeństwa podczas używania roweru przez swych podopiecznych.

1.2.1 Zakres stosowania

Niniejsza instrukcja obsługi odnosi się wyłącznie do rowerów zakupionych w naszej firmie od roku produkcji 2012 i jego właściwej kategorii i serii, zgodnie ze specyfikacją w punkcie 4.

Niniejsza instrukcja obsługi jest ważna wtedy, gdy rower został zakupiony w naszej firmie.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Nowe osiągnięcia techniki mogą prowadzić do zmian w modelach, ich obsługi oraz do powstania nowych modeli.

- Prosimy przestrzegać szczegółowych instrukcji, jeśli takie zostały podane.
- Prosimy skonsultować się ze sprzedawcą co do aktualności i obowiązywania niniejszej instrukcji obsługi.

1.2.2 Dokumenty towarzyszące

- załączone instrukcje obsługi poszczególnych komponentów



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Z powodu różnorodności istniejących komponentów rowerowych niemożliwym jest zredagowanie ogólnej, uniwersalnej instrukcji obsługi.

Jest możliwe, że do tego roweru zamontowano komponenty, które nie zostały opisane w niniejszej instrukcji obsługi.

- **Prosimy przestrzegać załączonych instrukcji obsługi dla danego komponentu wydanych przez producenta.**
- **Podane tam instrukcje i informacje należy respektować w pierwszej kolejności!**
- **Prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.**

1.2.3 Ilustracje



Ilustracje do opisów znajdują się bezpośrednio przed lub za poszczególnymi tekstami.

2 W trosce o bezpieczeństwo

2.1 Używaj roweru zgodnie z przeznaczeniem

2.1.1 Komu wolno jeździć rowerem?



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

- Rowerzysta musi być dopasowany wzrostem do roweru (skonsultuj się w tej sprawie ze sprzedawcą).
- Dzieci i młodzież są zobowiązani do podstawowego opanowania obsługi roweru. Elementy obsługi (np. dźwignie hamulców) muszą być dopasowane do anatomii rąk dziecka.

! Różne instytucje i trenerzy oferują w ramach kursów doskonalenie techniki jazdy. Taki kurs pomoże Ci polepszyć technikę jazdy oraz obsługę roweru.

2.1.2 Jak należy jeździć rowerem?

Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

- Usiądź na siodelku lub jeźdź w pozycji stojącej przenosząc ciężar ciała na pedały. Lewą ręką trzymaj lewy uchwyt kierownicy, a prawą ręką prawy.
- Używaj roweru wyłącznie jako środka do przemieszczania się.

2.1.3 Gdzie powinno jeździć się rowerem?

! Wszystkie rowery naszej produkcji podzielone są na kategorie. Kategorie swojego roweru znajdziecie na końcu niniejszej instrukcji obsługi. Kategoria ta naniesiona została tam przez sprzedawcę podczas kupna (patrz również rozdział 4).



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!




Bezpieczeństwo jazdy zależy od rozwijanej prędkości.





W przypadku wykonywania skoków i dużej prędkości oraz korzystania z parku rowerowego lub zjeżdżania po ostrym zboczu występuje niebezpieczeństwo wywrotki.

Im większa prędkość, tym większe ryzyko!

Każda droga lub ulica może być uszkodzona i stwarzać przeszkody w jeździe.

- W takich strefach jeźdź szczególnie wolno i ostrożnie. W razie potrzeby przez takie przeszkody przeprowadź rower lub nawet go przenies.
- Skoki i jazdę z dużą prędkością można uprawiać tylko wtedy, gdy w wysokim stopniu opanowana została technika jazdy.
- Dostosuj użytkowanie roweru do posiadanych umiejętności jazdy i używaj odpowiedniego sprzętu ochronnego.

Kategoria 0	Opis	Modele
<p>Rowerzy dziecięce Dziecięce rowery górskie Wielkość opon 16"-24"</p> 	<p>Rowerzy dziecięce do jazdy po drogach utwardzonych takich jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ulice wyasfaltowane po których nie jeżdżą pojazdy mechaniczne oraz ścieżki rowerowe; - drogi i ulice utwardzone piaskiem, szutrem lub podobnym materiałem (np. drogi leśne i polne) i nie są używane przez pojazdy mechaniczne. <p>Koła roweru mają stałą styczność z podłożem (-> brak podskoków, niejeżdżenie na jednym kole, niehamowanie w sytuacji, gdy tylne koło traci styczność z podłożem).</p> <p>Odpowiedzialność rodziców: Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem (prawidłowe obchodzenie się z rowerem) oraz instruktaż i kontrola sprawności działania kół leżą w zakresie odpowiedzialności prawnych opiekunów i wychowawców.</p>	<p>KID 160 / KID 200 / KID 240</p>
<p>Rowerzy szosowe, rowery triathlonowe i do jazdy na czas, rowery fitnessowe i miejskie</p> 	<p>Do jazdy po drogach utwardzonych takich jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - drogi i ulice wyasfaltowane i ścieżki rowerowe. <p>Koła roweru mają stałą styczność z podłożem (-> brak podskoków, niejeżdżenie na jednym kole, niehamowanie w sytuacji, gdy tylne koło traci styczność z podłożem).</p>	<p>ATTAIN / AGREE / AXIAL / LITENING / AERIUM</p> <p>SL ROAD / EDITOR / HYDE</p> <p>SUV HYBRID</p>
<p>Rowerzy crossowe i trekkingowe (również jako wariant Hybrid) Rowerzy typu cyclocross</p> 	<p>Do jazdy po drogach utwardzonych takich jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - drogi i ulice wyasfaltowane i ścieżki rowerowe; - drogi i ulice utwardzone piaskiem, szutrem lub podobnym materiałem (np. drogi leśne i polne); - utwardzone szlaki piesze na których nie występują lub są w niewielkiej ilości korzenie progi, kamienie i uskoki. <p>Koła roweru mają stałą styczność z podłożem lub ze względu na niewielkie nierówności jak korzenie może mieć miejsce utrata styczności z podłożem (-> brak podskoków, niejeżdżenie na jednym kole, niehamowanie w sytuacji, gdy tylne koło traci styczność z podłożem).</p>	<p>CURVE / NATURE / CROSS / TONOPAH</p> <p>KATHMANDU / DELHI / TOURING / TRAVEL / TOWN</p> <p>ELLY RIDE / ELLY CRUISE</p> <p>CROSS RACE</p> <p>CROSS HYBRID TOURING HYBRID TRAVEL HYBRID DELHI HYBRID ELLY RIDE HYBRID ELLY CRUISE HYBRID</p>

Kategoria 3	Opis	Modele
<p>Rowery górskie z amortyzowanym widelcem (również jako wariant Hybrid)</p> 	<p>Do jazdy po drogach takich jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - drogi i ulice wyasfaltowane i ścieżki rowerowe; - drogi i ulice utwardzone piaskiem, szutrem lub podobnym materiałem (np. drogi leśne i polne); - utwardzone i nieutwardzone szlaki piesze na których występują korzenie, progi, kamienie i uskoki <p>Koła roweru mają stałą styczność z podłożem lub ze względu na niewielkie nierówności jak korzenie może mieć miejsce utrata styczności z podłożem (-> brak podskoków, niejeżdżenie na jednym kole, niehamowanie w sytuacji, gdy tylne koło traci styczność z podłożem).</p>	<p>AIM / ANALOG / ATTENTION / ACID / LTD/ RACE ONE / ACCESS</p> <p>NUTRAIL</p> <p>REACTION / ELITE</p> <p>ACCESS HYBRID NUTRAIL HYBRID REACTION HYBRID ELITE HYBRID</p>
<p>Rowery górskie w pełni zawieszane (fullsuspension) z maks. 160mm skokiem sprężyny amortyzatora (również jako wariant Hybrid)</p> 	<p>Do jazdy po drogach lub terenie takim jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - drogi i ulice wyasfaltowane i ścieżki rowerowe; - drogi i ulice utwardzone piaskiem, szutrem lub podobnym materiałem (np. drogi leśne i polne); - utwardzone i nieutwardzone szlaki piesze na których występują korzenie, progi, kamienie i większe uskoki; - surowy, nieumocniony teren ze sporadycznymi skokami do ok. 0,5 m. <p>Koła roweru mają stałą styczność z podłożem lub ze względu na niewielkie nierówności jak korzenie może mieć miejsce utrata styczności z podłożem (-> niejeżdżenie na jednym kole, niehamowanie w sytuacji, gdy tylne koło traci styczność z podłożem).</p>	<p>AMS 100</p> <p>STEREO 120/140/150/160</p> <p>STEREO HYBRID 120/140/160</p> <p>STING 120/140</p> <p>STING HYBRID 120/140</p>
<p>Rowery górskie w pełni zawieszane (Full) z 180/190 mm skokiem sprężyny amortyzatora</p> 	<p>Do jazdy po drogach lub terenie takim jak w kategorii 4, a do tego:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dopuszczone ścieżki downhillowe (ostre zjazdy) oraz instalacje sportowe i parki rowerowe <p>Rowery z tej kategorii ze względu na silne obciążenia powinny być obowiązkowo kontrolowane pod kątem możliwych uszkodzeń po każdej jeździe.</p>	<p>HANZZ FRITZZ</p>
<p>Rowery downhillowe (do ostrych zjazdów) w pełni zawieszane z 200mm skokiem sprężyny amortyzatora</p> 	<p>Do jazdy po drogach lub terenie takim jak w kategorii 4, a do tego:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dopuszczone ścieżki downhillowe (ostre zjazd) oraz instalacje sportowe i parki rowerowe <p>Rowery z tej kategorii ze względu na silne obciążenia powinny być obowiązkowo kontrolowane pod kątem możliwych uszkodzeń po każdej jeździe.</p>	<p>TWO15</p>

2.1.4 W jakim stanie powinien być rower podczas jego użytkowania?

! Nowy rower jest sprzętem sportowym i bez dodatkowego wyposażenia według prawa o ruchu drogowym nie można nim jeździć w ruchu publicznym.

! Celem dostosowania roweru do aktualnych przepisów prawa o ruchu drogowym, rower musi się charakteryzować określonymi cechami i wyposażeniem.

! Pełne brzmienie przepisów dla ruchu w swoim kraju znajdziecie w prawie o ruchu drogowym lub w razie potrzeby skonsultujcie się ze sprzedawcą.

! Dokładny tekst przepisu z danymi szczegółowymi znajdziecie w internecie na następującej stronie: <http://www.gesetze-im-internet.de/stvzo/>.

! W przypadku eksploatacji poza Niemcami prosimy przestrzegać przepisów ruchu drogowego obowiązujących w danym kraju. Prosimy skonsultować się ze sprzedawcą branżowym lub odpowiednim urzędem.

- dwa niezależnie od siebie działające hamulce
- dzwonek
- zasilane przez dynamo oświetlenie przednie (biały reflektor) oraz lampa tylna (czerwone światło)

! Z obowiązku posiadania dynamy zwolnione są rowery wyścigowe do 11 kg.

! Rowery, które są zwolnione z obowiązku posiadania dynamy muszą w ciągu dnia posiadać certyfikowane oświetlenie na baterie.

! Na czas udziału w wyścigach, zawodnicy są z tego obowiązku zwolnieni.

- biały odbłask z przodu (często zintegrowany w reflektorze lampy przedniej), oraz czerwony odbłask z tyłu
- po dwa żółte światła odbłaskowe dla koła przedniego i tylnego; alternatywnie opony z obustronnymi pasami odbłaskowymi.

- po dwa żółte światła odbłaskowe na pedale prawym i lewym

Wszystkie elementy oświetlenia i odbłaski muszą posiadać dopuszczenie do stosowania.

Dopuszczenie do użytkowania można po literze znakującej "K", linii falistej i kilkucyfrowej liczbie.

W kwestii prawidłowego mocowania prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.

2.1.5 Osprzęt i przeróbki



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Wielu rowerzystów ma ochotę przebudować swój rower i dostosować do swych życzeń. Widelec, siodełko, pedały, hamulce, ogumienie, elementy amortyzacji sprężynowej - występuje wiele możliwości dodatkowych zmian w rowerze.

! **Prace przy rowerze, również i takie które wydają się łatwe, wymagają podstawowej wiedzy, umiejętności oraz sporego doświadczenia.**

! **Niefachowo wykonane prace przy rowerze mogą doprowadzić do niebezpiecznych sytuacji w czasie jazdy, wywrotek, wypadków czy strat materialnych.**

- Prosimy stosować wyłącznie certyfikowany EN osprzęt. Wyjątkiem jest komputer rowerowy, uchwyt bidonu, o ile zostaną zakupione i zamontowane u sprzedawcy.
- Przy dokonywaniu wyboru osprzętu prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.

- Nasza marka Cube zabrania wymiany widełca przedniego koła w celu dokonania zmiany wyposażenia. Jeśli w ramach prac naprawczych konieczna jest wymiana, wtedy wolno jest wbudować wyłącznie widelec naszej produkcji, dostosowany do wybranego modelu roweru. Prosimy skonsultować się z naszym autoryzowanym sprzedawcą.
- **Zabrania się** doposażania wszystkich naszych rowerów w napędy elektryczne!
- Wszelkie elementy w rowerze nie powinny być zmieniane co do swoich właściwości.
- Wszelkie dobudówki, przeróbki, serwisowanie i inne prace przy rowerze należy zlecać w serwisie rowerowym.
- Należy mieć na uwadze, aby każdy, kto dokonuje zmian w konstrukcji roweru również za te zmiany odpowiadał.

2.1.6 Przewożenie dzieci, bagaży / przyczepka rowerowa



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Transport dzieci i bagaży jest związany ze zwiększonym ryzykiem wypadku. Wiele modeli rowerów nie jest przystosowanych do montażu bagażników lub fotelików dla dzieci.

Bagażę prosimy przewozić wyłącznie na lub w odpowiednich systemach nośnych. Są nimi odpowiednie torby rowerowe lub dopuszczone przez producenta bagażniki. Prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.

Bagażniki wolno montować wyłącznie na przystosowanych do tego elementach mocujących w następujących seriach/modelach.

- Cross
- Trekking/City
- Rower górski z przewidzianą możliwością mocowania

- Foteliki dziecięce wolno jest montować wyłącznie na przewidzianych do tego celu bagażnikach. Prosimy skonsultować się ze sprzedawcą
- Maksymalne obciążenie dodatkowe wynosi 25 kg.

UWAGA:

Niektóre bagażniki przystosowane są do mniejszych obciążeń. Prosimy przestrzegać instrukcji obsługi wydanej przez producenta bagażnika.

- Prosimy mieć na uwadze, aby nie przekroczyć dopuszczalnej masy całkowitej z dziećmi i bagażem (patrz tabela w punkcie 3.2).
- Prosimy mieć na uwadze zabezpieczenie bagażu. Elementy bagażu nie powinny dotykać ruchomych zespołów roweru (kół roweru, napędu, łańcucha, hamulców) oraz utrudniać działania i obsługi roweru.
- Prosimy nie przekraczać dopuszczalnej masy całkowitej, patrz rozdział 3.2.
- Prosimy postawić cały przewożony bagaż na rowerze wraz z rowerem na legalizowanej wadze
- Prosimy sprawdzić masę całkowitą swego roweru wraz z całym bagażem (bez dzieci!), dzieci prosimy zważyć osobno na wadze osobowej i dodać otrzymane wyniki.
- Bagaż pogarsza warunki jazdy.
- Bagaż wydłuża drogę hamowania.
- Prosimy dostosować technikę jazdy do warunków!
- Zabrania się montażu i użytkowania przyczepki rowerowych do naszych rowerów, o ile nie są to odpowiednie modele rowerów do tego dopuszczone.

2.1.7 Trening z trenażerem



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Używanie trenażerów ze sztywnym połączeniem ramy, kierownicy lub z mocowaniem widełca może spowodować uszkodzenie roweru.

Zabrania się używania trenażerów, w których rower zamocowany jest za widelec, kierownicę lub ramę.

Ramy carbonowe (kompozyt włókna węglowego i żywicy) są przystosowane jedynie do użytkowania na swobodnym urządzeniu do treningu na rolkach (gdzie nie ma mocowania).

2.2 Pozostałe zagrożenia

2.2.1 Zagrożenia ze strony błędnego montażu końcowego



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Błędnie wykonany montaż końcowy roweru może prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotki, wypadków czy strat materialnych.

Prosimy zlecić sprzedawcy potwierdzenie prawidłowości montażu końcowego oraz regulacji siodełka.

Prosimy skorzystać z formularza zawartego w niniejszej instrukcji obsługi.

2.2.2 Zagrożenia ze strony niewłaściwego użytkowania



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

W przypadku nieprzestrzegania niniejszej instrukcji obsługi, może dojść do niebezpiecznej sytuacji drogowej, wywrotki, wypadków czy strat materialnych!

- Prosimy przestrzegać instrukcji z rozdziału 2.1.3.
- Przy wyborze roweru prosimy kierować się jego przeznaczeniem do planowanego zastosowania. (patrz punkty 2.1 oraz 4.1)

2.2.3 Niebezpieczeństwo oparzenia się



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!



Niebezpieczeństwo oparzenia się!

Po dłuższej jeździe, obręcze roweru i tarcze hamulcowe mogą się silnie rozgrzać.

- Bezpośrednio po zakończeniu jazdy prosimy nie dotykać obręczy i tarcz hamulcowych.
- Przed dotknięciem prosimy odczekać, aż obręcze i tarcze hamulcowe ostygną.
- W celu sprawdzenia temperatury prosimy lekko i krótko dotknąć gołym palcem obręczy i tarcz hamulcowych. Jeśli nadal czuć, że są gorące, wtedy prosimy odczekać kilka minut i powtarzać to sprawdzenie, aż stwierdzicie, że obręcze i tarcze hamulcowe ostygnęły.

2.2.4 Pozostałe zagrożenia i instrukcje bezpieczeństwa



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

W przypadku nieprzestrzegania niniejszej instrukcji obsługi, może dojść do niebezpiecznej sytuacji drogowej, wywrotki, wypadków i strat materialnych!

- Prosimy przestrzegać przepisów ruchu drogowego obowiązujących w swoim kraju.
- Na czas jazdy rowerem prosimy założyć kask.
- Prosimy jechać ostrożnie.
- Prosimy zaniechać jazdy w przypadku spożycia alkoholu.
- Prosimy jechać tak, aby zawsze mieć kontrolę nad rowerem i w razie wystąpienia nagłej zmiany sytuacji drogowej nie znaleźć się w sytuacji przymusowej.
- Gdy jest mokro, skuteczność działania hamulców zmniejsza się. Droga hamowania wydłuża się.
- Prosimy podczas jazdy rowerem mieć na sobie właściwy ubiór, który nie ogranicza obsługi roweru i widoczności.
- Prosimy jechać w spodniach ściśle przylegających do nóg. Luźne elementy odzieży mogą zostać zahaczone przez rower i spowodować poważną wywrotkę.

- Prosimy nie przekraczać dopuszczalnej masy całkowitej, patrz rozdział 3.2.
- Prosimy przestrzegać instrukcji serwisowania i konserwacji podanych w rozdziale 12 i 13.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Obracające się koła roweru mogą skaleczyć ręce lub inne części ciała.

- Prosimy trzymać z dala ręce i inne części ciała od obracających się kół roweru!
- Prosimy trzymać z dala ręce i inne części ciała od poruszających się elementów (np. amortyzatorów, dźwigni nawrotnych, hamulców!
- Prosimy mieć na uwadze, aby dzieci siedzące na foteliku dziecięcym nie miały styczności z obracającymi się kołami roweru lub innymi elementami ruchomymi.

2.3 Utylizacja

! Prosimy o ekologiczną utylizację roweru po jego zużyciu się.

! Prosimy skonsultować się w tej sprawie ze sprzedawcą lub zwrócić się do kierownictwa punktu zbiórki surowców wtórnych.

3 Zakres dostawy, dane techniczne

3.1 Zakres dostawy

- **kompletny rower, bez pedałów lub**
- **zestaw ramy**
Potwierdzenie dostawy oraz wszystkie inne ważne instrukcje obsługi od poszczególnych producentów będących dostawcami komponentów w załączeniu do instrukcji. W przypadku ramy carbonowej i pedaleców (silnikowego wspomaganie jazdy) prosimy przestrzegać dodatkowej instrukcji obsługi.

3.2 Dane techniczne

Dopuszczalna masa całkowita

=

! rower z całym obciążeniem dobudówkami

+

masa ciała wraz z ubraniem i pakunkiem (plecak)



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Nowe osiągnięcia techniki mogą prowadzić do zmian w modelach, ich danych technicznych oraz do powstania nowych modeli.

- Prosimy przestrzegać szczegółowych instrukcji, jeśli takie zostały podane.
- Prosimy skonsultować się ze sprzedawcą aktualność danych technicznych.

Dopuszczalna masa całkowita

Rower szosowy:	115 kg
Rower górski:	115 kg
Rower trekkingowy:	115 kg +
Bagażnik	25 kg (bagażnik)
Rower trekkingowy z pełnym wyposażeniem	115 kg + 25 kg (bagażnik)
Rower dziecięcy do 16" (*)	30 kg
Rower dziecięcy od 20" (*)	105 kg
BMX	105 kg

! (*) 16" lub 20" oznacza wielkość koła roweru. Jest to podane na oponie. Prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.

! Prosimy mieć na uwadze, że przy stosowaniu komponentów ze stopów lekkich, np. specjalnych kół, obowiązuje ograniczenie wielkości masy bagażu, jakim można obciążyć rower. Prosimy zasięgnąć tych informacji z instrukcji dla danego komponentu wydanej przez producenta.

Przykład 1:

Zestaw kół do roweru szosowego o dopuszczalnej masie obciążenia całkowitego 90 kg zmniejsza dopuszczalne obciążenie całkowite roweru szosowego ze 115 kg do 90 kg.

Przykład 2:

Bagażnik o dopuszczalnej masie obciążenia całkowitego 20 kg zmniejsza dopuszczalne obciążenie całkowite roweru trekkingowego ze 140 kg do 135 kg.

