

ORYGINALNA INSTRUKCJA OBSŁUGI



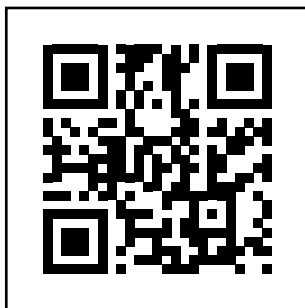
BIKES



Polski

Dostęp do dodatkowych informacji o produkcie

Za pomocą załączonego kodu QR lub linku uzyskają Państwo dostęp do wyczerpujących informacji na temat Państwa produktu. Obejmują one między innymi instrukcję obsługi, objaśnienia oraz inne istotne dokumenty.



<https://info.cube.eu/>

Informacje prawne

Stan: lipiec 2026 r.

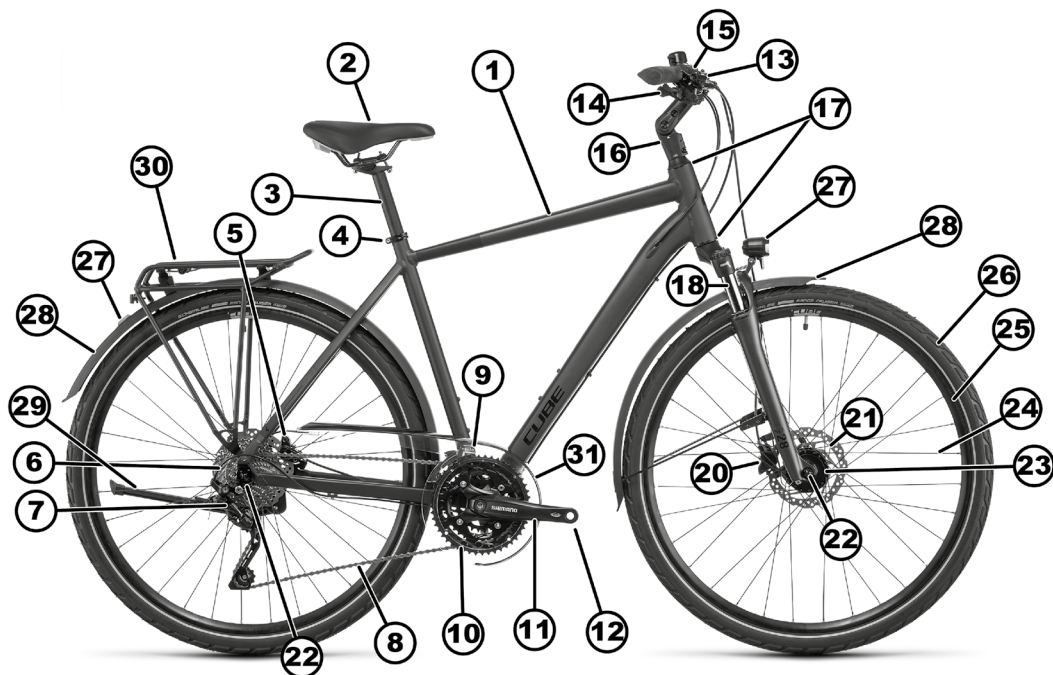
Producent: Pending System GmbH & Co. KG
Ludwig-Hüttner-Straße 5-7
95679 Waldershof
Niemcy
www.cube.eu
Info@cube.eu

Tel. + 49(0) 9231-97 007 845
Faks + 49(0) 9231-97 007 199

Doradztwo: Andreas Zauhar, mgr inż. (FH)
działający na zlecenie IHK i
uwierzytelniony dla miasta Monachium i
Górnej Bawarii powołany przez władze
publiczne i zaprzysiężony rzeczoznawca
ds. uszkodzeń rowerów oraz wyceny

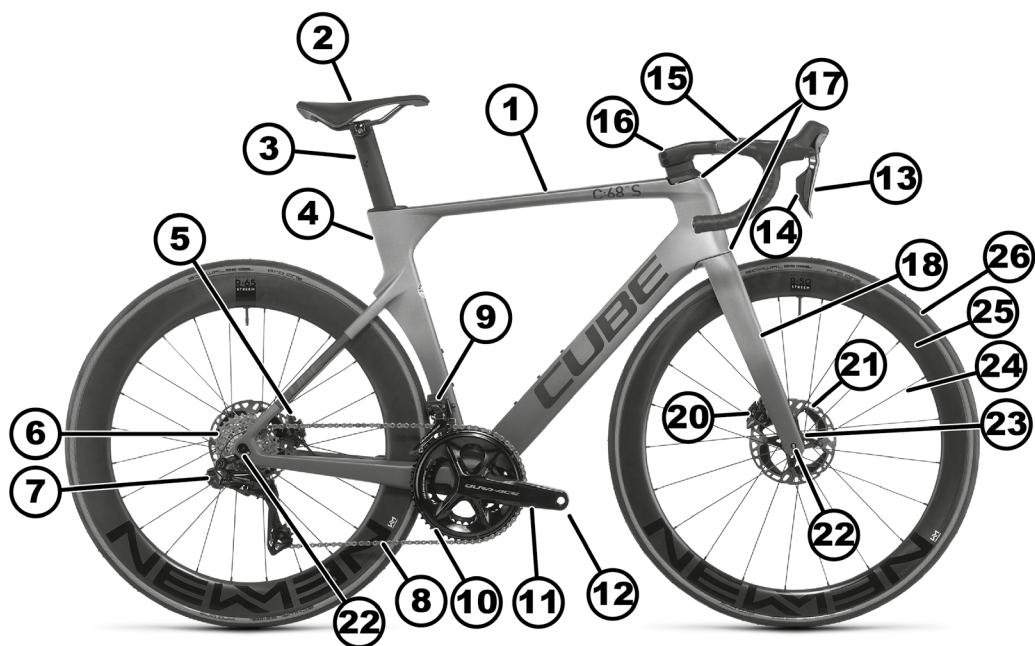
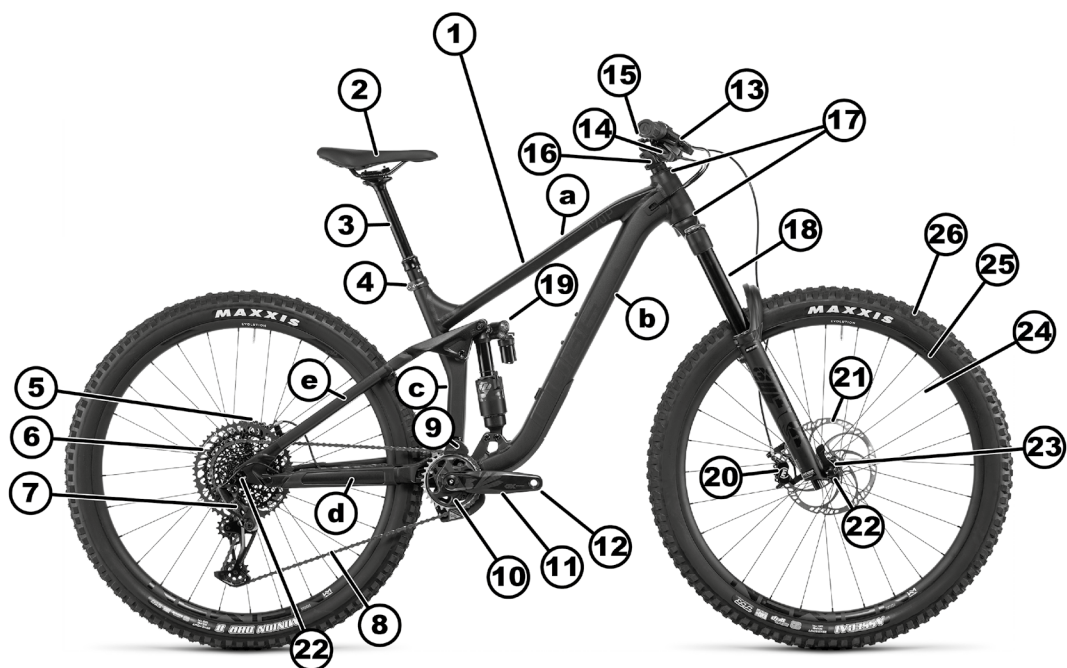
Dachsteinweg 2
D-83317 Teisendorf-Rückstetten

E-mail: kontakt@andreas-zauhar.de
web: www.andreas-zauhar.de



Na następujących ilustracjach znajdą Państwo rowery w przypadku których uwzględniono wszystkie niezbędne elementy występujące w oryginalnej instrukcji obsługi. Ponieważ istnieją różne typy rowerów z różnymi wariantami wyposażenia, to do danej kategorii zobrazowaliśmy dowolny model roweru.