3.3 Momenty obrotowe, połączenia gwintowane.

Element konstrukcyjny	Producent	Model / Typ	Połączenie	Rodzaj połączenia	Moment dokręcenia (Nm)
Wspornik siodła	CUBE	Performance Post	Zacisk siodła	2 śruby	7
		Performance Motion Post		2 śruby	7
		ProLight		na śrubę + pokrętło nastawcze	8-10
		AERO ProLight		2 śruby	8-10
		Dropper Post		2 śruby	8-10
	RFR	Suspension Seatpost		2 śruby	7-9
	Level 9	Seatpost		2 śruby	7
	Ritchey	WCS Carbon Single Bolt		na śrubę	12
	Syntace	P6 Carbon		2 śruby	8-10
	Rock Shoxs	Reverb Stealth		2 śruby	10
	CUBE	Aerium C:62	Zacisk standardowy	na śrubę	6
			Zacisk Monolink	2 śruby	8
	Carbonowy wspornik siodła		Zacisk zintegrowany z ramą	na śrubę	max. 6 (prosimy przestrzegać dodatkowej instrukcji wspornika siodła)
	Rama aluminiowa			na śrubę	5-8
	AERIUM HPA (Rama aluminiowa)			2 śruby	4-5
	Rama carbonowa			na śrubę	max. 6 (dokręcać stopniowo)
AERIUM C:62 / C:68 (carbon)		na śrubę		6	
Mocowanie koszyka na bidon				2 śruby	3
Mocowanie przewodów				na śrubę	1.5
Mocowanie bagażnika				na śrubę	6

4 Budowa i zasada działania

4.1 Kategorie

Nasze rowery dzielą się na następujące kategorie. W ramach kategorii występują różne serie.

- Rowery górskie
 - Full (= koło przednie i tylne amortyzowane, patrz również rozdział 4.2.1)
 - Hardtail (= koło przednie amortyzowane, koło tylne bez amortyzacji, patrz rozdział 4.2.2)

- Rowery crossowe
- Rowery szosowe
- Rowery trekkingowe
- Rowery cyclocrossowe
- Rowery fitnessowe / miejskie
- Pedelec

! **Kategoria i model oraz pozostałe dane roweru znajdują się w potwierdzeniu sprzedaży na końcu niniejszej instrukcji obsługi.**

! **Podczas zakupu prosimy wraz ze sprzedawcą rowerów sprawdzić prawidłowość wypełnienia formularza!**

4.2 Kategorie / przegląd modeli

0

BIKE
CATEGORY

4.2.1 Rowery dziecięce / kategoria 0

Cechy wyposażenia takie, jak w rowerach górskich, hamulce szczękowe, hamulce tarczowe, koła z obręczami o średnicy 16", 20", 24", jak również modele według prawa o dopuszczeniu do ruchu drogowego, przełączanie biegów przrzutką zewnętrzną lub przrzutką w tylnej piaście, zakresy zastosowania i klasyfikacja danego roweru znajdują się w rozdziale 2.1.3



1

BIKE
CATEGORY

4.2.2 Rowery szosowe / triathlonowe / do jazdy na czas / kategoria 1

Brak wyposażenia według prawa o ruchu drogowym, przełączanie biegów przrzutką zewnętrzną, hamulce szczękowe, koła o średnicy 28" (662 mm) zakresy zastosowania i klasyfikacja danego roweru znajdują się w rozdziale 2.1.3



4.2.3 Rowery turystyczne / miejskie / kategoria 1

Brak wyposażenia według prawa o ruchu drogowym, pprzełączanie biegów przrzutką zewnętrzną lub przrzutką w tylnej piaście, koła o średnicy obręczy 28" (662 mm).

Cechy dodatkowe:

- kierownica prosta lub właściwa dla rowerów górskich
- szerokość opon od 25 mm do 42 mm
- hamulce szczękowe lub tarczowe



2

BIKE
CATEGORY

4.2.4 Rowery crossowe / kategoria 2

Cechy wyposażenia takie, jak w rowerach górskich, obręcze o średnicy 28" (662mm) oraz szerokość opon do 42 mm. Zakresy zastosowania i klasyfikacja danego roweru znajdują się w rozdziale 2.1.3



4.2.5 Rowery trekkingowe/ rowery trekkingowe HYBRID/ kategoria 2

Wyposażenie według prawa o ruchu drogowym, przełączanie biegów przerzutką zewnętrzną lub przerzutką w tylnej piaście, bagażnik, ochrona przed rozpryskiem ("błotniki ochronne"), koła o średnicy obręczy 28" (662 mm). Zakresy zastosowania i klasyfikacja danego roweru znajdują się w rozdziale 2.1.3

Cechy dodatkowe:

- szerokość opon do 42 mm
- oświetlenie, odbłaski i dzwonek



4.2.6 Rowery cyclocross / kategoria 2

Brak wyposażenia według prawa o ruchu drogowym, przełączanie biegów przerzutką zewnętrzną, koła o średnicy obręczy 28" (662 mm) zakresy zastosowania i klasyfikacja danego roweru znajdują się w rozdziale 2.1.3

Cechy dodatkowe:

- klocki hamulcowe
- hamulce szczękowe lub tarczowe



3

BIKE
CATEGORY

4.2.7 Rowery górskie Hardtail / górskie Hardtail HYBRID / Rowery górskie z amortyzowanym widelcem / kategoria 3

Hardtail to rowery górskie z amortyzowanym widelcem przednim, których zakresy zastosowania określone są przez skok sprężyny amortyzatora i wyposażenie. Zakresy zastosowania i klasyfikacja danego roweru znajdują się w rozdziale 2.1.3



4

BIKE
CATEGORY

4.2.8 Rowery w pełni amortyzowane Full/ Rowery w pełni amortyzowane Full HYBRID (w pełni amortyzowane z maksymalnym skokiem sprężyny amortyzatora 160 mm) / kategoria 4

Rowery fullsuspension są rowerami górskimi z amortyzowanym widelcem przednim i tylnym, których zakresy zastosowania określone są przez skok sprężyny amortyzatora i wyposażenie.



5

BIKE
CATEGORY

4.2.9 Rowery górskie w pełni amortyzowane Full (w pełni amortyzowane z maksymalnym skokiem sprężyny amortyzatora 180/190 mm) / kategoria 5

Rowery fullsuspension są rowerami górskimi z amortyzowanym widelcem przednim i tylnym, których zakresy zastosowania określone są przez skok sprężyny amortyzatora i wyposażenie. Zakresy zastosowania i klasyfikacja danego roweru znajdują się w rozdziale 2.1.3



6

BIKE
CATEGORY

4.2.10 Rowery Downhill (w pełni amortyzowane z maksymalnym skokiem sprężyny amortyzatora 215 mm) / do ostrych zjazdów kategoria 6

Rowery Downhill są rowerami górskimi z amortyzowanym widelcem przednim i tylnym, których zakresy zastosowania określone są przez skok sprężyny amortyzatora i wyposażenie. Zakresy zastosowania i klasyfikacja danego roweru znajdują się w rozdziale 2.1.3



4.3 Informacje ogólne

4.3.1 Hamulce

Rower posiada jeden lub dwa niezależnie od siebie działające hamulce szczękowe lub tarczowe (patrz rozdział 4.1 – 4.7).



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Błędna obsługa hamulców może prowadzić do sytuacji niebezpiecznych, wywrotek wypadków czy strat materialnych.

- Prosimy zapoznać się z działaniem hamulców.
- Prosimy ustalić, która dźwignia odpowiada za hamowanie przedniego, a która za hamowanie tylnego koła.
- Prosimy w tym celu naciskać na poszczególne dźwignie hamulcowe. Na przedniej lub tylnej feldze można zaobserwować otwieranie się i zamykanie szczęki hamulcowej z klockami.

4.3.2 Przerzutki

Rower posiada

- przerzutkę łańcuchową oraz mechanizm korbowy z jednym, dwoma lub trzema zębatkami.
Przerzutka ta ma za zadanie przy każdej prędkości ułatwić dobór odpowiedniego biegu podczas np. pokonywania wzniesień.
- Ilość możliwych biegów obliczyć można następująco:
Przerzutka łańcuchowa: Ilość zębatek z przodu pomnożona przez ilość zębatek z tyłu np. 2 koła z przodu x 10 kół z tyłu = 20 biegów
- Biegi w piaście: Prosimy popatrzeć na dane na korpusie piastry lub na dźwigni przełączania

4.3.3 Rama i widelec



Rama rowerowa występuje w następujących wersjach:

- nieamortyzowana: ze sztywnym widelcem oraz sztywną ramą występującą w następujących seriach rowerów:

- rowery szosowe
- rowery cyclocrossowe
- rowery turystyczne / miejskie
- rowery trekkingowe (nie wszystkie modele)

- półamortyzowana („Hardtail“): z amortyzowanym widelcem i sztywną ramą, występujące w następujących seriach:

- rowery górskie
- rowery crossowe
- rowery trekkingowe (nie wszystkie modele)

- w pełni amortyzowana („Full“ lub „Full-suspension“): z amortyzowaniem widelca oraz tylnego koła

W przypadku rowerów w pełni amortyzowanych występują różne systemy amortyzowania o różnych ilościach zawiasów.



Rama z czterozawiasowym systemem

Ilość przegubów można łatwo policzyć. Podpórki elementu amortyzatora nie zalicza się do przegubu.

4.4 Materiał ramy / informacje o carbonie

Nowoczesne ramy rowerowe wykonywane są ze stopów aluminium, carbonu, stali lub tytanu.



Materiał z którego wykonana jest rama danego roweru podany jest w punkcie 16 potwierdzenia dostawy lub można o niego spytać sprzedawcę.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Carbon jest nowoczesnym materiałem do budowy rowerów i pojazdów. Elementy carbonowe są jednak delikatne i wrażliwe.

Błąd montażu lub niewłaściwe użytkowanie może spowodować złamanie i pęknięcia, a więc wywołać sytuację niebezpieczną, jak wywrotki, wypadki czy straty materialne.

- Prosimy koniecznie przestrzegać wszystkich poniższych instrukcji na temat użytkowania elementów carbonowych.
- W przypadku pojawienia się pytań odnośnie obchodzenia się z elementami carbonowymi, prosimy o skonsultowanie się ze sprzedawcą.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Obciążenia wstrząsowe i gwałtowne oddziaływania mechaniczne występujące podczas użytkowania niezgodnego z przeznaczeniem (patrz rozdział 2.1.3 oraz 4.1) oraz uderzenia kamieni mogą doprowadzić do niewidocznych uszkodzeń włókien carbonowych (węglowych) i/lub do rozwarstwienia się laminatu (= rozklejenia się sklejonych warstw carbonowych).

Takie wstępne uszkodzenia wraz z siłami występującymi podczas użytkowania mogą spowodować gwałtowne pęknięcia lub złamanie elementów carbonowych i wystąpienie niebezpiecznych sytuacji w czasie jazdy jak wywrotki, wypadki czy straty materialne.

- Prosimy użytkownika rower wyłącznie w celu do tego wyznaczonym (patrz rozdział 2.1.3 oraz 4.1).
- Po wywrotce lub innym zdarzeniu wywołującym oddziaływanie mechaniczne niespotykane w normalnej eksploatacji, rama carbonowa może się już nie nadawać do użytku
- Po wywrotce prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.

4.4.1 Informacje o konstrukcji ramy

Produkcja tego wysokiej klasy materiału odbywa się ręcznie. Z tego powodu mogą wystąpić pewne różnice w wykończeniu, które nie stanowią podstawy do reklamacji.

4.4.2 Jak należy się obchodzić z ramą carbonową roweru.

- 1. W żadnym wypadku prosimy nie montować obejm, śrub, zacisków lub innych elementów wywierających siłę mechaniczną na rurę carbonową.**
- 2. Mocowanie na stelażu montażowym lub w innych zaciskach**
 - Prosimy nigdy nie mocować roweru za carbonowy wspornik siodła lub za carbonową rurę podsiodłową w szczękach zaciskowych stojaku serwisowego / montażowego.
- 3. Ostrożnie przy używaniu kłódek i zamków typu U-lock! Zamki te i kłódki też w pewnych okolicznościach mogą uszkodzić ramę roweru!**
 - Przy stosowaniu zamków typu U-lock i kłódek należy również mieć na uwadze to, aby jedynie dotykały rury ramy carbonowej, ale jej nie ścisnęły.
- 4. Obejma zaciskowa wspornika siodła / rura podsiodłowa:**
 - Przepisowy moment dokręcania śruby obejmmy zaciskowej wspornika siodła wynosi 5 – 6 Nm
 - Wspornika siodła nie wolno docierać, ani jej obracać mechanicznie.
 - Wspornika siodła i rury podsiodłowej nie wolno smarować. Wolno stosować wyłącznie pastę do carbonu.
 - Aluminiowe wspornika siodła wolno montować tylko przy zastosowaniu pasty do carbonu.
 - Zacisku siodła przy wyjętym wsporniku siodła nie wolno zaciskać.

5. Uchwyt bidonu

- Komplet połączeń gwintowanych przewidziane są do mocowania dostępnych w handlu uchwytów do bidonu. Maksymalny moment siły dokręcania śrub w celu mocowania uchwytu do ramy wynosi 4 Nm.

6. Trening na rolkach

- Zabrania się mocowania roweru na rolkowych urządzeniach posiadających sztywne, stałe zaciski. Spowodowane zaciśnięcie wpustów do mocowania osi w ramie, względnie osi szybkozaciskowej wywołuje naprężenia, które są znacznie większe niż dozwolone w czasie normalnej eksploatacji. Może w ten sposób dojść do uszkodzeń ramy roweru.

7. Transport

- Podczas transportu rowerów z ramą carbonową należy zachować szczególną ostrożność.
- Prosimy chronić ramę w szczególności przed kontaktem z innymi elementami. Prosimy użyć do tego celu okrycia itp.
- Nie wolno stosować systemów stojaków rowerowych, które do mocowania i przytwierdzenia używają elementów zaciskowych. Przez siły zaciskające może dojść do uszkodzenia rur lub wpustów do mocowania osi.
- Prosimy na ramie niczego nie kłaść.
- Prosimy mieć na uwadze to, aby rower podczas transportu nie przemieszczał się.

5 Rama roweru / komplet ramy roweru



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Błędy podczas montażu ramy roweru mogą prowadzić do poważnych wywrotek! Niektóre z naszych ram rowerowych można zakupić osobno i wyposażać je według własnego uznania. Należy koniecznie przestrzegać następujących instrukcji.

- Na montaż naszych ram udzielamy zezwolenia wyłącznie autoryzowanym sprzedawcom.
- Osoba, która wmontuje ramę rowerową w kompletny rower jest uważana za producenta i jest odpowiedzialna ze ewentualne błędy montażowe.
- Niniejsza instrukcja obsługi nie jest instrukcją montażu ramy rowerowej.
- Do montażu prosimy stosować wyłącznie certyfikowanego przez EN markowego osprzętu oraz dostosowanego do danej ramy rowerowej. Można go poznać po następujących cechach:
 - Dane producenta z pełnym adresem
 - Dane o przeprowadzonych badaniach i dyrektywach do badań z numerem normy EN
 - Wyczerpującą i jasną informację o produkcie wraz z instrukcją montażową w wybranym języku ojczystym
- W przypadku pytań w kwestii właściwego osprzętu prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.
- Prosimy przestrzegać instrukcji w kwestii widelca koła przedniego w punkcie 2.1.5.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Do tej ramy wolno jest wbudować wyłącznie sztywne, nieamortyzowany widelec koła przedniego posiadający nasze dopuszczenie. Prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.

- rower szosowy, wszystkie modele
- rower fitnessowy / miejski, wszystkie modele
- rower typu cyclocross, wszystkie modele
- rower trekkingowy ze stałą geometrią sztywnego widelca wszystkie modele

6 Przed pierwszym użyciem



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Błędnie przygotowany do jazdy rower może prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków czy strat materialnych.

Takie niebezpieczeństwo występuje wtedy, gdy nie zapoznacie się z nowym rowerem i jego obsługą.

- Prosimy dokonać kontroli roweru według punktu 7.
- Prosimy przed pierwszą jazdą zapoznać się z rowerem. Prosimy w szczególności ustalić, jaka dźwignia hamulcowa odpowiada za hamowanie przedniego, a jaka za hamowanie tylnego koła, patrz rozdział 4.8.1.
- Nowoczesne hamulce mają bardzo dużą skuteczność działania. Zbyt silne naciśnięcie na dźwignię może spowodować zablokowanie danego koła i wywrotek.
- Prosimy wypróbować charakterystykę działania hamulców roweru na jakimś bezpiecznym terenie.
- W przypadku nowych hamulców szczękowych oraz po wymianie gumowych klocków hamulcowych, pełna skuteczność hamowania powstaje dopiero po pewnym czasie użytkowania. Prosimy to uwzględnić, gdyż na początku droga hamowania jest nieco wydłużona.
- Hamulce tarczowe muszą się najpierw dotrzeć. Pełna skuteczność hamowania powstaje dopiero po pewnym czasie użytkowania. Prosimy przestrzegać załączonej instrukcji docierania wydanej przez producenta hamulców.
- Jeśli dany rower wyposażony jest opcjonalnie w pedały zatraskowe, które łączą się z butem jadącego, wtedy przed użyciem prosimy przećwiczyć wsiadanie i wysiadanie z roweru.
- Jeśli po zakupie, do transportu roweru będzie trzeba zdemontować wspornik siodła oraz przednie i/lub tylne koło, wtedy prosimy przestrzegać instrukcji z rozdziału 11.

1. Prosimy wygegzekwować od sprzedawcy potwierdzenie prawidłowości montażu końcowego oraz kontrolę gotowości do jazdy Waszego roweru.



Dokładne regulacje oraz niewielkie zmiany można wykonać samodzielnie według opisu w rozdziale 8.2 oraz 8.3.

2. Prosimy zlecić swojemu sprzedawcy branżowemu ustawienie właściwej pozycji siodełka.
3. Prosimy wsiąść na swój rower dopiero wtedy, gdy sprzedawca udzielił wszystkich koniecznych informacji na temat danego roweru.
4. Prosimy przed pierwszym użyciem zapoznać się z rozdziałem 8.

7 Przed każdą jazdą



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Nieprawidłowo przygotowany do jazdy rower może doprowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków czy strat materialnych.

Istnieje możliwość, że rower niespodziewanie się popsuje lub ktoś obcy dokona przy nim jakichś manipulacji.

- Prosimy przed każdą jazdą skontrolować, czy rower jest w prawidłowym stanie i przygotowany do jazdy.
- Prosimy zapoznać się z prawidłowym stanem roweru, gdy jest jeszcze nowy, aby mieć możliwość odnotowania wszelkich odstępstw od prawidłowego stanu (wskazane jest wykonać samodzielnie fotografie).
- Prosimy niezwłocznie zwrócić się do sprzedawcy, jeśli stwierdzicie, że stan roweru odbiega od normy.
- Prosimy ponownie używać roweru dopiero wtedy, gdy zostanie naprawiony w autoryzowanym serwisie rowerowym.

! Opisane w następnym podrozdziale elementy nie występują we wszystkich rowerach. Niektóre elementy mogły zostać zamontowane dodatkowo.

! Prosimy na podstawie ilustracji w rozdziale 4 stwierdzić, jakie wyposażenie posiada dany rower. Prosimy wykonać stosowne badania.

! Jeśli nie jesteście pewni lub macie pytania, wtedy prosimy zwrócić się do sprzedawcy.

1. Prosimy dokonać oględzin roweru:

- Prosimy sprawdzić wszystkie śruby mocujące pok kółem właściwego dokręcenia (patrz rozdział 3.3).
- Prosimy sprawdzić cały rower pod względem odprysków, pęknięć, głębokich zdrapań i innych uszkodzeń mechanicznych.

2. W razie stwierdzenia usterek podczas oględzin, prosimy zwrócić się do sprzedawcy.

7.1 Kontrola kół

! **Koło jezdne przednie i tylne nazywane będą tu kołem.**

Koło składa się z następujących części:

- Piaста
- Zębalki lub pakiet zębatek (tylko na piaście tylnej)
- Tarcza hamulcowa (jeśli występuje)
- Szprychy
- Obręcz oraz ogumienie (patrz następne pole)

! **Jak dotąd, występują trzy różne typy ogumienia:**

- Opony drutowe i zwijane: ten najczęściej spotykany rodzaj ogumienia zbudowany jest z:
 - opony
 - dętki z taśmą obręczy (tylko dla obręczy z otworami na szprychy)

W oponie znajdują się druty lub ranty, które podczas pompowania zaciskają się na wewnętrznej krawędzi obręczy.

Zakres zastosowania: Wszystkie kategorie

- Opony bezdętkowe:

Specjalne obręcze (otwory na szprychy zamknięte szczelnie lub nie) oraz opony przylegające do siebie hermetycznie i powodujące, że dętka staje się zbędna.

W razie "złapania gumy" można ją jednak zakleić.

Zakres zastosowania: Rowery górskie, rowery crossowe, rowery wyścigowe/szosowe

- Opony dętkowe:

Dętka jest zespolona z oponą. Opona wraz z dętką są podczas montażu przyklejane do obręczy posiadającej odpowiednią konstrukcję. Należy przy tym mieć na uwadze przepisy montażowe producentów opon, kleju i obręczy. Prosimy przestrzegać instrukcji z rozdziału 7.1.3.

Zakres zastosowania: Rower szosowy

Rodzaj ogumienia i jej wielkość podany jest w punkcie 16 potwierdzenia dostawy lub można o niego spytać sprzedawcę.

W przypadku rowerów z wyposażeniem zgodnym z prawem o dopuszczeniu do ruchu drogowego można zamontować na obręczy odblaski.

7.1.1 Kontrola montażu

1. Prosimy silnie potrząsać oboma kołami prostopadłe do kierunku jazdy.

- Koła nie powinny się poruszać w zacisku
- Zacisk szybkiego działania musi być zamknięty (patrz rozdział 8.8).

Nie powinno być słychać żadnych stuknięć czy zgrzytania.

2. W razie stwierdzenia usterek podczas oględzin, prosimy zwrócić się do sprzedawcy.

7.1.2 Kontrola obręczy



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Zużyte obręcze i/lub duże „ósemki” mogą prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków czy strat materialnych.

- Zużyte obręcze należy wymieść, a „ósemki” naprawić



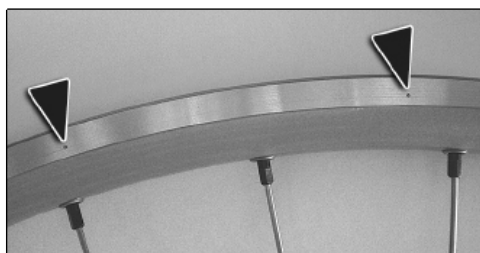
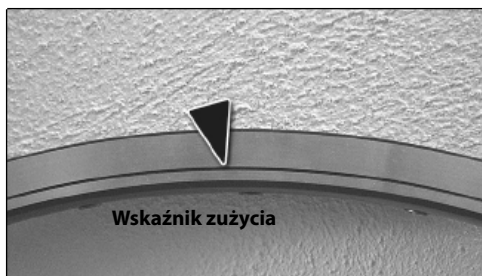
Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

W przypadku hamulców szczękowych:
Zanieczyszczone obręcze mogą zmniejszyć skuteczność hamowania.

- Zanieczyszczone obręcze należy niezwłocznie oczyścić (patrz rozdział 12).

1. Prosimy kontrolować obręcze pod względem: Zużycia:

Obręcze ze wskaźnikami zużycia:
Kontrola wzrokowa



Wskaźnik zużycia



Wskaźnik zużycia

Obręcze bez wskaźników zużycia:

Kontrola wzrokowa

- Kontrola paznokciem: Prosimy przesunąć paznokciem poprzecznie po zewnętrznej krawędzi obręczy. Nie powinno być widać śladu zadrapania.
- Jeśli wskaźnik zużycia jest niewidoczny lub obręcz ma widoczne i wyczuwalne rowki, wtedy należy ją natychmiast wymienić.

2. Prosimy kontrolować obręcze pod względem „ósemek”:

- Prosimy unieść rower i obrócić kolejno koło przednie i tylne.
- Prosimy mieć na uwadze odstęp między obręczą i obudowami klocków hamulcowych, a w przypadku hamulców tarczowych między obręczą i usztywnieniem ramy lub ramieniem widelca. Maksymalna, dopuszczalna odchyłka wynosi 2 mm na obrót

3. Prosimy sprawdzać obręcze pod względem zanieczyszczeń, a w szczególności olejami i smarami. Zanieczyszczone obręcze należy niezwłocznie oczyścić (patrz rozdział 12).

7.1.3 Kontrola ogumienia



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Nie dotyczy ogumienia bezdętkowego.

W przypadku krzywego wypoźycjonowania wentyli, może w trakcie jazdy dojść do oderwania się stopki wentyla, co spowoduje gwałtowne zejście powietrza w oponie. Może to prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków czy strat materialnych.

- Prosimy zlecić skorygowanie tego stanu rzeczy w wyspecjalizowanym serwisie. Czynność tę można wykonać samodzielnie, jpo zapoznaniu się z montażem i demontażem kół (patrz rozdział 11.1) oraz wymianą opony i dętki.
- Prosimy odkręcić nakrętkę wentyla.
- Prosimy skontrolować ustawienie wentyla: wentyle muszą być skierowane dokładnie ku środkowi koła.



Wentyl jest skierowany ku środkowi koła



Wentyl nie jest skierowany ku środkowi koła

Zawór nie jest skierowany ku środkowi koła

1. Prosimy skontrolować ciśnienie powietrza: prosimy ustalić rodzaj ogumienia

Rowerzy górskie mogą być wyposażone w ogumienie podobne do rowerów szosowych, a rowery szosowe jak w rowerach trekkingowych.

Reguła bez wyjątku:

- ! Ogumienie rowerów górskich:
Szerokość opony powyżej 40 mm
Ogumienie dla rowerów trekkingowych/
crossowych i fitnessowych:
Szerokość opony 28 mm - 42 mm,
ogumienie podobne do roweru szosowego:

Szerokość opony poniżej 28 mm.
W celu ustalenia rodzaju ogumienia prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.

Wartości orientacyjne ciśnienia powietrza:

- dla ogumienia rowerów górskich: 2,5 – 3,5 bar
- dla ogumienia rowerów trekkingowych i miejskich: 3,5 – 5,0 bar
- dla rowerów szosowych: 6,0 – 10,0 bar
- prawidłowe ciśnienie dla niepodanych kategorii prosimy wziąć z informacji podanych na oponach lub skonsultować się ze sprzedawcą.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Za niskie ciśnienie prowadzi do zwiększenia prawdopodobieństwa „złapania gumy” oraz przede wszystkim do niebezpieczeństwa w czasie jazdy.

Opona może na zakręcie oderwać się od obręczy i spowodować przemieszczanie się jej po obręczy.

Może to prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków czy strat materialnych.

- Prosimy napompować opony roweru przepiśnym ciśnieniem.

Niektóre wielkości ciśnienia podawane są w "psi". Prosimy przeliczać ciśnienie powietrza według poniższej tabeli.

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

Ustalone w danej sytuacji prawidłowe ciśnienie powietrza jest podane przez producenta opony i obrotu. Dopuszczalne ciśnienie w oponie jest najczęściej wytłoczone na krawędzi opony. Prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.

! Im większa masa ciała, tym większe musi być ciśnienie w oponach.

- Prosimy skontrolować ciśnienie powietrza odpowiednim manometrem. Proste urządzenia są często dostarczane wraz z rowerem, a wyższej klasy dostępne są w sklepach specjalistycznych. Sposób użytkowania opisany jest albo w stosownej instrukcji obsługi, albo należy skonsultować się ze sprzedawcą.
 - w przypadku zbyt niskiego ciśnienia: prosimy zwiększyć ciśnienie powietrza odpowiednią pompką.
 - w przypadku zbyt wysokiego ciśnienia: prosimy spuścić przez wentyl nadmiar powietrza i ponownie sprawdzić ciśnienie.

! Przy użyciu pompki rowerowej z manometrem można kontrolować ciśnienie już na etapie samego pompowania. Prosimy najpierw spuścić trochę powietrza z opony i zwiększyć je następnie do żądanej wartości.

! Istnieją różne typy wentyli. Wszystkie wentyle posiadają przykręcane kapturki ochronne w celu ochrony wentyla przed kurzem. Po ich wykręceniu można nasadzić głowicę pompki na tak zwany wentyl samochodowy lub wentyl błyskawiczny. W przypadku wentyla Sclaverand (francuskiego) należy odkręcić małą nakrętkę zabezpieczającą wentyl aż do oporu i po napompowaniu ponownie ją całkowicie wkręcić do wentyla.

- Prosimy zlecić obsługę wentyli sprzedawcy.



2. Prosimy skontrolować opony roweru pod kątem widocznych uszkodzeń i zużycia:

- Guma opony musi na całej swojej powierzchni wykazywać ten sam, pierwotny profil.
- Tkanina wzmacniająca oponę pod warstwą gumy nie może być widoczna.
- Nie mają prawa występować jakiegokolwiek wybrzuszenia i pęknięcia.

3. Prosimy skontrolować montaż opon roweru:

- Prosimy w tym celu podnieść po kolei koło przednie, a potem tylne i obrócić je ręką.
- Opona musi obracać się bez bicia. Nie powinno występować ani bicie osiowe, ani poprzeczne.

7.1.4 Pozostałe kontrole

1. Prosimy sprawdzić koła pod względem poluzowania elementów, resztek substancji rozlanych na drodze, poluzowane odbłaski na szprychach itp.

Jeśli występują poluzowane elementy:

- Guma opony musi na całej swojej powierzchni wykazywać ten sam, pierwotny profil. Prosimy usunąć je, o ile nie wymaga to zbyt dużej siły.
- Prosimy sprawdzić, czy koła nie zostały uszkodzone przez poluzowane elementy.
- Prosimy zamocować poluzowane elementy roweru, jak np.: odbłaski na szprychach. Jeśli nie można wykonać tego samodzielnie, wtedy prosimy zwrócić się do sprzedawcy.
- Prosimy mieć na uwadze, aby wszystkie odbłaski odpowiadały prawu o dopuszczeniu do ruchu drogowego (patrz rozdział 2.1.4) pod względem mocowania i nie były zakryte.

7.2 Kontrola siodełka i wspornika siodeła



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Jeśli głębokość osadzenia jest zbyt niska, wtedy może dojść do poluzowania się wspornika siodeła.

Może to prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków czy strat materialnych.

- Prosimy mieć na względzie prawidłową głębokość osadzenia wspornika siodeła. Prosimy przestrzegać przy tym instrukcji z rozdziału 8.3.

! Jeśli dysponujecie wystarczającymi umiejętnościami technicznymi, możecie samodzielnie dokonać tego mocowania.

- Prosimy przestrzegać przy tym instrukcji z rozdziału 8.2, 8.3 i 11.2.

1. Prosimy sprawdzić siodełko ze wspornikiem siodeła pod kątem właściwego osadzenia:

Prosimy rękami mocno obrócić siodełko wraz ze wspornikiem w ramie roweru. Siodełko wraz ze wspornikiem nie powinno dać się obrócić.



Prosimy spróbować przy użyciu rąk przesunąć wspornik siodeła w jego zacisku w jedną i drugą stronę.



Jeśli siodełko i/lub wspornik siodeła pozwolą się obrócić, wtedy należy go zamocować (patrz rozdział 8.2, 8.3, i 11.2).

7.3 Kontrola kierownicy, wspornika kierownicy



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Kierownica i wspornik kierownicy należą z punktu widzenia bezpieczeństwa jazdy do niezwykle ważnych komponentów roweru. Ich uszkodzenie lub błąd montażu może prowadzić do bardzo poważnych wywrotek.

- W przypadku stwierdzenia w tych elementach błędów lub wystąpienia wątpliwości, wtedy pod żadnym pozorem nie wolno używać roweru.
- W takim przypadku prosimy udać się z rowem do wyspecjalizowanego serwisu.

1. Prosimy skontrolować montaż kierownicy i wspornika kierownicy.

- Wspornik kierownicy musi być skierowany równoległe do obręczy przedniego koła, a kierownica ma być pod kątem prostym do niej.
- Prosimy zaciśnąć przednie koło między nogami.
- Prosimy chwycić kierownice za oba końce.
- Prosimy spróbować rękami obrócić kierownicę w oba kierunki.
- Prosimy spróbować rękami obrócić kierownicę wraz z jej wspornikiem.





- Wszystkie te elementy nie powinny dać się ani obrócić, ani przesunąć.
- Nie powinny się wydostawać żadne stuki czy zgrzytanie.

7.4 Kontrola elementów na kierownicy

1. **Prosimy sprawdzać dźwignię przerzutki przedniej i tylnej, dźwignie hamulcowe i uchwyty pod kątem prawidłowego zamocowania.**

Ewentualnie można na kierownicy roweru założyć kierownicę triathlonową Bar Ends (tzw. „rogi” - przystawkę czasową), o ile producent roweru wyraził na to zgodę. Prosimy sprawdzić te elementy pod względem prawidłowości ich mocowania:

- Prosimy zaciśnąć przednie koło między nogami i trzymać jedną ręką kierownicę.



- Prosimy spróbować drugą ręką obrócić dźwignię hamulca.

Kierownica triathlonowa (przystawka czasowa)

- Prosimy spróbować drugą ręką obrócić dźwignię przerzutki.
- Prosimy spróbować drugą ręką obrócić przystawkę czasową.
- Prosimy spróbować drugą ręką ściągnąć z kierownicy uchwyty i przystawkę czasową.
- Jeśli przystawka czasowa zamontowana jest prawidłowo, wtedy uchwytów zwykłych kontrolować już nie trzeba.
- Wszystkie te elementy nie powinny się dać ani obrócić, ani przesunąć.
- Ewentualnie występujący dzwonek powinien być łatwo dostępny palcami lub kciukiem i nie powinien dać się przesunąć.
- Nie powinny się wydostawać żadne stuki czy zgrzytanie.

7.5 Kontrola łożysk sterowych

! Łożyska sterowe są łożyskami trzpienia widełca w rurze sterowej.

1. **Prosimy skontrolować łożyska sterowe. Przednie koło musi mieć możliwość skrętoń w obu kierunkach, lekko i bez luzów:**
 - Prosimy stanąć obok roweru i trzymać oburącz uchwyty kierownicy.
 - Prosimy zaciągnąć przedni hamulec koła i go zablokować.
 - Prosimy przemieszczać rower krótkimi i zdecydowanymi ruchami w przód i w tył.

- Łożyska sterowe nie powinny wykazywać jakichkolwiek luzów. Nie powinno być słychać żadnych stuków. Również odgłosy zgrzytania są niedopuszczalne.
- Prosimy podnieść cały rower tak, aby tylne koło było wyżej od przedniego.



- Prosimy odchylić przednie koło ruchem kierownicy w bok, a następnie je puścić.



- Przednie koło powinno się teraz samoczynnie przemieścić z powrotem do poprzedniej pozycji.
- Przednie koło nie powinno się blokować w żadnym położeniu.

7.6 Kontrola widełca amortyzowanego

1. Prosimy sprawdzić widelec amortyzowany:

- Prosimy zaciągnąć przedni hamulec i go zablokować.
- Prosimy nacisnąć ciężarem swojego ciała na kierownicę, aby amortyzowany widelec opuścił się.
- Widelec powinien pracować na amortyzatorze w górę i w dół lekko i sprawnie.

- Nie powinny się wydostawać żadne stuki i zgrzytanie.
- Prosimy zaciśnąć przednie koło między nogami i spróbować podnieść rower za kierownicę.
- Rury nie powinny dać się poruszać w rurach mocujących oraz w mostku widelca.
- Prosimy przestrzegać również wytycznych w osobnej instrukcji obsługi widelca roweru.

7.7 Kontrola amortyzowania tylnego koła

1. Prosimy sprawdzić amortyzowania tylnego koła:

- Prosimy usiąść na rowerze i w miejscu wykonywać silne ruchy w górę i w dół w celu sprawdzenia sprężyn amortyzatora.
- Tylne mocowanie koła powinno pracować na amortyzatorze w górę i w dół lekko i sprawnie.
- Nie powinny się wydostawać żadne stuki i zgrzytanie.
- Prosimy przestrzegać również wytycznych w osobnej instrukcji obsługi amortyzatorów roweru.

7.8 Kontrola hamulców



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Niewłaściwe działanie hamulców jest groźne dla życia.

- Prosimy skontrolować układ hamulcowy roweru w sposób szczególnie staranny.



Podczas wielodniowych wycieczek może dojść do silnego zużycia się tarcz hamulcowych, gumowych klocków hamulcowych i okładzin hamulcowych.



Na takie wielodniowe trasy prosimy zabierać ze sobą zapasowe klocki hamulcowe i okładziny hamulcowe.

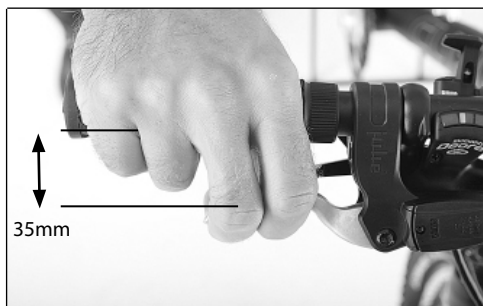


Prosimy dokonywać wymiany tylko wtedy, jeśli posiadacie tę umiejętność. Prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.

! Jeśli nie posiadacie umiejętności dokonania wymiany, wtedy prosimy zdać się na fachowca.

1. Prosimy skontrolować działanie układu hamulcowego:

- Prosimy, gdy rower stoi nacisnąć obie dźwignie hamulcowe do oporu.
- Prosimy uważać przy tym, aby w tej pozycji najmniejszy odstęp między dźwignią hamulca i uchwytem kierownicy wynosił co najmniej 35 mm.

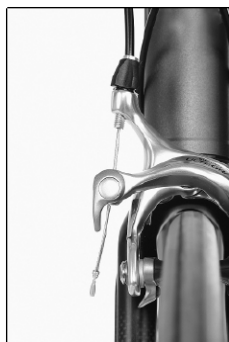


- Prosimy spróbować przemieścić rower z tak zaciągniętymi hamulcami. Oba koła powinny pozostać w stanie zablokowanym.

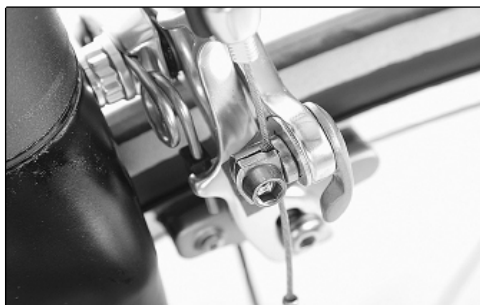
7.8.1 Kontrola hamulca szczękowego z linką (wersja roweru szosowego)

1. Prosimy skontrolować linkę hamulcową oraz jej zacisk:

Hamulec szczękowy roweru szosowego

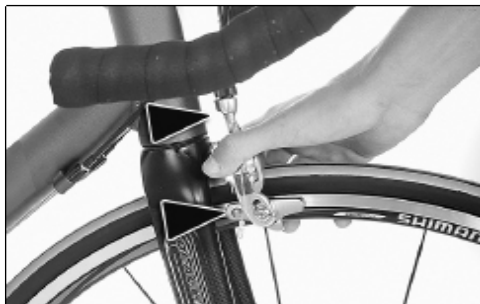


- Linki hamulcowe nie powinny być uszkodzone lub skorodowane.
- Linki hamulcowe hamulców linkowych muszą być zaciśnięte na całej swojej szerokości.

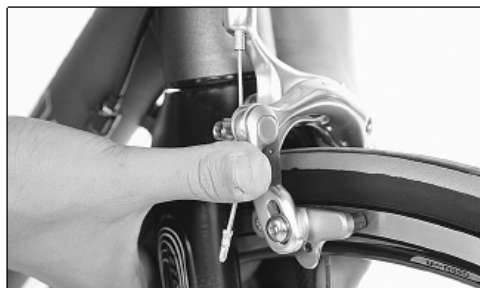


2. Prosimy skontrolować prawidłowość zamocowania i połączenia gwintowane całego układu hamulcowego:

- Prosimy spróbować ręką odciągnąć hamulce od widelca (w przód) względnie od ramy (w tył).
- Hamulce nie powinny się dać odciągnąć, a mocowania nie powinny wykazywać luzu.



3. Prosimy skontrolować ustawienie klocek hamulcowych.



- Klocki hamulcowe przy zaciśniętym hamulcu muszą na całej swojej powierzchni prawie dotykać krawędzi obręczy.
- Klocki hamulcowe pod żadnym pozorem, również w stanie niezaciśnięcia hamulca, nie mają prawa dotykać opony.

4. Prosimy skontrolować stan zużycia klocków hamulcowych.

- Klocki hamulcowe nie mają prawa ocierać o wskaźnik stanu zużycia.



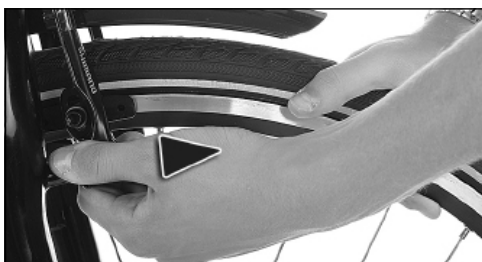
5. Prosimy skontrolować wyśrodkowanie hamulca:

- Klocki hamulcowe muszą wykazywać ten sam odstęp po obu stronach od obręczy

7.8.2 Kontrola hamulca szczękowego z linką (wersja roweru górskiego)

1. Prosimy skontrolować linkę hamulcową oraz jej zacisk:

- Linki hamulcowe nie powinny być uszkodzone lub skorodowane.
- Linki hamulcowe hamulców linkowych muszą być zaciśnięte na całej swojej szerokości.



2. Prosimy skontrolować prawidłowość zamocowania i połączenia gwintowane całego układu hamulcowego:

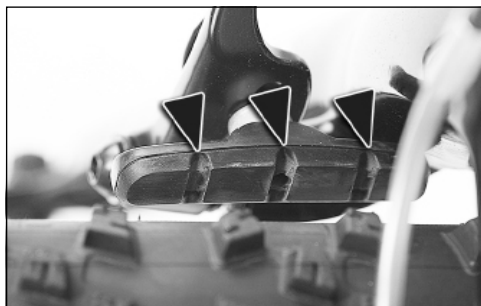
- Prosimy spróbować ręką odciągnąć hamulce od podstawek.
- Hamulce nie powinny dać się odciągnąć od podstawek. Niewielki luz jest stanem normalnym.



3. Prosimy skontrolować ustawienie klocków hamulcowych.

4. Prosimy skontrolować stan zużycia klocków hamulcowych.

- Prosimy w tym celu wyjąć hamulec (patrz rozdział 11.1)
- Klocki hamulcowe nie mają prawa ocierać o wskaźnik stanu zużycia.



5. Prosimy skontrolować wyśrodkowanie hamulca:

- Klocki hamulcowe muszą wykazywać ten sam odstęp po obu stronach od obręczy
- Klocki hamulcowe przy zaciśniętym hamulcu muszą na całej swojej powierzchni prawie dotykać krawędzi obręczy.

7.8.3 Kontrola hydraulicznych hamulców szcękowych



1. **Prosimy skontrolować prawidłowość zamocowania i połączenia gwintowane całego układu hamulcowego:**
 - Prosimy spróbować ręką odciągnąć hamulce od podstawek.
 - Hamulce nie powinny dać się odciągnąć od podstawek. Niewielki luz jest stanem normalnym.
2. **Prosimy skontrolować szczelność układu hamulcowego:**
 - Prosimy naciskać po kolei każdą z dźwigni hamulcowych i przytrzymać w stanie zaciśnięcia.
 - Prosimy skontrolować układ hamulcowy od dźwigni hamulcowej, poprzez przewody, aż do samych hamulców.
 - W żadnym miejscu nie prawa mieć miejsce wyciek.
3. **Prosimy skontrolować położenie każdej obudowy klocków hamulcowych: Tarcze hamulcowe**
 - Klocki hamulcowe nie mają prawa ocierać o wskaźnik stanu zużycia.



4. **Prosimy skontrolować wyśrodkowanie hamulca:**
 - Klocki hamulcowe muszą wykazywać ten sam odstęp po obu stronach od obręczy

7.8.4 Kontrola hydraulicznych hamulców tarczowych



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Zanieczyszczone obręcze mogą zmniejszyć skuteczność hamowania.

- Zanieczyszczone tarcze hamulcowe należy oczyścić.



1. **Prosimy ręką przemieścić zacisk hamulca na przemian we wszystkich kierunkach.**
 - Zacisk hamulca nie ma prawa się poruszyć.
2. **Prosimy skontrolować szczelność układu hamulcowego:**
 - Prosimy nacisnąć po kolei każdą z dźwigni hamulcowych i przytrzymać w stanie zaciśnięcia.
 - Prosimy skontrolować układ hamulcowy od dźwigni hamulcowej, poprzez przewody, aż do samych hamulców.
 - W żadnym miejscu nie prawa mieć miejsce wyciek.
3. **Prosimy skontrolować tarczę hamulcową pod względem uszkodzeń:**
 - Nie powinny występować żadne nierówności, pęknięcia, głębokie zadrapania i inne uszkodzenia natury mechanicznej.
4. **Prosimy w tym celu podnieść po kolei koło przednie, a potem tylne i obrócić je ręką.**
 - Tarcza hamulcowa ma prawo wykazywać jedynie niewielkie bicie boczne.

5. Prosimy zlecić kontrolę zużycia okładzin hamulcowych i tarczy hamulcowej w wyspecjalizowanym serwisie (patrz rozdział 12, plan serwisowania):

- Okładziny hamulcowe nie mają prawa ocierać o wskaźnik stanu zużycia.
- Tarcza hamulcowa nie może być cieńsza niż wynosi grubość minimalna.
- Grubość minimalna podana jest w załączonej instrukcji dla komponentów.

6. Prosimy sprawdzać tarcze hamulcowe pod względem zanieczyszczeń, a w szczególności olejami i smarami.

- Zanieczyszczone obręcze należy niezwłocznie oczyścić (patrz rozdział 12).

! Podczas wielodniowych wycieczek może dojść do silnego zużycia się tarcz hamulcowych, gumowych klocków hamulcowych i okładzin hamulcowych.

! Na takie wielodniowe trasy prosimy zabierać ze sobą zapasowe gumki hamulcowe i okładziny hamulcowe.

! Prosimy dokonywać wymiany tylko wtedy, jeśli posiadacie tę umiejętność. Prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.

! Jeśli nie posiadacie umiejętności dokonania wymiany, wtedy prosimy zdać się na fachowca.

7.8.5 Kontrola hamulca typu torpeda

1. Prosimy jechać z prędkością marszu.
2. Prosimy nadepnąć na pedały "wstecz", a więc przeciwnie do kierunku napędu.
3. Tylnie koło powinno w ten sposób zostać zahamowane.

7.9 Kontrola napędu, łańcucha

1. Prosimy obracać prawym ramieniem mechanizmu korbowego w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara i obserwować z góry ogniwa łańcucha oraz pakiet kół zębatych.
 - Zębaki z przodu i zębniaki nie mają prawa wykazywać bicia bocznego.
 - Na łańcuchu i na kołach zębatych nie mają prawa znajdować się żadne obce ciała. Prosimy usunąć je, o ile jest to łatwe w realizacji.
2. Prosimy ustawić do pokazanej pozycji lewe ramię mechanizmu korbowego do rury dolnej tylnego trójkąta.



- Nie powinien występować jakikolwiek luz łożyskowy.
 - Nie powinny się wydostawać żadne stuki i zgrzytanie.
3. Prosimy skontrolować łańcuch pod względem uszkodzeń.
 - Łańcuch nie powinien w żadnym miejscu być uszkodzony, np. przez wygięcie blaszek ogniwa, wystające trzpienie nitowania oraz unieruchomionych, zakleszczonych ogniwa.
 4. Prosimy w tym stanie obracać prawe ramię mechanizmu korbowego w kierunku przeciwnym do napędu i zaobserwować ruch łańcucha na rolkach mechanizmu przerzutki.
 5. Łańcuch musi przechodzić spokojnie i jednolicie przez rolki przerzutki i nie powinien przeskakiwać.

7.10 Kontrola oświetlenia



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Awaria przedniego reflektora oraz światła wstecznego może po zmroku i/lub przy złej widoczności doprowadzić do niebezpiecznej sytuacji drogowej.

- Prosimy w takich warunkach używać roweru tylko wtedy, gdy oświetlenie jest w pełni sprawne.
1. **Prosimy skontrolować sprawność oświetlenia:**
 - O ile występuje, to należy sprawdzić włącznik/wyłącznik na reflektorze przednim.
 - Prosimy podnieść przednie koło.
 - Prosimy ręką szybko obracać przednie koło.
 - Przedni reflektor i lampa tylna powinny zaświecić się.
 - O ile występuje, to sprawdzić światło postojowe z tyłu.

7.11 Kontrola bagażnika



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Poluzowane lub luźne elementy bagażnika mogą zablokować koła roweru i prowadzić do poważnych wywrotek.

- Prosimy używać roweru dopiero wtedy, gdy bagażnik został przymocowany w wyspecjalizowanym serwisie.
1. **Prosimy potrząsnąć ręką bagażnik prostopadle do kierunku jazdy. Bagażnik nie powinien się poluzować. Bagażnik nie ma prawa dotykać opony.**

7.12 Kontrola błotników



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Poluzowane lub luźne błotniki mogą zablokować koła roweru i prowadzić do poważnych wywrotek.

- Prosimy używać roweru dopiero wtedy, gdy błotniki zostały przymocowane w wyspecjalizowanym serwisie.

1. Prosimy skontrolować mocowanie błotników roweru.

- Błotnik i jego pręty mocujące nie mają prawa być wygięte lub uszkodzone.
- Przy podniesionym przednim kole prosimy silnie ręką poruszać kierownicą w jedną i drugą stronę.
- Prosimy przechylić cały rower kilka razy prostopadle do kierunku jazdy w jedną i drugą stronę.
- Pręty mocujące nie mają prawa się poluzować.
- Żadna część błotnika nie ma prawa dotykać koła roweru.

7.13 Pozostałe kontrole



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Opuszczająca się w dół nóżka roweru może spowodować poważną wywrotkę.

- Przed każdą jazdą prosimy nie zapomnieć schować nóżki roweru.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Wygięta, za krótka lub za długa nóżka nie gwarantuje stabilnej pozycji stojącej roweru.

Rower może się przewrócić i skaleczyć użytkownika lub inne osoby.

Rower oraz w pobliżu znajdujące się przedmioty, jak np. inne rowery, samochody mogą zostać w ten sposób uszkodzone.

- Wygiętą nóżkę roweru należy wyprostować w wyspecjalizowanym serwisie.
- W przypadku nówek o regulowanej długości: Prosimy zlecić w wyspecjalizowanym serwisie wyregulowanie długości nóżki.

1. Prosimy skontrolować, o ile występuje, nóżkę roweru.

- Prosimy wzrokowo skontrolować połączenia gwintowane. Nóżka powinna zostać solidnie przymocowana do ramy roweru.
- Przed każdą jazdą prosimy nie zapomnieć schować nóżki roweru. Nóżka nie ma prawa samoczynnie opuszczać się w dół.
- W przypadku nóżek o regulowanej długości: Prosimy sprawdzić ręcznie, czy ruchoma część pozwala wysunąć się.

2. Prosimy skontrolować bezpieczny stan roweru.

- Prosimy postawić rower na rozstawionej nóżce.
- Rower musi stabilnie stać.
- Rower przy lekkich popchnięciach we wszystkich kierunkach musi stać stabilnie i nie ma prawa się przewrócić.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Nieprawidłowo zamontowany lub poluzowany osprzęt może zmniejszyć standard bezpieczeństwa jazdy.

- Prosimy skontrolować szczegółowo dodatkowy osprzęt pod względem jego prawidłowego mocowania.
- Prosimy natychmiast zaprowadzić rower do wyspecjalizowanego serwisu, jeśli nie są spełnione następujące wymagania.

3. Prosimy skontrolować dodatkowo zamontowany osprzęt.

- Prosimy wzrokowo skontrolować połączenia gwintowane.
- Prosimy podnieść rower dwa centymetry do góry i puścić go.
- Prosimy ręką spróbować obrócić osprzęt lub go przesunąć.
- Prosimy przechylić cały rower kilka razy prostopadle do kierunku jazdy w jedną i drugą stronę.
- Osprzęt nie ma prawa przesunąć się, obrócić lub poluzować.
- Żadna część osprzętu nie ma prawa dotykać kół roweru.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Uszkodzone elementy roweru mogą mieć ostre krawędzie i mogą skaleczyć.

- Prosimy skontrolować wszystkie elementy roweru, które są dotykane w czasie użytkowania.
- Prosimy niezwłocznie zlecić naprawę uszkodzonych elementów w wyspecjalizowanym serwisie.

8 Regulacja i obsługa roweru



Niektóre regulacje można przy rowerze wykonać we własnym zakresie.



Prosimy samodzielnie wykonywać te prace tylko wtedy, gdy dysponujecie odpowiednią podstawową wiedzą i umiejętnościami technicznymi oraz doświadczeniem i posiadacie oprócz tego wymagane narzędzia.

8.1 Ustawianie regulowanego wspornika kierownicy (opcja)



- Niektóre rowery są wyposażone we wspornik kierownicy, gdzie można regulować wysokość i pochylenie. Regulację prosimy zlecić wyłącznie wyspecjalizowanemu serwisowi!

8.2 Regulacja pozycji siodełka

Siodełko mocowane jest jedną lub dwoma śrubami zaciskowymi. W celu dokonania regulacji potrzebny jest klucz imbusowy oraz klucz dynamometryczny o odpowiedniej wielkości.

1. W ten sposób można wyregulować pozycję poziomą lub pochylenie siodełka:

- Prosimy poluzować śrubę / śruby zaciskowe o kilka obrotów, aż siodełko będzie można lekko przesunąć i/lub wyregulować jego pochylenie.



- Prosimy ustawić siodełko w żądanej pozycji.
- W przypadku zacisku siodełka jedną śrubą: Prosimy dokręcić śrubę zaciskową przewidzianym momentem. (patrz tabela 3.3) Prosimy zwracać uwagę na to, aby wszystkie poluzowane elementy kształtowe połączyły się ze sobą w całość.
- W przypadku zacisku siodełka na dwie śruby prosimy je dokręcać **naprzemiennie** o jedną czwartą lub o pół obrotu, aż osiągnięty zostanie właściwy moment (patrz tabela 3.3).
- Jeśli oznakowanie na wsporniku siodła nie figuruje w tabeli 3.3 pod momentem siły dokręcania, wtedy prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.
- Prawidłowe momenty dokręcania znajdują się w tabeli 3.3.

8.3 Regulacja wysokości siodełka



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

W przypadku dzieci, które jeszcze dobrze nie opanowały jazdy rowerem, zbyt wysoko ustawione siodełko może prowadzić do niebezpiecznej sytuacji podczas jazdy, wywrotki, wypadki czy straty materialne.

- Prosimy ustawiać wysokość siodełka w taki sposób, aby dziecko siedząc na siodełku dotykało obydwojma stopami podłoża. Prosimy przestrzegać przy tym instrukcji z rozdziału 11.2.
- Dla obejmy zaciskowej ze śrubą potrzebny będzie klucz imbusowy i klucz dynamometryczny o odpowiedniej wielkości. Podczas zaciskania prosimy przestrzegać instrukcji z rozdziału 7.8.

1. **Zacisk prosimy luzować zgodnie z opisem w rozdziale 11.2.**
2. **Prosimy ustawić wspornik siodełka w żądanej pozycji. Prosimy przy tym przestrzegać instrukcji o głębokości osadzenia rury podsiodłowej według rozdziału 11.2.**
3. **Prosimy zacisnąć zacisk wspornika siodła, jak opisano w rozdziale 11.2**

8.4 Regulacja widełca amortyzowanego

1. **W celu regulacji widełca amortyzowanego prosimy sięgnąć do instrukcji obsługi producenta będącej załącznikiem do niniejszej instrukcji.**



2. **Jeśli widelec roweru dysponuje mechanizmem regulacyjnym przedstawionym na ilustracji, wtedy jego instrukcję obsługi prosimy wziąć z załączonej instrukcji komponentów wydanej przez producenta widełca amortyzowanego.**

Widełce amortyzowane elastomerami i/ lub sprężynami stalowymi przystosowane są jedynie do określonego zakresu masy całkowitej (= masa rowerzysty + ewentualny bagaż). Ten zakres masy wynosi zazwyczaj około 20 kg.

Możliwe jest tylko ustawienie naprężenia wstępnego widełca poprzez ściśnięcie sprężyn za pomocą śruby regulacyjnej.

W ten sposób zmienia się jedynie chwila ugięcia sprężyny, to jest przy większym naprężeniu wstępnym, widelec amortyzuje się dopiero przy większych siłach nacisku.

Jeśli nastąpi zbyt silne naprężenie wstępne, wtedy skok sprężyny amortyzatora jest odpowiednio mniejszy.

Na jaki zakres masy obciążającej elementy sprężyste jest dostosowany widelec danego roweru, prosimy odczytać w załączonej instrukcji obsługi wydanej przez producenta widełca amortyzowanego i/ lub skonsultować się ze sprzedawcą.

Jeżeli masa całkowita znajduje się poza zakresem, prosimy zlecić sprzedawcy zamontowanie właściwych dla masy ciała użytkownika elementów amortyzowania.

8.5 Regulacja amortyzowania tylnego koła

(tylko w przypadku w pełni amortyzowanego roweru)

1. W celu regulacji swoich elementów amortyzowania prosimy sięgnąć do instrukcji obsługi producenta będącej załącznikiem do niniejszej instrukcji. Prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.
2. Elementy amortyzowania prosimy ustawić tak, aby rower po obciążeniu masą ciała rowerzysty tak samo obniżał się na przednim i tylnym kole.

8.6 Obsługa przerzutek



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Błędna obsługa dźwigni przerzutek może uszkodzić komponenty napędu.

- Prosimy jednocześnie nie naciskać na obie dźwignie lub przełączniki!
- Odnosi się to do przerzutki przedniej (lewy przełącznik) oraz przyciski tylnej. Prosimy nigdy nie przełączać pod obciążeniem!

1. Prosimy na podstawie ilustracji ustalić, jaki system przerzutek zainstalowany jest w danym rowerze. Jeśli nie jesteście pewni co do klasyfikacji to prosimy skontaktować się ze sprzedawcą.
2. Jeśli dźwignia przerzutki nie została pokazana na ilustracji, wtedy ich obsługę prosimy przeczytać w instrukcji obsługi komponentów wydanej przez producenta i/lub skontaktować się ze sprzedawcą.



Shimano Dual Control



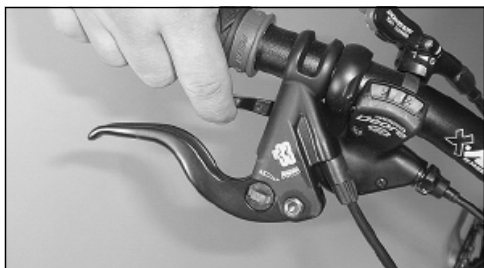
Shimano Rapidfire 2-Way-Release_Deore



Shimano Rapidfire 2-Way-Release_XT



Shimano EZ Fire



Shimano Rapidfire



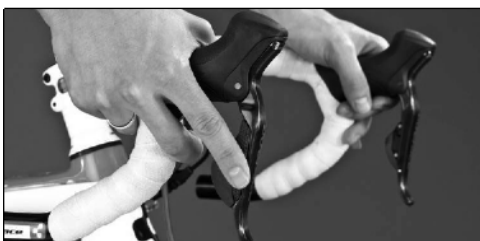
Sram Force / Rival / Red



Shimano STI

- ! Przerzutka STI jest mechaniczna.
- ! Lewa dźwignia przerzutki służy do aktywowania przerzutki przedniej, a prawa do aktywowania tylnej.
- ! W przypadku elektronicznego przełączania łańcucha (przy Shimano zwanej Di2) zmiana biegu następuje przy użyciu przycisków.

- ! Aktywowanie modelu Di2 odbywa się analogicznie.
- ! Szczegóły specjalnej instrukcji obsługi znajdują się w instrukcji obsługi wydanej przez producenta.



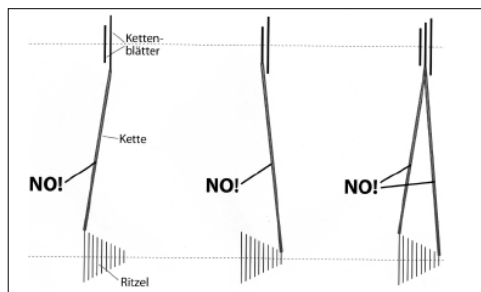
Shimano Di2

- ! Przy przełączeniu łańcucha następuje zmiana biegu poprzez przełożenie łańcucha na inną zębatkę.
- ! Na mechanizmie korbowym takie koła zębate nazywamy "przednimi zębatkami", a na pakiecie kół zębatych z tyłu "zębnikami".

3. Prosimy utrzymywać zalecane ustawienie łańcucha tak, jak zostało to zilustrowane poniżej.

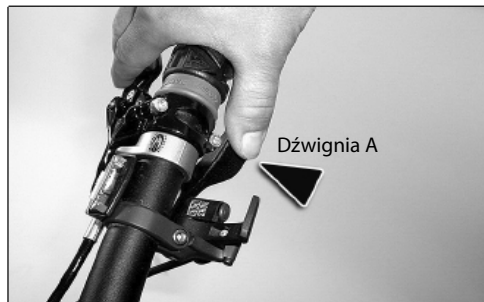
Należy unikać:

- Duża przednia zębatka + największy zębnik
- najmniejsza przednia zębatka + najmniejszy zębnik



8.6.1 Shimano Rapidfire/ Shimano Rapidfire 2-Way-Release/ Shimano EZ Fire

Na przełączniku biegów znajdują się dwie dźwignie. Dźwignia A służy do przełączania na większe przednie koło zębate, względnie zębniak, dźwignia na mniejszy.



1. W ten sposób przełącza się na większą przednią zębatkę:

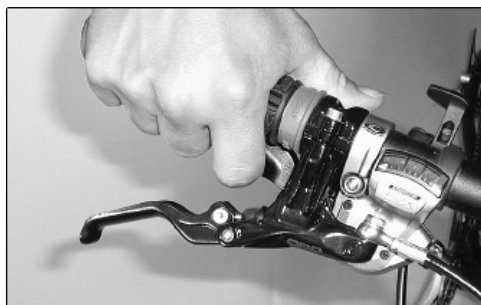
- W celu przełączenia należy pedałować.
- Prosimy nacisnąć przełącznik kciukiem i przejść przez pierwszy stopień i przytrzymać go wciśniętego, aż wskoczy żądany bieg.



- W celu szybkiego przełączania między kilkoma zębatkami prosimy nacisnąć dźwignię i przejść przez stany pośrednie i trzymać ją wciśniętą, aż wskoczy żądany bieg.

2. W ten sposób przełącza się na mniejszą przednią zębatkę:

- W celu przełączenia należy pedałować.
- Prosimy nacisnąć (tylko przy 2-Way-Release) lub pociągnąć dźwignię B aż poczucie właściwą pozycję, a następnie puścić.

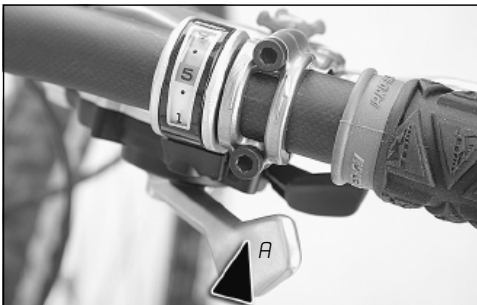


8.6.2 Układ "Sram" w rowerze górskim

Na przełączniku biegów znajdują się dwie dźwignie. Dźwignia A służy do przełączania na większe przednie koło zębate, względnie zębik, dźwignia na mniejszy.

1. W ten sposób przełącza się na większą przednią zębatkę:

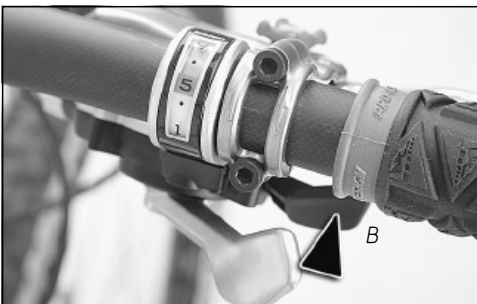
- W celu przełączenia należy pedałować.
- Prosimy nacisnąć przełącznik kciukiem i przejść przez pierwszy stopień i przytrzymać go wciśniętego, aż wskoczy żądany bieg.



- W celu szybkiego przełączania między kilkoma zębatkami prosimy nacisnąć dźwignię i przejść przez stany pośrednie i trzymać ją wciśniętą, aż wskoczy żądany bieg.

2. W ten sposób przełączają się na mniejszą zębatkę:

- W celu przełączenia należy pedałować.
- Prosimy nacisnąć dźwignię B, aż poczujemy właściwą pozycję, a następnie puścić ją.



8.6.3 Przełącznik obrotowy

Na przełączniku obrotowym znajduje się pierścień obracający się w obu kierunkach. Poprzez obrót tego pierścienia wrzuca się następny bieg.

W zależności od producenta, bieg wrzuca się przy tym samym kierunku obrotu na wyższy lub na niższy. Dokładny opis działania znajduje się w załączonej instrukcji obsługi komponentów i/lub w razie wątpliwości prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.



1. W ten sposób przełącza się przerzutkę w tylnej piaście:

- W celu przełączenia należy pedałować.
- Prosimy obrócić pierścień przełączający do pozycji osiągnięcia żądanego biegu.

2. W ten sposób przełącza się przednią przerzutkę:

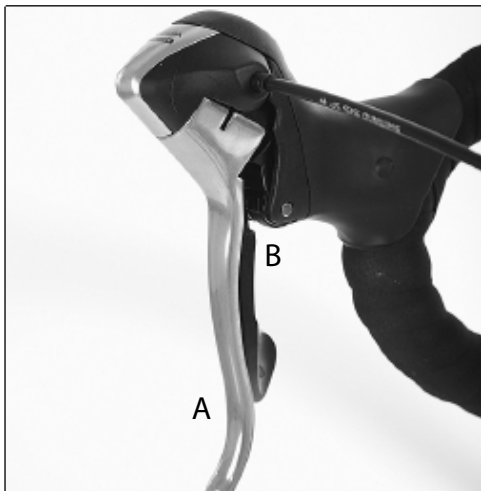
- W celu przełączenia należy pedałować.
- Prosimy obrócić pierścień przełączający do pozycji osiągnięcia żądanego biegu.
- W celu szybkiego przełączania między kilkoma zębnikami prosimy obrócić pierścień przełączający, aż wskoczy żądany bieg.

3. W ten sposób przełącza się na mniejszą przednią zębatkę:

- W celu przełączenia należy pedałować.
- Prosimy obrócić pierścień przełączający do pozycji osiągnięcia żądanego biegu.
- W celu szybkiego przełączania między kilkoma zębnikami prosimy obrócić pierścień przełączający, aż wskoczy żądany bieg.

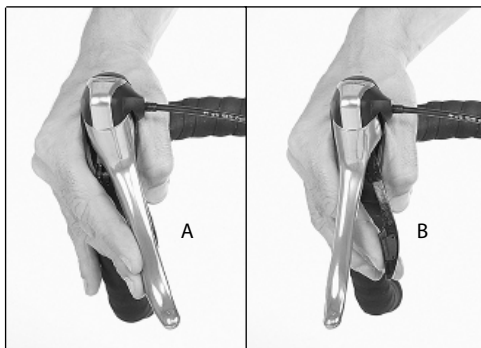
8.6.4 Shimano STI

Na przełączniku biegów znajdują się dwie dźwignie. Dźwignia A - jest ona jednocześnie dźwignią hamulcową - służy do przełączania na większe przednie koło zębate, względnie zębnik, a dźwignia B na mniejszy.



1. W ten sposób przełącza się na większą przednią zębatkę:

- W celu przełączenia należy pedałować.
- Prosimy nacisnąć przełącznik A i przejść przez pierwszy stopień i przytrzymać go wciśniętego, aż wskoczy żądany bieg.
- W celu zmiany przełożenia prosimy nacisnąć dźwignię A i trzymać ją wciśniętą, aż wskoczy żądany bieg.



2. W ten sposób przełącza się na mniejszą przednią zębatkę:

- W celu przełączenia należy pedałować.
- Prosimy nacisnąć dźwignię B, aż poczujemy właściwą pozycję, a następnie puścić ją.

8.6.5 Sram Force / Rival / Red

Na dźwigni przerzutkowej/hamulcowej znajduje się jeszcze jedna dźwignia przy pomocy której, wrzuca się wyższy bieg lub redukuje go na niższy.

Celem aktywowania pozwala się ona wcisnąć do wewnątrz:

1. W ten sposób przełącza się na większą przednią zębatkę:

- W celu przełączenia należy pedałować.
- Prosimy nacisnąć dźwignię przerzutki do wewnątrz przytrzymać ją wciśniętą, aż wrzucony zostanie żądany bieg.
- W celu szybkiej zmiany przełożenia prosimy nacisnąć dźwignię i przejść przez stany pośrednie i trzymać ją wciśniętą, aż wskoczy żądany bieg.



2. W ten sposób przełącza się na mniejszą przednią zębatkę:

- W celu przełączenia należy pedałować.
- Prosimy nacisnąć dźwignię, aż poczujemy właściwą pozycję, a następnie puścić ją.

8.7 Obsługa hamulców



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Błędna obsługa hamulców może prowadzić do sytuacji niebezpiecznych, wywrótek wypadków czy strat materialnych.

- Prosimy zapoznać się z działaniem hamulców.
- Prosimy ustalić, która dźwignia odpowiada za hamowanie przedniego, a która za hamowanie tylnego koła.
- Prosimy w tym celu naciskać na poszczególne dźwignie hamulcowe.

! **Przy odpowiedniej tarczy hamulcowej lub feldze można zacisnąć lub zwolnić szczęki lub klocki hamulcowe.**

1. **W celu zaciśnięcia hamulca prosimy dociągnąć dźwignię w kierunku kierownicy.**



! **Najlepszą skuteczność hamowania osiągnie się wtedy, gdy obie dźwignie hamulcowe są właściwie i jednocześnie naciskane.**



8.8 Obsługa osi szybkozaciskowej



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Błędny montaż kół roweru przy użyciu osi szybkozaciskowych może doprowadzić do niebezpiecznych sytuacji drogowych, wywrótek wypadków czy strat materialnych.

- W celu właściwej obsługi osi szybkozaciskowej prosimy postępować zgodnie z poniższym opisem.
- Prosimy zapoznać się z obsługą osi szybkozaciskowej.
- Prosimy kilkakrotnie przećwiczyć montaż i demontaż kół na osiach szybkozaciskowych
- Po dokonaniu montażu prosimy przeprowadzić kontrolę zgodnie z rozdziałem 7.
- Jeśli po montażu koła nie jesteście pewni prawidłowości swojej pracy, to prosimy o nieużywanie roweru i skonsultowanie się ze sprzedawcą.

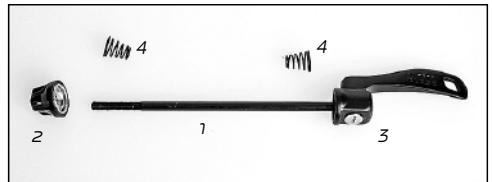


Niebezpieczeństwo oparzenia się!

Dźwignie szybkozaciskowe w przypadku hamulców tarczowych mogą się w czasie jazdy mocno nagrzewać.

- Prosimy na krótko dotknąć gołym palcem dźwignię szybkozaciskową. Jeśli jest ona gorąca, wtedy prosimy odczekać, aż ostygnie.

Piasty kół roweru oraz zacisk wspornika siodła również są wyposażone w osie szybkozaciskowe (często nazywane „dźwigniami szybkiego działania” lub „zaciskami szybkiego działania”).



Oś szybkozaciskowa:

- 1: Oś
- 2: Nakrętka śruby
- 3: Dźwignia
- 4: Sprężyna

Te osie szybkozaciskowe umożliwiają szybki demontaż i montaż danego elementu bez użycia narzędzi.

Budowa/działanie

- Długa oś z gwintem na której po jednej stronie znajduje się nakrętka, a po drugiej dźwignia szybkozamykacza.
- Między nakrętką śruby i piastą oraz dźwignią i piastą znajduje się niewielka sprężyna.
- Końce ze sprężynami o mniejszej średnicy skierowane są do piasty.

- W przypadku dźwigni szybkozaciskowych do zaciskania rury podosiłkowej, zamiast nakrętki śruby znajduje się łeb śruby z imbusem.

Wersje specjalne:

Niektóre koła mocowane są osiami wtykanymi lub kombinacją osi wtykanej i dźwigni szybkozaciskowej lub jeszcze innym systemem zaciskania osi. Ich obsługa została opisana w załączonej instrukcji obsługi wydanej przez producenta widelca amortyzowanego i/lub w razie potrzeby prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.

W ten sposób należy otworzyć oś szybkozaciskową:

1. Prosimy odciągnąć dźwignię szybkozamykacza od piasty. Daje się ona obrócić wokół własnej osi o około 180°.



2. Prosimy w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara obracać nakrętkę śruby, aż koło roweru bez większego wysiłku da się wyjąć z ramy, względnie z przedniego widelca.

Jeśli nakrętka została wykręcona całkowicie ze śruby, wtedy należy uważać, aby nie zgubić małych sprężynek.



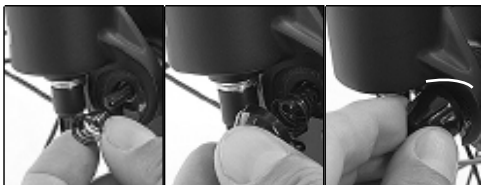
3. W przypadku dźwigni szybkozaciskowej zaciskania wspornika siodła: Prosimy obracać imbusem w celu poluzowania śruby, zamiast nakrętką, w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.

Zamykanie: W odwrotnej kolejności

1. Jeśli oś szybkozaciskowa została całkowicie wymontowana z piasty, wtedy prosimy ją wsunąć przez piastę od lewej strony (w kierunku jazdy).



2. Prosimy umieścić sprężynę i wkręcić nakrętkę śruby na oś. Prosimy wkręcić nakrętkę śruby na wystający z piasty prawy koniec w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara.



3. W przypadku dźwigni szybkozaciskowej wspornika siodła: Prosimy obracać śrubę z imbusem, zamiast nakrętką w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara.

4. Prosimy odchylić dźwignię szybkozamykacza, aby w przybliżeniu tworzyła przedłużenie osi piasty. Prosimy utrzymywać dźwignię w tym położeniu.



5. Prosimy obrócić nakrętkę, względnie imbus na tyle, aby dźwignia szybkozamykacza przy obrocie wokół ułożyskowania po osiągnięciu kąta 90° pozwalała się odchylić dalej wyłącznie z wyczuwalnym oporem (ma utworzyć w przybliżeniu linię prostą jako przedłużenie osi piasty).

6. Prosimy naciskać dźwignię o dalsze 90° aż do oporu.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Błędna obsługa dźwigni szybkozamykacza może prowadzić do sytuacji niebezpiecznych, wywrótek wypadków czy strat materialnych.

Jeśli dźwignia daje się przechylić do pozycji krańcowej zbyt lekko, wtedy koło zostanie zamocowane za słabo i może dojść do jego wysunięcia i wypadnięcia.

Występuje niebezpieczeństwo wywrótki.

- Prosimy otworzyć dźwignię ponownie i obrócić nakrętkę odpowiednio w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara.

8.8.1 Obsługa osi przelotowej

8.8.2 Informacje ogólne

W modelach CUBE osie przelotowe stosuje się zarówno na ramie jak i na widelcu. Wszystkie modele CUBE wykorzystują zaawansowany i bezpieczny system osi przelotowych 12 mm na ramie (MTB + ROAD + TOUR + URBAN) oraz na widelcu (ROAD + TOUR + URBAN). W naszych modelach MTB na amortyzowanym widelcu zastosowano specyficzne dla producenta szybkozamiaskowe osie przelotowe 15 mm lub 20 mm. Więcej informacji na temat systemów osi przelotowych 15 mm i 20 mm podano w instrukcji obsługi widelca lub na stronie internetowej danego producenta.



Standardowa oś przelotowa X12

8.8.3 Przed montażem

Przed montażem osi przelotowej należy sprawdzić, czy powierzchnia zaciskowa i gwint osi przelotowej oraz ramy i widelca nie są zabrudzone. Zanieczyszczenia i brud mogą wpływać negatywnie na bezpieczeństwo systemu osi. Zaleca się nieco nasmarować gwinty osi.



Ryzyko obrażeń ciała i szkód materialnych!

Ważne informacje na temat obsługi i użytkowania osi przelotowych

Do montażu osi nie należy używać narzędzi innych niż zalecane przez producenta. Należy zawsze korzystać z klucza dynamometrycznego.

Nie należy przekraczać maksymalnego momentu obrotowego podanego przez producenta!

Przed uruchomieniem zespołu widelca / koła z systemem osi przelotowych lub przed jego wymianą należy najpierw zapoznać się z instrukcją obsługi producenta amortyzowanego widelca lub koła.



Ryzyko szkód materialnych!

Przed każdym użyciem należy sprawdzić, czy oś przelotowa jest prawidłowo osadzona.

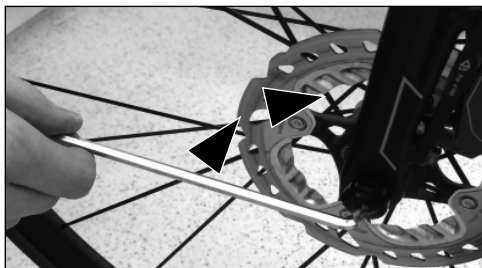
Nieprawidłowo zamontowane koła i osie przelotowe mogą prowadzić do poważnych upadków i wypadków! Sprzedawca CUBE może wyjaśnić, jak bezpiecznie obchodzić się z zamontowaną osią przelotową.

8.8.4 Montaż / demontaż osi przelotowej

1. Włożyć koło do widelca lub ramy i jednocześnie włożyć tarczę hamulcową do zacisku hamulca. Należy uważać, aby oś przelotową włożyć prosto, aby nie uszkodzić gwintu. Podczas wkładania / wkręcania oś przelotowa nie powinna się przekrzywiać ani z trudem obracać, aby nie uszkodzić gwintu ani innych części.



2. Dokręcić mocno oś przelotową za pomocą klucza imbusowego.



3. Następnie użyć klucza dynamometrycznego, aby zastosować standardową wartość producenta, ale nigdy nie więcej niż 16 Nm.



4. W celu demontażu należy odkręcić oś przelotową za pomocą klucza imbusowego.

8.8.5 Montaż / demontaż szybkozaciskowej osi przelotowej



Ryzyko obrażeń ciała i szkód materialnych!

Należy zawsze stosować się do instrukcji obsługi producenta widelca



Ryzyko szkód materialnych!

W widelcach amortyzowanych do zaciśnięcia osi często stosuje się składaną dźwignię z mimośrodem. Po wkręceniu dźwignię należy mocno złożyć. Niezastosowanie się do tego zalecenia może spowodować automatyczne zwolnienie osi i ryzyko upadku!

8.8.6 Montaż / demontaż szybkozaciskowej osi przelotowej na kole tylnym



Ryzyko obrażeń ciała i szkód materialnych!

Należy zawsze stosować się do instrukcji obsługi producenta osi przelotowej.



Ryzyko szkód materialnych!

Przed każdym użyciem należy sprawdzić, czy oś przelotowa jest prawidłowo osadzona.

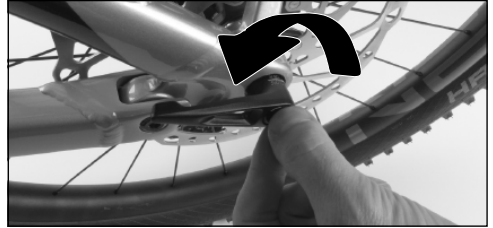
1. Wsunąć koło do ramy, zwracając uwagę na umieszczenie łańcucha i tarczy hamulcowej w zacisku hamulca. Należy uważać, aby oś przelotową włożyć prosto, aby nie uszkodzić gwintu. Podczas wkładania / wkręcania oś przelotowa nie powinna się przekrzywiać ani z trudem obracać, aby nie uszkodzić gwintu ani innych części.



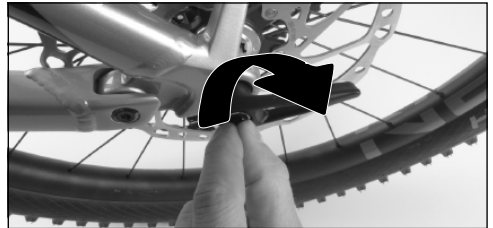
2. Użyć dźwigni i dużej siły ręcznej, ściśle dopasować oś. Nie należy przekraczać porównywalnego momentu obrotowego 16 Nm.
3. Jeśli dźwignia znajduje się w niekorzystnym położeniu, przez co nie można dobrze użyć siły ręcznej, wówczas należy dwoma palcami poluzować blokadę dźwigni osi. Użyć dwóch palców, aby poluzować ją o 180° w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Teraz można nieco ściągnąć dźwignię z osi i obrócić ją do dowolnej pozycji.



Aby jeszcze bardziej dokręcić oś, można w odpowiedniej pozycji wcisnąć dźwignię z powrotem na oś i zastosować nowy moment obrotowy.



4. Po wystarczającym dokręceniu osi należy ustawić dźwignię w pozycji skierowanej do przodu w kierunku jazdy i wsunąć ją na oś. Następnie należy ponownie obrócić śrubę blokującą o 180° zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby zabezpieczyć dźwignię przed samoczynnym obrotem.



5. Aby zwolnić oś, można bezpośrednio użyć dźwigni i obrócić ją w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Jeśli nie można zastosować wystarczającej siły w położeniu dźwigni, należy wykonać kroki od 1 do 4 w odwrotnej kolejności. W ten sposób można przesunąć dźwignię do pozycji, która ułatwia jej zwalnianie.

8.8.7 Końcówka widelca

Upewnij się, że śruba blokująca końcówkę widelca jest prawidłowo zamocowana do ramy (MTB + ROAD + TOUR + URBAN) i do widelca (ROAD + TOUR + URBAN). Śruba służy tylko do zamocowania wkładki gwintowej po demontażu kół i dlatego też należy ją zamocować „ręcznie”.



- Prosimy skontrolować właściwe zamocowanie kół roweru zgodnie z opisem w rozdziale 7.1.

8.9 Stosowanie pedałów zatrzaskowych (opcja)



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Pedały zatrzaskowe nie są pedałami bezpieczeństwa.

Przy ustawianiu zbyt dużej siły wyzwalającej może dojść do sytuacji awaryjnej, gdy rowerzysta nie będzie mógł wystarczająco szybko zdjąć nogi z pedału.

Przy ustawianiu zbyt małej siły wyzwalającej może dojść do niezamierzonego poluzowania buta z pedału w czasie jazdy.

Oba te przypadki stanowią zwiększone zagrożenie wywrotką i kontuzją.

- Prosimy zapoznać się z użytkowaniem pedałów zaczepianych.
- Prosimy kilkakrotnie przećwiczyć wpinanie i wypinanie pedałów na postoju. Prosimy usiąść na siodełku i trzymać się ręką o stabilnej konstrukcji. Prosimy na przemian kliknąć obydwojma butami zatrzaskując i wypinając. Prosimy zapytać sprzedawcę.
- Prosimy zapoznać się z wypinaniem podczas ostrożnej jazdy próbnej.
- Prosimy siłę wypinania dopasować optymalnie do swojej motoryki ciała.
- Ustawioną siłę wypinania prosimy ustalić na podstawie ćwiczeń wsiadania i zsiadania z roweru.
- Regulacja siły wypinania pedałów zatrzaskowych opisana została w załączonej instrukcji eksploatacji wydanej przez producenta, a w razie wątpliwości prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.

! W skomplikowanej sytuacji drogowej oraz na trudnym terenie często koniecznym jest wypięcie obu nóg z pedałów.

- Prosimy przećwiczyć to naprzemiennie po obu stronach.
- Prosimy w tym celu postawić stopę pośrodku pedału tak, aby but ten nie wpiął się. W razie potrzeby, można podeprzeć się drugą nogą o podłoże.



Rowerzy szosowe



Rowerzy górskie

! W przypadku pedałów zatrzaskowych, but i pedały związane są ze sobą w kierunku pionowym.

Rowerzysta może zatem podczas pedałowania nie tylko pedały naciskać, ale również ciągnąć w górę.

! W celu używania pedałów zatrzaskowych należy posiadać odpowiednie obuwie, właściwe dla danego systemu pedałowatego, które posiada specjalne bloki mocowane do pedałów.

! Niniejszy opis jest czysto przykładowy:

Prosimy mieć na uwadze instrukcję obsługi wydaną przez producenta kombinacji butów i pedałów i/lub skonsultować się ze sprzedawcą w celu zapewnienia prawidłowego montażu i stosowania pedałów zatrzaskowych.



Rowerzy szosowe



Rowerzy górskie

1. Prosimy zlecić montaż sprzedawcy.

2. W ten sposób wpina się pedał:

a) Prosimy ustawić pedał w najniższym położeniu.

b) Prosimy wypozycjonować końcem buta skierowanego w dół czubek blok na butcie w przednim uchwycie pedału.



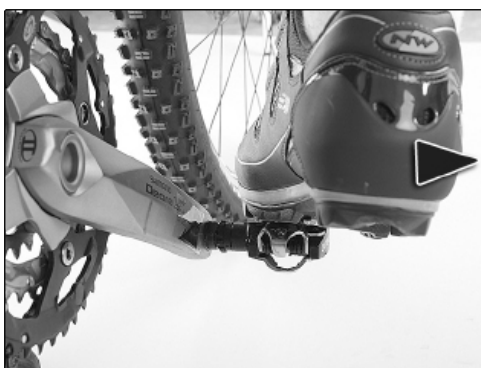
c) Po znalezieniu się czubka bloku w prawidłowej pozycji w pedale, prosimy silnym nadeptaniem całą powierzchnią stopy zadziałać na pedał, aż mechanizm zatraskowy w sposób słyszalny wepnie but.



- But został teraz połączony z pedałem w kierunku pionowym.
- W zależności od systemu pedałowego, but ma boczną swobodę ruchu.

3. Tak wypina się but z pedału:

- Prosimy wykręcić zdecydowanym ruchem piętę z pedału.



8.10 Ładowanie bagażnika



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Bagażnik nie służy do transportu wielkogabarytowych ładunków lub osób.

Nadużycie może prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków czy strat materialnych.

Prosimy transportować wyłącznie kompaktowy bagaż o masie do 25 kg, przy użyciu stosownego systemu mocowania.

- Prosimy położyć bagaż pośrodku bagażnika.
- Prosimy zastosować specjalne torby do przewożenia bagażu i zwrócić uwagę na to, aby one również były przystosowane do danego bagażnika.
Prosimy je zamontować według tej instrukcji. Prosimy przestrzegać odpowiedniej instrukcji obsługi i/lub skonsultować się ze sprzedawcą.
- Prosimy zamocować bagaż za pomocą klapki dociskowej lub specjalnie do tego przewidzianymi pasami naciągowymi.
- Prosimy "potrząsnąć" rowerem po jego załadunku.
- Bagaż - torby czy sakwy lub inne elementy nie powinny się poluzować.
- Bagaż - torby czy sakwy lub inne elementy nie mają prawa przeszkadzać w swobodzie ruchów podczas jazdy.
- Bagaż - torby czy sakwy lub inne elementy nie mają prawa dotykać kół roweru.
- Bagaż - torby czy sakwy lub inne elementy nie mają prawa zakrywać oświetlenia i świateł odblaskowych.

9 Zakłócenia w czasie jazdy



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Jeśli podejmujecie się konserwacji lub serwisowania roweru na własną rękę, nie mając wystarczającej wiedzy i umiejętności, wtedy może wystąpić niebezpieczna sytuacja drogowa, wywrotek, wypadek czy straty materialne.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Jeśli stwierdzicie w rowerze jakieś niestandardowe odgłosy lub zachowania podczas jazdy, które nie zostały omówione w tym rozdziale, wtedy może to prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków i strat materialnych.

- Wszelkie podejrzenia wystąpienia usterki, które nie są uwzględnione w poniższej tabeli należy wyjaśnić u sprzedawcy i w razie potrzeby podjąć działania naprawcze.
- Jeśli wprowadzenie zalecanych działań nie poskutkuje, wtedy prosimy skonsultować to u sprzedawcy.

9.1 Przerzutki, napęd

Problem	Możliwe przyczyny	Środek zaradczy
Bieg nie przełącza się lub przełącza się z oporami	Dźwignia przerzutki nieprawidłowo aktywowana	Ponowne aktywowanie
	Przerzutka rozregulowana	Regulacja w wyspecjalizowanym serwisie
	Przy większym wzniesieniu za duży nacisk na pedał i/lub za niska prędkość pedałowania	Powtórzyć czynność przeliczenia biegów na płaskim terenie; przełączać w stanie spoczynku: podnieść tylne koło, mechanizm korbowy wprawić w ruch napędowy, aż nastąpi wrzucenie odpowiedniego biegu.
Napęd zablokowany po lub w trakcie przestawiania biegów	Łańcuch zablokowany	Zatrzymać się, aktywować przełącznik w przeciwną stronę, podnieść tylne koło, obracać mechanizm korbowy przeciwnie do kierunku napędzania. Jeśli mechanizm nie da się w żaden sposób obrócić, wtedy nie stosować siły. Prosimy niezwłocznie poszukać wyspecjalizowanego serwisu.
Niestandardowe odgłosy, jak stukanie, głośne ocieranie i/lub uderzenia	Uszkodzone komponenty napędu/przerzutek	Prosimy niezwłocznie zwrócić się do wyspecjalizowanego serwisu.
Nienaturalny opór podczas pedałowania	Uszkodzone komponenty napędu/przerzutek	Prosimy niezwłocznie zwrócić się do wyspecjalizowanego serwisu.
Łańcuch spadł	Błędne aktywowanie przerzutki (patrz rozdział 8.6) Przerzutka rozregulowana lub uszkodzona w niekorzystnych warunkach	Prosimy zatrzymać się, prosimy założyć łańcuch na następny zębniak, podnieść tylne koło, obrócić mechanizmem korbowym w kierunku napędzania (o ile pójdzie lekko). Jeśli naprawa jest niemożliwa, wtedy prosimy niezwłocznie poszukać wyspecjalizowanego serwisu.
	Błędne aktywowanie przerzutki (patrz rozdział 8.6) Przerzutka rozregulowana lub uszkodzona w niekorzystnych warunkach	Prosimy zatrzymać się, prosimy aktywować przełącznik w przeciwną stronę, prosimy założyć łańcuch na następny zębniak, podnieść tylne koło, obrócić mechanizmem korbowym w kierunku napędzania (o ile pójdzie lekko). Jeśli naprawa jest niemożliwa, wtedy prosimy niezwłocznie poszukać wyspecjalizowanego serwisu.
Łańcuch ciągle spada	Błędne aktywowanie przerzutki Przerzutka rozregulowana lub uszkodzona	Prosimy obsługiwać przerzutkę wyłącznie według instrukcji z rozdziału 8.6 W kwestii prawidłowego aktywowania przerzutki, prosimy niezwłocznie poszukać wyspecjalizowanego serwisu.

9.2 Hamulce



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Hamulce w rowerze należą do jednych z najważniejszych komponentów rowerowych decydujących o bezpieczeństwie jazdy.

Błędne działanie hamulców może prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków czy strat materialnych.

- Prosimy nawet przy najmniejszym zakłóceniu i osłabieniu skuteczności hamowania zwrócić się do sprzedawcy.
- Prosimy ponownie używać roweru dopiero wtedy, gdy zostanie on naprawiony w autoryzowanym punkcie serwisowym.

Problem	Możliwe przyczyny	Środek zaradczy
Hamulce nie działają	Hamulce błędnie zamontowane	Prawidłowy montaż, patrz rozdział 11.1
	Hamulce uszkodzone	Prosimy niezwłocznie poszukać wyspecjalizowanego serwisu.
Zmniejszona skuteczność hamowania, dźwignia hamulcowa pozwala się zbyt daleko wcisnąć	Zużyte klocki hamulcowe, wzgl. okładziny hamulcowe	Prosimy natychmiast w wyspecjalizowanym serwisie zlecić wymianę gum hamulcowych lub okładzin hamulcowych.
	Linka hamulcowa wyciągnięta, zużyta lub uszkodzony zacisk	Prosimy niezwłocznie zwrócić się do wyspecjalizowanego serwisu.
	W przypadku hamulców hydraulicznych: Układ hamulcowy nieszczelny	Prosimy niezwłocznie zwrócić się do wyspecjalizowanego serwisu.

9.3 Rama, wspornik siodła i amortyzatory



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Problemy z ramą i amortyzatorami mogą prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków czy strat materialnych.

- Nawet w przypadku najmniejszej usterki prosimy skontaktować się ze sprzedawcą.
- Prosimy ponownie używać roweru dopiero wtedy, gdy zostanie on naprawiony w autoryzowanym punkcie serwisowym.

Problem	Możliwe przyczyny	Środek zaradczy
Odgłosy: Stukanie, uderzenia, ocieranie itp.	Uszkodzona rama i/lub amortyzowanie	Prosimy niezwłocznie poszukać wyspecjalizowanego serwisu.
Wspornik siodła wsuwa się do ramy lub obraca się	Za mały moment dokręcania	Kontrola i korekta momentu dokręcania momentu dokręcania (patrz punkt 3.3).
	W przypadku ramy i/lub wspornika siodła z carbonu:	Prosimy niezwłocznie zwrócić się do wyspecjalizowanego serwisu.

Problem	Możliwe przyczyny	Środek zaradczy
Wspornik siodła wsuwa się do ramy lub obraca się	Błędny montaż	Demontaż i prawidłowy montaż + pasta montażowa według punktu 11.2
	Wspornik siodła ma za małą średnicę	Montaż wspornika siodła z prawidłową średnicą.
Błędne działanie amortyzatora	Amortyzowanie błędnie ustawione	Ustawianie i koordynacja działań według załączonej instrukcji obsługi komponentów.
Błędne działanie amortyzatora pomimo prawidłowej regulacji	Amortyzator uszkodzony	Prosimy niezwłocznie poszukać wyspecjalizowanego serwisu.

9.4 Błotniki, bagażnik, oświetlenie



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Nieprawidłowo zamontowane komponenty dodatkowe roweru mogą prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków czy strat materialnych.

- Nawet w przypadku najmniejszej usterki prosimy skontaktować się ze sprzedawcą.
- Prosimy ponownie używać roweru dopiero wtedy, gdy zostanie on naprawiony w autoryzowanym punkcie serwisowym.

Problem	Możliwe przyczyny	Środek zaradczy
Odgłosy: Stukanie, uderzenia, ocieranie itp.	Błotnik lub elementy bagażnika są poluzowane	Prosimy niezwłocznie poszukać wyspecjalizowanego serwisu.
	Przepalone żarówki (żarówka tradycyjna lub LED)	Wymiana żarówek. Prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.
Oświetlenie częściowo lub całkowicie nie działa	Przewody uszkodzone	Prosimy niezwłocznie poszukać wyspecjalizowanego serwisu.
	Uszkodzone dynamo	

9.5 Koła i ogumienie



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Uszkodzenia kół i ogumienia mogą prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków czy strat materialnych.

- Nawet w przypadku najmniejszej usterki prosimy skontaktować się ze sprzedawcą.
- Prosimy ponownie używać roweru dopiero wtedy, gdy zostanie on naprawiony w autoryzowanym punkcie serwisowym.

Problem	Możliwe przyczyny	Środek zaradczy
Koła "podskakują"	Uszkodzenie opony Pęknięta szprycha	Prosimy niezwłocznie zwrócić się do wyspecjalizowanego serwisu. Usunąć ciało obce.
Odgłosy: Stukanie, uderzenia, ocieranie itp.	Ciało obce dostało się do koła	Prosimy używać roweru z zachowaniem ostrożności. Diagnostykę szkód będących następstwem innych uszkodzeń w rowerze prosimy zlecić wyspecjalizowanemu serwisowi.
Jazda tzw. "pływająca"	Uszkodzenie koła Za niskie ciśnienie powietrza	Prosimy niezwłocznie poszukać wyspecjalizowanego serwisu. Podwyższyć ciśnienie powietrza (patrz rozdział 7.1.3). Jeśli po tym znów wystąpi takie samo odczucie podczas jazdy, wtedy oznacza to, że jest flak (patrz następny wiersz).
Zwiększające się "pływanie" podczas jazdy i bardzo niewygodne toczenie się roweru (czuć każdy kamień)	Flak	Wymiana dętki lub opony oraz taśmy obręczy; w przypadku systemu dętkowego. Wymiana opony. Prosimy niezwłocznie poszukać wyspecjalizowanego serwisu*). Na rowerze nie można jeździć. (*): Wymianę dętki, opony i taśmy obręczy można przy pewnym doświadczeniu wykonać samodzielnie. Prosimy skonsultować wykonywanie tych czynności z fachowcem i przećwiczyć to samemu do nabrania wprawy. W kwestii montażu i demontażu kół prosimy zapoznać się z rozdziałami 8.8 oraz 11.1.

10 Po wywrotce lub wypadku



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Szkody po wywrotce lub po wypadku mogą prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków czy strat materialnych.

- Po wywrotce lub wypadku prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.
- Prosimy ponownie używać roweru dopiero wtedy, gdy zostanie on naprawiony.

Po wywrotce należy dokładnie sprawdzić wszystkie części roweru takie jak:

- Kierownica
- Triathlonowa przystawka czasowa
- Rogi kierownicy (Bar Ends)
- Wspornik kierownicy
- Wspornik siodła (jeśli jest z carbonu)
- Siodelko (przy wsporniku siodła z carbonu)
- Obręczce (jeśli są z carbonu)
- Mechanizm korbowy

Wszelkie inne części roweru powinien zbadać sprzedawca i w razie potrzeby wymienić.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Coraz więcej rowerów jest wyposażonych w elementy carbonowe.

Elementy carbonowe są bardzo delikatne i podczas błędnego montażu i w przypadku nawet lekkich uszkodzeń mogą prowadzić do niebezpiecznych sytuacji drogowych, wywrotek, wypadków czy strat materialnych.

- Prosimy przestrzegać wszystkich szczegółowych instrukcji montażu, konserwacji, serwisowania i kontroli części zgodnie z załączonymi instrukcjami obsługi poszczególnych komponentów.
- Prosimy zlecać prace montażowe na elementach carbonowych wyłącznie wyspecjalizowanemu serwisowi.
- Po uszkodzeniach lub wywrotce prosimy koniecznie skonsultować się ze sprzedawcą.

- Prosimy ponownie używać roweru dopiero wtedy, gdy wszystkie uszkodzone elementy zostały wymienione lub wydano wiarygodne orzeczenie o możliwości dalszej eksploatacji.
- Prosimy przestrzegać instrukcji z rozdziału 4.8.

11 Transport roweru



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Nieprawidłowe zabezpieczenie roweru podczas transportu może prowadzić do uszkodzenia elementów roweru odpowiedzialnych za bezpieczeństwo i może dojść do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków czy strat materialnych.

- Prosimy transportować rower tylko we wnętrzu samochodu.
- Na rowerze lub na jego ramie nie powinny się znajdować jakiegokolwiek przedmioty.
- Roweru nie wolno przewozić na dachowym stelażu samochodowym (nie wolno zaciskać we wsporniku dachowym, wsporniku tylnym lub wsporniku wewnątrz samochodu).

Rower ten wolno jest przewozić wyłącznie we wnętrzu pojazdu. Prosimy przy tym mieć na uwadze to, aby rower był zabezpieczony i nie został uszkodzony przez inne bagaże.

Do transportu można wymontować koła oraz wspornik siodła z siodelkiem, o ile wyposażone są w system szybkozaciskowy. Demontaż prosimy przeprowadzić tylko wtedy, gdy posiadacie umiejętności ponownego montażu części. Patrz w tym celu rozdział 8.3.

Jeśli koła roweru są do ramy przykręcone na gwinty (np. przy zmianie biegów w piaście), wtedy prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.



Niebezpieczeństwo szkód materialnych!

Jeśli rower znajduje się we wnętrzu pojazdu, wtedy z powodu nasłonecznienia może dojść do przegrzania opon lub poluzowania się ich na feldze.

- Prosimy przed transportem spuścić powietrze z opon i napompować je po zakończeniu transportu (patrz w tym celu rozdział 7.1.3).

11.1 Montaż i demontaż kół



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Błędny montaż kół roweru może prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków czy strat materialnych.

- Prosimy montaż i demontaż kół rowerowych skonsultować w praktyce ze sprzedawcą.
- Prosimy przećwiczyć te czynności co najmniej raz pod jego nadzorem i kontrolą.
- Prosimy dokonywać demontażu i montażu tylko wtedy, gdy jesteście pewni, że opanowaliście te czynności w dobrym stopniu.



Niebezpieczeństwo oparzenia się!

Po dłuższej jeździe, obręcze roweru i tarcze hamulcowe mogą się silnie rozgrzać.

- Bezpośrednio po zakończeniu jazdy prosimy nie dotykać obręczy oraz tarcz hamulcowych.
- Przed dotknięciem prosimy odczekać, aż obręcze i tarcze hamulcowe ostygną.
- W celu sprawdzenia temperatury prosimy lekko i krótko dotknąć gołym palcem obręczy i tarcz hamulcowych. Jeśli czuć, że są gorące, wtedy prosimy odczekać kilka minut i powtarzać to sprawdzenie, aż do stwierdzenia, że obręcze i tarcze hamulcowe ostygły.



Niebezpieczeństwo szkód materialnych!

- Po demontażu kół, pod żadnym pozorem nie wolno naciskać hamulców hydraulicznych!
- Jeśli rower posiada hamulec tarczowy, wtedy do celów transportowych po demontażu koła roweru prosimy zastosować specjalnie do tego przeznaczone, dostarczone przez nas kliny transportowe.
- Prosimy je wyjąć bezpośrednio przed ponownym montażem kół. Prosimy koniecznie mieć na uwadze załączoną instrukcję obsługi komponentu.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Odnosi się tylko do hamulców szczękowych: Podczas montażu i demontażu może dojść do obrócenia oponą gumki hamulcowej.

- Po montażu kół roweru prosimy zwrócić uwagę na to, aby gumki hamulcowe były we właściwej pozycji (patrz w tym celu rozdział 7.8).
- Jeśli nie znajdują się one we właściwej pozycji, wtedy prosimy zwrócić się z tym wyspecjalizowanego serwisu.



W celu transportu można zdemontować, a następnie zamontować koła roweru, o ile zamontowane są na osiach szybkoza-ciskowych.

Jeśli rower posiada hamulce szczękowe, wtedy należy mieć na uwadze to, aby oponą nie zmienić pozycji gumki hamulcowej. Może to mieć miejsce w szczególności w przypadku szerokich opon. Jeśli opona nie przechodzi dalej przez hamulec, wtedy prosimy spuścić z niej powietrze.



Prosimy później napompować ją do przepisowego ciśnienia.

11.1.1 Wszystkie kategorie / serie, oprócz kategorii rowerów górskich / triathlonowych

1. Prosimy najpierw zdemontować przednie koło (dalej według punktu 3).
2. Prosimy na tylnym kole przełączyć na najmniejszy zębnik pakietu tylnych zębatek (patrz rozdział 8.6).





Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

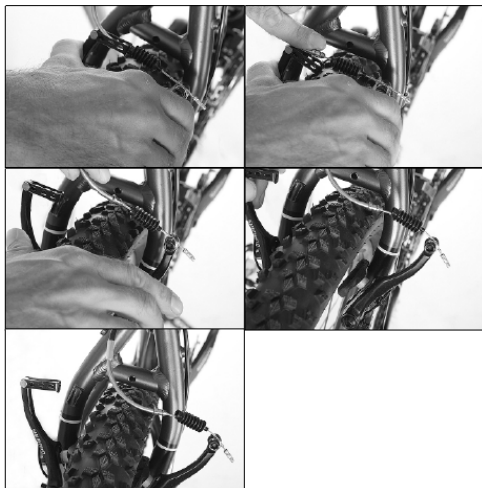
Obracające się koła roweru mogą skaleczyć rękę.

- Prosimy nigdy nie dotykać i nie ingerować w strefę obracających się kół.
- Prosimy zahamować obracające się koło poprzez naciśnięcie odpowiedniej dźwigni hamulcowej aż do pełnego zatrzymania, przed rozpoczęciem pracy w pobliżu koła.
- Prosimy podnieść tył roweru, nacisnąć odpowiedni przełącznik i obracać ręcznie mechanizmem korbowym w kierunku napędowym, aż łańcuch wskoczy na najmniejszy zębnik.
- Prosimy zahamować koło aż do pełnego zatrzymania (patrz punkt 8.7).

3. Prosimy zluźnić hamulec (tylko dla hamulców szczękowych, nie dla hamulców tarczowych)

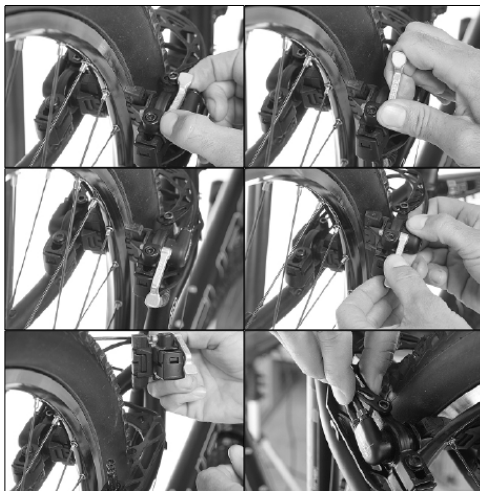
a) Przy hamulcu szczękowym z linką (np. Shimano):

- Prosimy ścisnąć ręką szczęki hamulcowe i zawiesić prowadzenie linki z pałąka.



b) Przy hydraulicznych hamulcach szczękowych Magura:

- Prosimy przestawić dźwignię mocującą i odciągnąć cały hamulec ze wzmacniaczem siły od podstawek hamulca.
- Prosimy przy tym zwrócić uwagę, aby nie zgubić zdemontowanych podkładek dystansowych.



4. Dynamo w piaście przedniego koła (o ile występuje):

- Prosimy rozłączyć połączenie wtykowe między dynamem i okablowaniem.

5. Prosimy poluzować piasty kół.

- Prosimy otworzyć dźwignię szybkozaciskową na kole swego roweru (patrz również rozdział 8.8 o dźwigni szybkozaciskowych).
- Prosimy wykręcić kontrnakrętkę na tyle, aby pozostała jeszcze na osi. W przypadku innego zacisku:
- Prosimy poluzować zacisk według załączonej instrukcji obsługi komponentu.

6. Prosimy zdemontować koła roweru z ramy i widelca.

- Przednie koło: Prosimy podnieść rower za kierownicę i ściągnąć koło z wpustów do mocowania osi przedniego widelca.
- Tyłne koło: Prosimy nieco podnieść w górę tył roweru i wcisnąć przerzutkę w tył. W tym stanie prosimy przesunąć tylne koło przez lekkie naciśnięcie w kierunku otworu wpustów mocujących.



7. Prosimy po demontażu kół ostrożnie położyć rower na lewy bok.



Niebezpieczeństwo szkód materialnych!

Bez tylnego koła można uszkodzić ramę i/lub przerzutkę.

- Prosimy po demontażu tylnego koła położyć rower na lewy bok lub skorzystać z odpowiedniego stojaka montażowego.

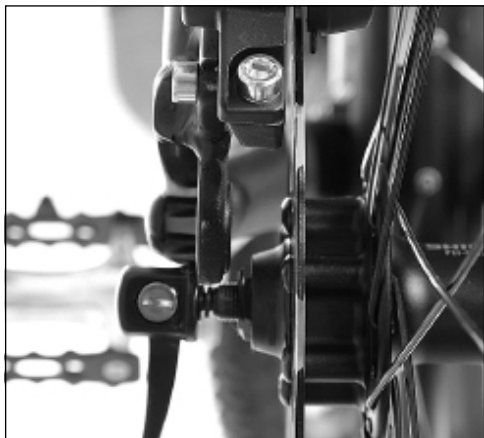
W ten sposób można zamontować koła roweru:

1. a) Prosimy najpierw osadzić tylne koło:

- Prosimy unieść tył roweru w górę. Prosimy osadzić tylne koło maksymalnie w dole, żeby łańcuch znalazł się na najmniejszym zębniku.
- W przypadku hamulców tarczowych: Prosimy umieścić koło tak, aby tarcza hamulcowa bez oporów przesunęła się między klockami hamulcowymi.



- Prosimy ostrożnie opuścić tył, aż oś po lewej i prawej stronie znajdzie się w pozycji końcowej wpustów do mocowania osi.





1. b) Prosimy osadzić przednie koło:

- Prosimy podnieść rower za kierownicę.
- Prosimy osadzić koło przednie pod wpustami do mocowania osi na przednim widelcu.
- W przypadku hamulców tarczowych: Prosimy umieścić koło tak, aby tarcza hamulcowa bez oporów przesunęła się między klockami hamulcowymi.
- Prosimy ostrożnie opuścić widelec, aż oś po lewej i prawej stronie znajdzie się ściśle w pozycji krańcowej wpustów do mocowania osi.

2. Prosimy zamocować piasty kół.

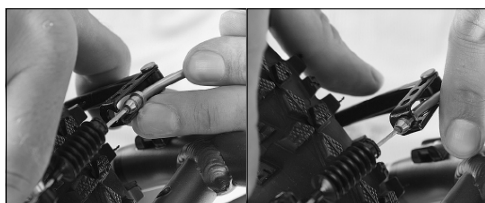
- W przypadku zacisku z dźwignią szybmocującą: (patrz rozdział 8.8.)
- W przypadku innego zacisku: Prosimy przymocować piasty według załączonej instrukcji obsługi komponentu.

3. a) Prosimy zacisnąć hamulce szczękowe, jeśli jest to hamulec linkowy:

- Prosimy ścisnąć szczękę hamulcową.



- Prosimy zawiesić prowadzenie linki na pałąku.

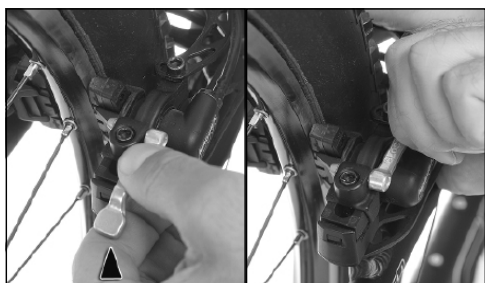


3. b) W przypadku hydraulicznych hamulców szczękowych: Montaż elementów w odwrotnej kolejności.

- Osadzić wzmacniacz siły hamowania na śrubie prowadzącej
- Prosimy osadzić ewentualnie występujące podkładki dystansowe w prawidłowej pozycji oraz hamulec na podstawie hamulca.



- Prosimy przestawić dźwignię mocującą, aby hamulec został ponownie zamocowany.



4. Prosimy mieć na uwadze, aby gumki hamulcowe przy naciśnięciu dźwigni hamulca prawidłowo dolegały do krawędzi obręczy.



5. **Dynamo w piaście przedniego koła (o ile występuje):**

- Prosimy dokonać połączenia wtykowego między dynamem w piaście i okablowaniem.

6. **Prosimy skontrolować montaż:**

- Prosimy nacisnąć w tym celu hamulce.
- Jeśli w wyniku tego klocek hamulcowy dotyka obręczy, wtedy jest to oznaką błędnego osadzenia piasty we wpustach do mocowania osi.
- Prosimy w takim przypadku jeszcze raz zluźnić dźwignię szybkozaciśkową, skontrolować i skorygować osadzenie piasty i zaciśnąć dźwignię z powrotem.
- Hamulec (w przypadku hamulca szczękowego) nie musi być przy tym luzowany. Jeśli poprawy nie ma, wtedy prosimy się niezwłocznie zwrócić do sprzedawcy.
- Prosimy mieć przy tym na uwadze, aby oświetlenie (o ile występuje) działało prawidłowo.
- Prosimy zwrócić uwagę na to, aby koła roweru nie ocierały ani o błotniki, ani o bagażnik (o ile występuje).



11.1.2 **Rowery szosowe/rowery triathlo nowe**

1. **Prosimy najpierw zdemontować przednie koło (patrz rozdział 3).**
2. **Prosimy na tylnym kole przełączyć na najmniejszy zębnik pakietu tylnych zębate (patrz rozdział 8.6).**



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

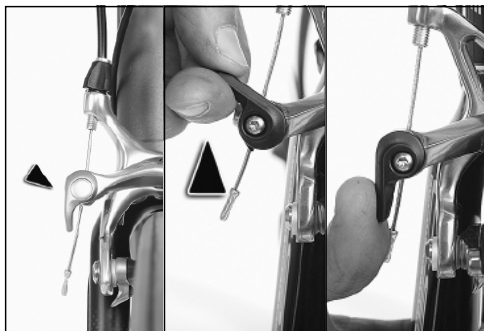
Obracające się koła roweru mogą skaleczyć rękę.

- Prosimy nigdy nie dotykać i nie ingerować w strefę obracających się kół.
 - Prosimy zahamować obracające się koło poprzez naciśnięcie odpowiedniej dźwigni hamulcowej aż do pełnego zatrzymania, przed rozpoczęciem pracy w pobliżu koła.
 - Prosimy podnieść tył roweru, nacisnąć odpowiedni przełącznik i obracać ręcznie mechanizmem korbowym w kierunku napędowym, aż łańcuch wskoczy na najmniejszy zębnik.
 - Prosimy zahamować koło aż do pełnego zatrzymania (patrz rozdział 8.7).
3. **Prosimy zwolnić hamulec szczękowy.**



a) W przypadku hamulców roweru szosowego marki Shimano oraz Sram:

- Prosimy podnieść dźwignię w górę.



b) Campagnolo:

- Przy hamulcu brak jest dźwigni:

W celu otwarcia prosimy nacisnąć na trzpień w celu otwarcia prosimy nacisnąć na trzpień od wewnątrz na zewnątrz Prosimy zaciągnąć przy tym nieco dźwignię hamulcową.

4. Prosimy poluzować piasty kół.



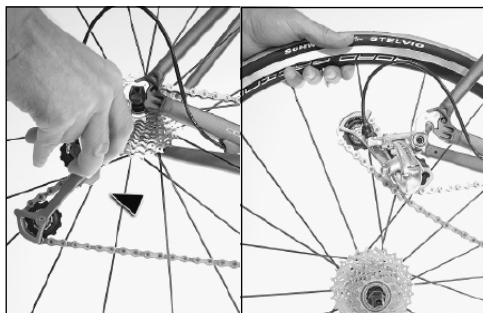
- Prosimy otworzyć dźwignię szybkozaciśkową na kole roweru (patrz również rozdział 8.8 o dźwigni szybkozaciśkowej).

- Prosimy wykręcić kontrnakrętkę na tyle, aby pozostała jeszcze na osi.

5. Prosimy zdemontować koła roweru z ramy i widelca.

- Przednie koło: Należy podnieść rower za kierownicę i ściągnąć koło z wpuśców do mocowania osi przedniego widelca.

- Tylne koło: Prosimy podnieść w górę tył roweru i wcisnąć przerzutkę w tył. W tym stanie prosimy przesunąć tylne koło przez lekkie naciśnięcie w kierunku otworu wpuśców mocujących.



6. Prosimy po demontażu kół ostrożnie położyć rower na lewym boku.



Niebezpieczeństwo szkód materialnych!

Bez tylnego koła można uszkodzić ramę i/ lub przerzutkę.

- Prosimy po demontażu tylnego koła położyć rower na lewym boku lub skorzystać z odpowiedniego stojaka montażowego.

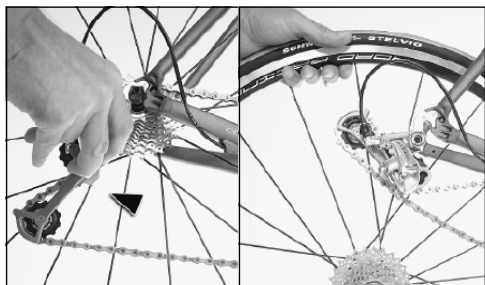
W ten sposób można zamontować koła roweru:

Prosimy najpierw zamontować tylne koło:

1. a) Prosimy osadzić tylne koło:

- Prosimy unieść tył roweru w górę

- Prosimy osadzić tylne koło maksymalnie w dole, żeby łańcuch znalazł się na najmniejszym zębniku.



- Prosimy ostrożnie opuścić tył, aż oś po lewej i prawej stronie znajdzie się w pozycji końcowej wpustów do mocowania osi.

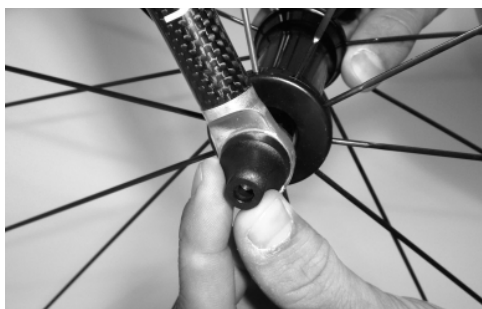


b) Prosimy osadzić przednie koło

- Prosimy unieść rower za kierownicę w górę
- Prosimy osadzić koło przednie pod wpustami do mocowania osi na przednim widelcu.
- Prosimy ostrożnie opuścić widelec, aż oś po lewej i prawej stronie znajdzie się ściśle w pozycji końcowej wpustów do mocowania osi.

2. Prosimy zamocować piasty kół.

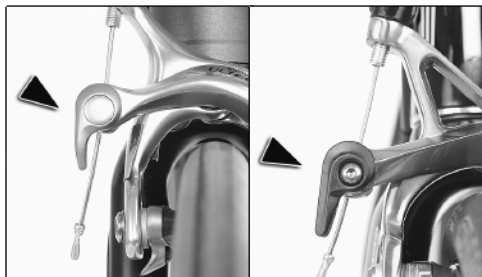
- W przypadku zacisku z dźwignią szybkozaciskową: (patrz rozdział 8.8.)



3. Prosimy zaciśnąć hamulce szczękowe

a) W przypadku hamulców roweru szosowego marki Shimano oraz Sram:

- Prosimy nacisnąć dźwignię w dół.



b) Campagnolo:



- Przy hamulcu brak jest dźwigni.
- W celu zluźnienia prosimy postępować w odwrotnej kolejności i nacisnąć trzpień na dźwigni hamulcowej od zewnątrz do wewnątrz.
- Prosimy zaciągnąć przy tym dźwignię hamulcową.

4. Prosimy skontrolować montaż:

- Prosimy nacisnąć w tym celu hamulce.
- Jeśli w wyniku tego gumka hamulcowa dotyka obręczy, wtedy jest to oznaką błędnego osadzenia piasty we wpustach do mocowania osi.
- Prosimy w takim przypadku jeszcze raz zluźnić dźwignię szybkozaciskową, skontrolować i skorygować osadzenie piasty i zaciągnąć dźwignię z powrotem.
- Hamulec (w przypadku hamulca szczękowego) nie musi być przy tym luzowany. Jeśli poprawy nie ma, wtedy prosimy się niezwłocznie zwrócić do sprzedawcy.

11.2 Montaż i demontaż wspornika siodła z siodłem



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Błędny montaż wspornika siodła może prowadzić do sytuacji niebezpiecznych, wywrótek wypadków czy strat materialnych.

- Prosimy montaż i demontaż kół rowerowych skonsultować w praktyce ze sprzedawcą.
- Prosimy przećwiczyć te czynności co najmniej raz pod jego nadzorem i kontrolą.
- Prosimy dokonywać demontażu i montażu tylko wtedy, gdy jesteście pewni, że opamiętaliście te czynności w wystarczającym stopniu.

Do transportu wolno zdemontować, a następnie zamontować wspornik siodła wraz z siodłem.

Wspornik siodła zamocowana jest obejmą zaciskową w rurze ramy i zaciskana jest albo dźwignią szybkozaciskową, albo śrubą imbusową.

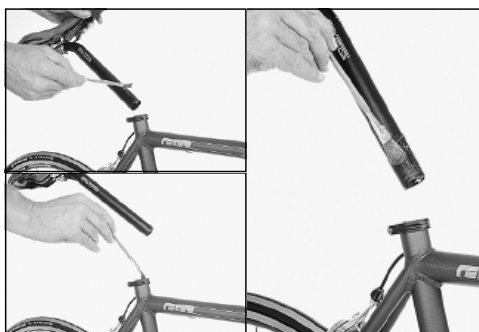
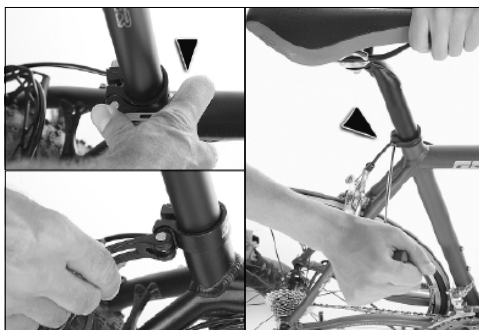
Mogą być również zamontowane wersje specjalne z dwoma śrubami.



W przypadku zacisku bez układu szybkozaciskowego, potrzebny jest klucz imbusowy oraz klucz dynamometryczny o odpowiedniej wielkości. Prosimy skonsultować się w tej sprawie ze sprzedawcą.

W ten sposób można zamontować wspornik siodła:

1. Prosimy poluzować zacisk siodła dźwignią szybkozaciskową według rozdziału 8.8 lub na śrubie imbusowej używając do tego stosownego klucza.
2. Prosimy wyciągnąć z ramy siodło wraz z jego wspornikiem.



1. **W przypadku carbonowego wspornika siodła i/lub rury podsiodłowej:**
 - Prosimy posmarować wspornik siodła oraz wnętrze rury podsiodłowej jedynie pastą montażową przeznaczoną do elementów carbonowych.
 - Wspornika siodła i rury podsiodłowej nie wolno smarować. Wolno stosować wyłącznie pastę montażową do carbonu.
 - Aluminiowe wsporniki siodła wolno montować tylko przy zastosowaniu pasty do carbonu.
2. **Prosimy wsunąć siodełko wraz z jego wspornikiem do rury podsiodłowej w ramie, aż osiągnięta zostanie żądana wysokość siodełka. W tej pozycji dolny koniec wspornika siodła musi się znajdować 10 cm poniżej górnej krawędzi rury podsiodłowej w ramie.**

! Prosimy nie wychodzić poza oznakowanie na wsporniku siodła.

W ten sposób można skontrolować właściwą głębokość osadzenia:

! Prosimy bezpośrednio nad obejmą zaciskową przytrzymać koniec palca na rurze siodełka w stanie zamontowanym.

! Prosimy zostawić koniec palca w tym miejscu i wyciągnąć wspornik siodła z rury podsiodłowej w ramie.

! Prosimy trzymać wspornik siodła z boku tak blisko rury podsiodłowej, że koniec palca znów znajdzie się na wysokości bezpośrednio nad obejmą zaciskową.

! W tej pozycji dolny koniec rwpornika siodła musi się znajdować 10 cm poniżej górnej krawędzi rury podsiodłowej w ramie.



3. **Prosimy obrócić siodełko tak, aby końcówka siodełka skierowana była dokładnie w kierunku jazdy.**
4. **Prosimy mieć na uwadze to, aby obejmą zaciskową osadzona była ściśle na ramie oraz aby szczelina rury podsiodłowej i obejmą się ze sobą pokrywały.**
5. **Prosimy zaciśnąć dźwignie szybkozaciśkową według opisu w rozdziale 8.8 lub dociągnąć śrubę imbusową kluczem dynamometrycznym.**

Prosimy przestrzegać instrukcji montażowych oraz stosować przepisowy moment dokręcania z tabeli 3.3.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Zbyt silnie zaciśnięty wspornik siodła z carbonu może podczas jazdy pęknąć i spowodować niebezpieczne sytuacje drogowe, wywrotki, wypadki czy straty materialne.

- Zacisk wspornika siodła należy zaciśnąć na tyle, aby podczas jazdy nie obniżył się oraz by się nie obrócił na bok.
- Jeśli pomimo zastosowania maksymalnego, dopuszczalnego momentu dokręcenia wspornik siodła nie pozostaje w żądanej pozycji, wtedy należy to skonsultować ze sprzedawcą.

! Prosimy taśmą klejącą zaznaczyć właściwą pozycję wspornika siodła.

12 Czyszczenie i konserwacja roweru



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Z powodu korozji, elementy odpowiedzialne za bezpieczeństwo mogą ulec uszkodzeniu, a zatem nie będą miały już wystarczającej wytrzymałości. Elementy te mogą w czasie jazdy pęknąć i spowodować poważną wywrotkę.

Korozja wywoływana jest przez następujące czynniki:

- Sól (np. do posypywania dróg zimą)
- Powietrze zawierające sól (np. okolice wybrzeża, strefa przemysłowa)
- Pot



Niebezpieczeństwo szkód materialnych!

Prosimy nie używać myjki parowej. Silny strumień wody może uszkodzić rower.

Prawidłowa dbałość zwiększa żywotność roweru i jego komponentów. Prosimy regularnie czyścić i konserwować swój rower.

Do czyszczenia na mokro prosimy używać łagodnego strumienia wody lub wody z wiadra i gąbki. Prosimy stosować wyłącznie wodę słodką lub w pełni odsoloną.

Istnieje wiele sposobów czyszczenia roweru. Poniżej sprawdzona propozycja czyszczenia dla dość mocno zanieczyszczonego roweru.

1. Prosimy przy pomocy łagodnego strumienia wody usunąć większe zabrudzenia, jak ziemia, kamyki, piasek itp.
2. Prosimy odczekać, aż rower nieco wyschnie.
3. Prosimy spryskać cały rower właściwym środkiem czyszczącym.



Przy posiadaniu dużej ilości środka czyszczącego i występowaniu nieznacznych zanieczyszczeń, starczy samo spryskanie i spłukanie po upływie odpowiedniego czasu działania środka.



Zaschnięty brud można po upływie czasu działania środka, przed opłukaniem, oczyścić twardym pędzlem.



Niebezpieczeństwo szkód materialnych!

Środki czyszczące, smary i środki konserwujące są wyrobami chemicznymi.

Niewłaściwe stosowanie może uszkodzić rower.

- Prosimy stosować wyłącznie wyroby, które są dedykowane czyszczeniu rowerów.
- Prosimy upewnić się, że dany środek nie uszkodzi ani lakieru, ani gumy, czy też plastiku lub metali. Prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.
- Prosimy przestrzegać instrukcji od poszczególnych producentów.

4. Prosimy umyć rower umiarkowanym strumieniem wody i odczekać, aż wyschnie.

5. Prosimy oczyścić łańcuch:

- Prosimy nalać nieco odpowiedniego środka do czyszczenia łańcuchów na czystą, niekłaczącą szmatkę bawełnianą i przetrzeć nią łańcuch. Prosimy powoli obracać mechanizmem korbowym przeciwnie do kierunku napędowego.
- Prosimy powtarzać czynność tak często czystymi fragmentami szmatki, aż łańcuch będzie czysty.
- Prosimy odczekać ok. 1 godzinę, aż środek czyszczący wyschnie.



Jeśli środek czyszczący będzie się jeszcze znajdował między ogniwami łańcucha, wtedy nowy smar zostanie natychmiast rozłożony i będzie nieskuteczny.

- Prosimy nanieść niewielką ilość smaru właściwego dla łańcuchów rowerowych na przeguby łańcucha.



Niebezpieczeństwo szkód materialnych!

Smar do łańcuchów motocyklowych zaklei łańcuch roweru i komponenty napędu.

- Prosimy używać smarów przystosowanych wyłącznie do smarowania rowerów.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Przy zaaplikowaniu zbyt dużej ilości smaru może on skapnąć na obręcz oraz tarczę hamulcową i ją zanieczyścić.

Spowoduje to osłabienie skuteczności hamowania

- Prosimy usunąć nadmiar smaru z łańcucha przy użyciu czystej, suchej i niekłaczącej szmatki bawełnianej.
- Prosimy czyścić obręcz i tarczę hamulcową odpowiednim odtłuszcaczem. Prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Jeśli wosk w sprayu lub jakiś środek konserwacyjny dostanie się na obręcz lub na tarcze hamulcowe i/lub na gumki hamulcowe albo okładziny hamulcowe, wtedy następuje spadek skuteczności hamowania.

- Prosimy oczyścić te elementy odpowiednim odtłuszcaczem. Prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.
6. **Prosimy ręcznie oczyścić pozostałe silnie zanieczyszczone miejsca czystą, niekłaczącą szmatką bawełnianą przy stosowaniu odpowiedniego czyściwa.**
 7. **Prosimy spryskać cały rower odpowiednim woskiem lub innym środkiem konserwującym.**

Wyjątki:

- **Gumki hamulcowe, wzgl. okładziny hamulcowe**
- **Obręcze w przypadku hamulców szczękowych**
- **Tarcze hamulcowe**
- **Uchwyty, dźwignie hamulców/prze rzutek**
- **Siodełko**
- **Opony**

8. **Prosimy wypolerować rower po przewidzianym czasie działania środka przy użyciu czystej, niekłaczącej szmatki bawełnianej.**

9. **Prosimy ręcznie czyścić klocki hamulcowe, okładziny hamulcowe, obręcz (w przypadku hamulców szczękowych) oraz tarcze hamulcowe przy użyciu czystej, suchej i niekłaczącej szmatki bawełnianej przy zastosowaniu odpowiednich odtłuszcaczy.**



Prosimy czyścić i smarować łańcuch zgodnie z zaleceniami po każdej jeździe w warunkach silnej wilgoci, po każdej dłuższej jeździe po piasku, a najpóźniej po przejechaniu 200 km.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Zużyte części i nienaprawione uszkodzenia roweru mogą prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków czy strat materialnych.

- Prosimy regularnie czyścić i konserwować swój rower.
- Prosimy udać się z rowerem w przepisowym terminie do wyspecjalizowanego serwisu.
- Tylko w ten sposób można stwierdzić ewentualne uszkodzenie danej części i przeprowadzić naprawę.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Dzieci i młodzież eksploatują swoje rowery intensywniej niż dorośli.

- Prosimy silnie wyeksploatowane rowery dziecięce i młodzieżowe przekazywać co 6 miesięcy do wyspecjalizowanego serwisu.
- W przypadku stwierdzenia uszkodzeń na rowerze dziecięcym lub młodzieżowym, prosimy taki pojazd niezwłocznie odstawić do wyspecjalizowanego serwisu.

Plan serwisowania:

Prosimy zlecić prace serwisowe w przepisowych odstępach czasu wyłącznie wyspecjalizowanym, autoryzowanemu serwisom.

Rodzaj serwisu	Przy normalnym użytkowaniu	Przy częściej jeździe sportowej, zawodach lub podobnym rodzaju eksploatacji.
1. Przegląd	najpóźniej po 200 km lub po 2 miesiącach	najpóźniej po 100 km lub 1 miesiącu
Następne przeglądy	co 2000 km lub 1 x w roku	co 500 km lub co 2 miesiące
Kontrola okładzin hamulcowych/gumek hamulcowych	co 400 km	co 100 km
Kontrola tarcz hamulcowych	co 400 km	co 100 km
Kontrola zużycia łańcucha	co 500 km	co 250 km
Kontrola łożyskowania tylnego przy w pełni amortyzowanej ramie wraz z kontrolą /dosmarowaniem łożyska igiełkowego na amortyzatorze (o ile występuje)	co 500 km lub 1x w roku	co 250 km lub co 2 miesiące
Wymiana kierownicy i wspornika kierownicy	po wywrotce (patrz rozdział 10) według wytycznych producenta komponentu lub najpóźniej co 5 lata.	po wywrotce (patrz rozdział 10) według wytycznych producenta komponentu lub najpóźniej co 2 lata.

Przy występowaniu niekorzystnych warunków, łańcuch może się zużyć szybciej. Wczesna wymiana wydłuża żywotność kół zębatych i zębników.

13 Unieruchomienie roweru na dłuższy czas



Niebezpieczeństwo szkód materialnych!

Niewłaściwe magazynowanie roweru może doprowadzić do uszkodzenia łożysk i ogumienia oraz być przyczyną korozji.

- Prosimy przestrzegać poniższych instrukcji
1. Prosimy czyścić i dbać o rower zgodnie z opisem w punkcie 12.
 2. Prosimy przechowywać rower w suchych i niezakurzonych pomieszczeniach.
 3. Prosimy używać właściwych stojaków rowerowych (np. trójnóg, haki ścienne). Prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.

4. Jeśli rower stoi jednym lub obydwooma kołami na posadzce:

- Prosimy co 2-3 tygodnie podnieść rower i ręką kilkukrotnie obrócić koła
- Prosimy poruszać kierownicą w jedną i w drugą stronę.
- Prosimy ręcznie obrócić kilka razy korbą w kierunku przeciwnym do kierunku napędu
- W przypadku ponownego uruchomienia prosimy przeprowadzić kontrolę według wytycznych z rozdziału 7.

14 Gwarancja amortyzatorów

1. Producent amortyzatorów udziela w terminie i na zasadach przez niego określonych gwarancji na amortyzatory zamontowane w rowerach CUBE.
2. Realizacją warunków gwarancji na terenie Polski są dystrybutorzy amortyzatorów.
3. W przypadku wystąpienia usterki w amortyzatorze, gdy Klient chce skorzystać z uprawnień gwarancyjnych przyznawanych przez Gwaranta, powinien zgłosić się do miejsca, w którym rower został zakupiony, Sprzedawca, jako pośrednik przekaże zadanie Klienta dystrybutorowi. Klient w przypadku wystąpienia usterki w amortyzatorze może zgłosić się również bezpośrednio do dystrybutora.
4. Poniżej przedstawiamy ogólne warunki gwarancji udzielonej przez producenta amortyzatorów oraz sugerowane działania mające na celu zabezpieczenie prawidłowej funkcjonalności amortyzatorów:

14.1 Amortyzatory ROCK SHOX

Okres gwarancji 2 lata . Gwarancji nie podlegają uszczelki

Harmonogram konserwacji	Po każdej jeździe	Co 25h	Co 50h	Co 100h
Przegląd sterów koronowych z włókna węglowego	X			
Czyszczenie zabrudzeń i osadów z górnych rur	X			
Kontrola ciśnienia powietrza (tylko widelce pneumatyczne)	X			
Przegląd górnych rur w poszukiwaniu zadrapań	X			
Smarowanie uszczeltek przeciwpływowych i górnych rur	X			
Wymiana kąpieli olejowej Speed Lube		X		
Sprawdzanie właściwego dokręcenia elementów mocujących przednie zawieszenie		X		
Czyszczenie i smarowanie linki i panczerza blokady		X		

Harmonogram konserwacji	Po każdej jeździe	Co 25h	Co 50h	Co 100h
Usuwanie zanieczyszczeń, czyszczenie/przegląd tulei i wymiana kąpieli olejowej			X	
Czyszczenie i smarowanie zespołu sprężyny pneumatycznej			X	
Wymiana oleju w układzie amortyzacji (w tym blokady hydraulicznej)				X
Czyszczenie i smarowanie zespołu sprężyny śrubowej (tylko widelce sprężynowe)				X

14.2 Amortyzatory SUNTOUR

Okres gwarancji 2 lata . Skrócony okres gwarancji: 6 miesięcy tuleje i pierścienie, 12 miesięcy wykłady SR SUNTOUR

Harmonogram konserwacji	Po każdej jeździe	Co 25h	Co 50h	Co 100h
Czyszczenie rury goleni i uszczeltek przeciwpływowych	X			
Poszukiwanie rys górnych rur	X			
Sprawdzanie czy główne śruby mocujące są dokręcone do odpowiedniego momentu obrotowego			X	
Sprawdzenie ciśnienia powietrza			X	
Smarowanie uszczeltek przeciwpływowych olejem		X		
1 Serwis u Sprzedawcy*			X	
2 Serwis u Sprzedawcy**				X

* 1 Serwis u Sprzedawcy: kontrola działania widelca/ czyszczenie i nasmarowanie tulei/ smarowanie linki i obudowy zdalnej blokady/ kontrola wartości momenty obrotowego (dokręcenia)/ kontrola ciśnienia powietrza/sprawdzenie widelca pod kątem rys, wgnieceń, pęknięć, zgięć lub oznak zużycia.

** 2 Serwis u Sprzedawcy: 1 serwis + demontaż/ czyszczenie całego widelca/ nasmarowanie uszczelek przeciwpływowych i wycieraków oleju/ nasmarowanie górnych pokrywek zdalnej blokady i regulacji skoku/ uszczelnienie górnych pokrywek zaworu powietrza poprzez nasmarowanie/ kontrola pod kątem przecieków powietrza/ kontrola wartości momentu obrotowego (dokręcenia)/ dostosowanie do osobistych preferencji rowerzysty.

14.3 Amortyzatory MANITOU

NORMALNE WARUNKI

Krótkie, sporadyczne jazdy	Długie, częste jazdy
Zalecamy rozmontowanie widelca i wymianę oleju smarującego co 6 miesięcy.	Zalecamy rozmontowanie widelca i wymianę oleju smarującego co 4 miesiące.
Należy sprawdzić czy ruchome części są odpowiednio nasmarowane (sprężyna, uszczelki zbierające Evil Genius).	Należy sprawdzić czy ruchome części są odpowiednio nasmarowane (sprężyna, uszczelki zbierające Evil Genius).
Poziom oleju w tłumiku i poziom oleju smarującego należy sprawdzać co 2 miesiące.	Poziom oleju w tłumiku i poziom oleju smarującego należy sprawdzać co 6 tygodni.
Wymianę oleju tłumiącego należy wykonać co najmniej 1 raz w roku.	Wymianę oleju tłumiącego należy wykonać co najmniej 1 raz w roku.
Oprócz regularnego serwisu należy regularnie sprawdzać zużycie uszczelek i goleni.	Oprócz regularnego serwisu należy regularnie sprawdzać zużycie uszczelek i goleni.
W razie zauważenia zużycia należy niezwłocznie wymienić części.	W razie zauważenia zużycia należy niezwłocznie wymienić części.

TRUDNE WARUNKI

Zalecamy rozmontowanie widelca i wymianę oleju smarującego co 4 miesiące.	Zalecamy rozmontowanie widelca i wymianę oleju smarującego co 3 miesiące.
Należy sprawdzić czy ruchome części są odpowiednio nasmarowane (sprężyna, uszczelki zbierające Evil Genius).	Należy sprawdzić czy ruchome części są odpowiednio nasmarowane (sprężyna, uszczelki zbierające Evil Genius).

TRUDNE WARUNKI

Krótkie, sporadyczne jazdy	Długie, częste jazdy
Poziom oleju w tłumiku i poziom oleju smarującego należy sprawdzać co 6 tygodni.	Poziom oleju w tłumiku i poziom oleju smarującego należy sprawdzać co 4 tygodnie.
Wymianę oleju tłumiącego należy wykonać co najmniej 1 raz w roku.	Wymianę oleju tłumiącego należy wykonać co najmniej 1 raz w roku.
Oprócz regularnego serwisu należy regularnie sprawdzać zużycie uszczelek i goleni.	Oprócz regularnego serwisu należy regularnie sprawdzać zużycie uszczelek i goleni.
W razie zauważenia zużycia należy niezwłocznie wymienić części.	W razie zauważenia zużycia należy niezwłocznie wymienić części.

14.4 Amortyzatory FOX

Serwis gwarancyjny jest obowiązkowy co 125h jazdy lub raz w roku (w zależności co wypadła wcześniej) w celu utrzymania pełnej dwuletniej gwarancji. Aby zachować wysoką kulturę pracy oraz trwałość produktów FOX w przypadku standardowego użytkowania, zalecamy stosować przynajmniej poniższe interwały serwisowe:

Harmonogram konserwacji	Po każdej jeździe	Regularnie	Co 100h
Czyszczenie zewnętrzne łagodnym mydłem z wodą, następnie wytarcie do sucha ręcznikiem	X		
Sprawdzanie SAG'u i ustawień tłumika. Kontrola w celu zauważenia uszkodzeń i funkcjonowania regulacji.		X	
Pełny serwis (kontrola wewnętrzna i zewnętrzna), wymiana oleju i uszczelek			X

Dla osób jeżdżących DH, w Bike Parkach oraz bardzo błotnistych lub suchych warunkach, kiedy podłoże leci na widelec/dumper, FOX zaleca częstsze interwały serwisowe niż wspomniane powyżej.

Jeśli słyszysz/widzisz/czujesz coś dziwnego, przestań jeździć i skontaktuj się natychmiast z Autoryzowanym Serwisem.

15 Gwarancja, rękojmia

Prosimy o dokładne zapoznanie się z treścią niniejszej karty gwarancyjnej oraz postępowanie zgodnie z zaleceniami instrukcji obsługi roweru.

15.1 Warunki gwarancji przedstawiają się następująco:

1. Podmiotem udzielającym gwarancji jest producent rowerów marki CUBE – spółka Pending System GmbH & Co. KG z siedzibą w Waldershof (Republika Federalna Niemiec), który jest reprezentowany na terenie Polski przez wyłącznego dystrybutora marki – Ski Team Polska sp. z o. o. z siedzibą w Warszawie, przy ul. Komitetu Obrony Robotników 36/38, 02-146 Warszawa, wpisaną do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000453864, NIP: 5223004888, REGON: 146592183, kapitał zakładowy 300.000,00 zł, zwaną Gwarantem.

2. Gwarancja udzielana jest wyłącznie na wady wynikłe z nieodpowiedniej jakości materiału, niewłaściwej technologii produkcji i nieodpowiedniego montażu roweru jako całości. Gwarancja nie obejmuje uszkodzeń mechanicznych powstałych w wyniku przeciążeń lub wypadku oraz wad amortyzatorów przednich i tylnych, montowanych w rowerach CUBE. Na amortyzatory udzielana jest odrębna, od niniejszych warunków, gwarancja przez producenta amortyzatora, która może być uzależniona od wykonania przeglądu okresowego amortyzatora. Jedynym i ostatecznym arbitrem orzekającym w sprawie zasadności reklamacji widelców amortyzowanych oraz tylnych amortyzatorów jest przedstawiciel producenta ww. elementów.

3. Termin gwarancji na rowery CUBE rozpoczyna swój bieg od daty zakupu i wynosi:

- a. 1 rok na powłokę lakierniczą;
- b. 2 lata na komponenty i części w rowerze oraz elementy tylnego zawieszenia roweru w rowerach CUBE typu Full Suspension oraz na ramy Frizz, Hanzz, Two15;
- c. 3 lata na ramy karbonowe, ramy aluminiowo-

karbonowe oraz sztywne widelce;

d. 6 lat na inne niż wymienione w lit. c. powyżej ramy roweru.

4. Gwarancja obejmuje swoim zasięgiem terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

5. Warunkiem ważności Gwarancji jest posiadanie dowodu zakupu roweru oraz oryginalnej prawidłowo wypełnionej Karty Gwarancyjnej.

6. Wszelkie zauważone nieprawidłowości w funkcjonowaniu roweru, w zakresie objętym niniejszą gwarancją, należy zgłaszać niezwłocznie, ale nie później niż w terminie 14 dni od wystąpienia wady, w miejscu zakupu roweru, a w przypadku zakupu roweru w sklepie internetowym, w punkcie wskazanym przez sprzedawcę. Klient traci uprawnienia z niniejszej gwarancji, jeżeli nie zgłosi reklamacji w ww. terminie. Kompletny i czysty rower wraz z dowodem zakupu oraz oryginałem Karty Gwarancyjnej należy dostarczyć do sklepu na własny koszt. Procedura reklamacyjna zostanie wstrzymana do czasu dostarczenia kompletnego roweru oraz wymaganych dokumentów. W przypadku dostarczenia brudnego roweru Gwarant ma prawo odmówić przyjęcia roweru do naprawy lub obciążyć reklamującego kosztami czyszczenia.

7. Z zachowaniem uprawnień gwarancyjnych wiąże się wykonywanie odpłatnych przeglądów okresowych w autoryzowanym serwisie wskazanym przez dystrybutora lub sprzedawcę marki Cube (adresy autoryzowanych serwisów znajdują się na stronach www.cube.eu oraz www.cube.pl). Użytkownik roweru zobowiązany jest do wykonania pierwszego przeglądu okresowego po przejechaniu 100-200km lub ok. 10-20 godz. jazdy.

Pierwszy przegląd okresowy składa się z następujących czynności:

- regulacje układu napędowego,
- sprawdzenie wszystkich połączeń śrubowych,
- sprawdzenie i regulacja luzów części łożyskowych,
- sprawdzanie naciągu szprych i centrowanie kół,
- kontrola mechanizmu korbowego i ele-

mentów układu napędu,

- kontrola stanu mocowania kół,
- kontrola stanu ogumienia,
- sprawdzenie stanu hamulców i regulacja,
- sprawdzenie sprawności i skuteczności działania pozostałych podzespołów roweru.

Wykonywanie dalszych przeglądów okresowych w autoryzowanych serwisach CUBE daje szansę bezawaryjnego użytkownika roweru przez dłuższy czas oraz zminimalizowania bieżących kosztów eksploatacji. Kolejne przeglądy okresowe powinny być wykonywane nie rzadziej niż raz w roku.

BRAK WYKONANIA PIERWSZEGO PRZEGLĄDU ORAZ PRZEGLĄDÓW OKRESOWYCH SKUTKUJE UTRATĄ ŚWIADCZEŃ Z TYTUŁU GWARANCJI.

8. W przypadku ujawnienia wad objętych gwarancją, rower zostanie naprawiony bezpłatnie. Klient w tym przypadku nie ponosi kosztów wadliwych części. Naprawa będzie wykonana w terminie do 30 dni od daty sporządzenia protokołu reklamacyjnego.

9. W przypadku braku możliwości dokonania naprawy, elementy objęte gwarancją zostaną wymienione na nowe, bezpłatnie w terminie do 30 dni lub innym uzgodnionym z Klientem. Termin może ulec wydłużeniu z uwagi na konieczność sprowadzenia części. Klient będzie każdorazowo informowany o terminie wymiany oraz wszelkich innych czynnościach podejmowanych w związku z wymianą.

15.2 Klient traci uprawnienia gwarancyjne w następujących przypadkach:

1. Niedokonanie w terminach przeglądów okresowych.
2. Niewłaściwa lub niezgodna z przeznaczeniem i Instrukcją obsługa i konserwacja lub jej brak w okresie trwania gwarancji.
3. Utrata Karty Gwarancyjnej.
4. Modyfikacja roweru i/lub wymiana części poza profesjonalnym serwisem (wszelkie czynności serwisowe powinny być opisane w Książce Gwarancyjnej).

15.3 Gwarancja nie obejmuje:

1. Naturalnego, eksploatacyjnego zużycia poszczególnych elementów roweru lub ich rozregulowania w trakcie użytkowania, w szczególności: zniszczenia lub zużycia ogumienia, rozciągnięcia łańcucha, rozcentrowania kół, rozregulowania przerezutek i hamul-

ców, zużycia klocków hamulcowych, wyeksploatowania kasety i wieńców mechanizmu korbowego, zużycia obręczy.

2. Uszkodzeń będących konsekwencją ewidentnych zaniedbań ze strony użytkownika, w szczególności: zniszczenie gwintów w korbach, skutków jazdy z niedokręconymi pedałami, rozkalibrowanie otworów w korbach z powodu nie dokręconych śrub osi suportowej, korozja elementów galwanizowanych i aluminiowych w rowerach przechowywanych w zawilgoconych pomieszczeniach lub na wolnym powietrzu np. na balkonach, wybitcie bieżni łożysk steru, jako efekt użytkowania roweru z rozregulowanym naciąganiem łożysk, korozja łożysk i wewnętrznych części widelca amortyzowanego, jako skutek mycia roweru urządzeniem wysokociśnieniowym.

3. Uszkodzeń do których powstania przyczynił się Klient lub osoby trzecie lub powstałych w wyniku zadziałania siły wyższej.

4. Uszkodzeń lub nieprawidłowości działania roweru powstałych wskutek bardzo intensywnej i ekstremalnej eksploatacji (np. zawody sportowe). Wszystkie rowery objęte gwarancją są przeznaczone do jazdy rekreacyjnej, a nie wyczynowej. Ski Team Polska sp. z o. o. nie ponosi odpowiedzialności za wady roweru spowodowane uprawianiem sportów wyczynowych ani za powstałe w wyniku tego wypadki, uszkodzenia ciała itp. Używanie roweru niesprawnego lub uszkodzonego może prowadzić do dalszych jego uszkodzeń, a nawet wypadku i uszkodzeń ciała.

15.4 Czynności regulacyjne

Wszystkie czynności regulacyjne i kontrolne roweru (patrz punkt 1.7. dot. przeglądów okresowych) w okresie gwarancyjnym wykonywane są odpłatnie.

15.5 Kwestie prawne

Kwestie nie ujęte w niniejszej karcie są regulowane przez odpowiednie postanowienia Kodeksu Cywilnego.

15.6 Uprawnienia

Uprawnienia z tytułu niniejszej gwarancji nie wyłączają, nie ograniczają ani nie zawieszają uprawnień Klienta wynikających z przepisów o rękojmi za wady rzeczy sprzedanej.

WAŻNE: Producent cyklicznie, po upływie różnicowanego okresu czasu zmienia technologię produkcji ram. Z uwagi na długi termin gwarancji nie utrzymuje on stanów magazynowych ram wy-

produkowanych w starszych i wycofanych technologiach. W wypadku uszkodzenia ramy w okresie gwarancji i jej nieodpłatnej wymiany na nową, może dojść do sytuacji, gdy podzespoły reklamowanego roweru nie będą pasowały do nowej ramy, a kolor będzie odbiegał od pierwotnie zakupionego przez Klienta. W związku z tym, Klient chcąc dokonać nieodpłatnej wymiany ramy, może zostać zobowiązany do pokrycia kosztów wymiany innych części, potrzebnych połączeń rowerowych takich jak: wspornik, siodła, stery, hak przerzutki, widelec lub amortyzator, tylne zawieszenie (dumper) itd. Tylko po uzyskaniu akceptacji Klienta do poniesienia tychże kosztów rama zostanie wymieniona.

WAŻNE: Przyczyną wielu uszkodzeń nie objętych gwarancją są uszkodzenia mechaniczne powstałe w wyniku przeciążeń lub wypadków. Najbardziej typowe to: uszkodzenie i zdeformowanie obręczy; wygięcie lub złamanie haka tylnej przerzutki; uszkodzenie tylnej przerzutki i szprych tylnego koła; wygięcie wspornika siodła; wygięcie lub złamanie stelaża siodła; rozerwanie lub przetarcie pokrycia siodła; wygięcie wieńców mechanizmu korbowego i odkształcenie przedniej przerzutki, powstałe skutkiem zmiany przełożeń pod obciążeniem; uszkodzenie podkowy, goleni lub korony widełca amortyzowanego; naruszenie geometrii ramy.

WAŻNE: Wszelka modyfikacja roweru, mająca wpływ na bezpieczeństwo, wymaga stosowania tylko oryginalnych części zamiennych. Należy często kontrolować części eksploatacyjne w rowerze, tj. stan ogumienia, dętek, łańcucha i kasety oraz elementów ciernych hamulców. Wszelkie wymiany należy dokonywać tylko w serwisie rowerowym stosując odpowiednie części zapasowe zalecone w serwisie.

WAŻNE: Maksymalna masa całkowita (rower, rowerzysta, bagaż):

Rower szosowy: 115 kg

Rower MTB (górski): 115 kg

Rower trekkingowy: 115 kg + 25 kg obciążenia bagażnika lub przyczepki

Rower dziecięcy przy rozmiarze koła 12": 20 kg

Rower dziecięcy przy rozmiarze koła 16": 30 kg

Rower dziecięcy przy rozmiarze koła 20"-24":

105 kg

OSTRZEŻENIE: Tak jak w przypadku wszystkich elementów mechanicznych, rower ulega zużyciu oraz poddawany jest dużym naprężeniom. Różne materiały i części składowe roweru mogą reagować na zużycie i naprężenia zmęczeniowe w różny sposób. Jeżeli trwałość konstrukcyjna części składowej zostanie przekroczona, może ona nagle ulec uszkodzeniu, powodując ewentualne zranienie rowerzysty. Jakiegokolwiek pęknięcie, rysy lub zmiana zabarwienia w obszarach występowania dużych naprężeń wskazują, że upłynął okres trwałości danej części składowej i zalecana jest jej wymiana.

*Życzymy przyjemnego i udanego użytkowania.
Akceptuję powyższe warunki gwarancji:*

.....
/ podpis / data /

DANE ROWERU

marka roweru model i rozmiar

kolor nr ramy cena

data sprzedaży nr dowodu sprzedaży miejsce sprzedaży

..... nazwisko sprzedawcy

osoba składająca rower osoba wykonująca przegląd gwarancyjny

..... data przeglądu gwarancyjnego uwagi osoby zgłaszającej
rower do przeglądu

.....
uwagi osoby wykonującej przegląd dotyczące sposobu użytkowania i konserwacji

.....

ZGŁOSZENIE REKLAMACYJNE I

Data zgłoszenia

Data wystąpienia usterki

Opis uszkodzenia

.....

Żądanie reklamującego

.....

Osoba przyjmująca zgłoszenie reklamacyjne

.....

Sposób rozstrzygnięcia reklamacji

.....

Przewidywany termin realizacji zobowiązań wynikających z zasadnej reklamacji

Data wydania reklamowanego roweru

Uwagi:

ZGŁOSZENIE REKLAMACYJNE II

Data zgłoszenia

Data wystąpienia usterki

Opis uszkodzenia

.....

Żądanie reklamującego

.....

Osoba przyjmująca zgłoszenie reklamacyjne

.....

Sposób rozstrzygnięcia reklamacji

.....

Przewidywany termin realizacji zobowiązań wynikających z zasadnej reklamacji

Data wydania reklamowanego roweru

Uwagi:

POŚWIADCZENIE WYKONANYCH PRZEGLĄDÓW OKRESOWYCH

PRZEGLĄD OKRESOWY (100 - 200 KM)

treść, data, pieczęć i podpis

PRZEGLĄD OKRESOWY I / LUB NAPRAWA

treść, data, pieczęć i podpis

PRZEGLĄD OKRESOWY I / LUB NAPRAWA

treść, data, pieczęć i podpis

PRZEGLĄD OKRESOWY I / LUB NAPRAWA

treść, data, pieczęć i podpis

NOTATKI

A large rectangular area with a black border and horizontal dotted lines, intended for taking notes. The area is empty and occupies most of the page below the header.

Dane Użytkownika / Właściciela:

Imię

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Nazwisko

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Adres

Telefon

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

E-mail

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Sprzedawca

Dystrybutor:



ul. Komitetu Obrony Robotników 36/38

02-146 Warszawa

NIP 522-30-04-888

KRS 0000453864

www.skiteam.pl

cube@skiteam.pl