1	Rama (a) górna rura, (b) dolna rura, (c) rura podsiodłowa, (d) dolna rura tylnego trójkąta, (e) dolna rura tylnego trójkąta.	15	Kierownica
2	Siodło	16	Wspornik kierownicy
3	Rura siodełka	17	Łożysko widelca
4	Zacisk rury siodełka	18	Widelec
5	Hamulec tylnego koła	19	Amortyzator
6	Kaseta	20	Hamulec przedniego koła
7	Przerzutka tylna	21	Tarcza hamulcowa
8	Łańcuch	22	Oś wkładana / szybkozamykacz
9	Przerzutka przednia / Prowadnica łańcucha	23	Piasta
10	Tarcza łańcuchowa	24	Szprycha
11	Zestaw korbowy	25	Obręcz
12	Pedały	26	Opony
13	Dźwignia hamulca	27	Instalacja oświetlenia
14	Dźwignia przerzutki	28	Błotnik przedni
		29	Podpórka tylna
		30	Bagażnik
		31	Ośłona łańcucha



Spis treści

1	Informacje o tej oryginalnej instrukcji obsługi	07
1.1	Konwencje	07
1.1.1	Prezentacja	07
1.1.2	Oznaczenia usytuowania.....	07
1.1.3	Spis skrótów.....	07
1.1.4	Definicje pojęć	07-08
1.2	Instrukcje ogólne do niniejszej oryginalnej instrukcji obsługi ...	08-09
1.2.1	Zakres stosowania	09
1.2.2	Dokumenty towarzyszące	09
1.2.3	Ilustracje	09
2	W trosce o Państwa bezpieczeństwo	10
2.1	Prosimy o stosowanie swego roweru zgodnie z przeznaczeniem.....	10
2.1.1	Komu wolno jeździć rowerem?	10
2.1.2	Jak powinni Państwo jeździć swym rowerem?	10
2.1.3	Gdzie mogą Państwo jeździć swym rowerem?	10
2.1.4	W jakim stanie powinien być Państwa rower, gdy nim Państwo jadą?	11
2.1.5	Osprzęt i przeróbki	11-12
2.1.6	Przewożenie dzieci i pakunków, przyczepka rowerowa	12
2.1.7	Trening na rolkach	13
2.2	Pozostałe zagrożenia.....	13
2.2.1	Zagrożenia ze strony błędnego montażu końcowego.....	13
2.2.2	Zagrożenia z powodu używania niezgodnego z przeznaczeniem.....	13
2.2.3	Niebezpieczeństwo oparzenia się	13
2.2.4	Pozostałe zagrożenia i Instrukcje bezpieczeństwa	14
2.3	Utylizacja	14
3	Zakres dostawy, dane techniczne	15
3.1	Zakres dostawy.....	15
3.2	Dane techniczne	15
3.3	Momenty obrotowe i połączenia gwintowane.....	15
4	Budowa i zasada działania.....	15
4.1	Kategorie / przegląd modeli	15-19
4.2	Informacje ogólne	20
4.2.1	Hamulce	20
4.2.2	Przerzutki	20
4.2.3	Rama i widelec	20
4.3	Materiał ramy / informacje o karbonu.....	20-21
4.3.1	Informacje o konstrukcji ramy.....	21
4.3.2	Tak należy się obchodzić z ramą karbonową swego roweru.....	21-22
5	Rama roweru/ komplet ramy roweru	22
6	Przed pierwszym użyciem	23
7	Przed każdą jazdą	23-24
7.1	Kontrola kół.....	24
7.1.1	Kontrola montażu	25
7.1.2	Kontrola felg.....	25
7.1.3	Kontrola ogumienia.....	26-27
7.1.4	Pozostałe kontrole.....	27
7.2	Kontrola siodełka i rury siodełka	28
7.3	Kontrola kierownicy, wspornika kierownicy.....	28-29
7.4	Kontrola elementów na kierownicy.....	29
7.5	Kontrola łożyska widelca.....	29-30
7.6	Kontrola widelca resorowanego.....	30
7.7	Kontrola resorowania tylnego koła.....	30
7.8	Kontrola hamulców.....	30-31
7.8.1	Kontrola hamulca felgowego z linką (wersja roweru wyścigowego).....	31-32
7.8.2	Kontrola hamulca felgowego z linką (wersja roweru górskiego)	32
7.8.3	Kontrola hydraulicznych hamulców felgowych	33
7.8.4	Kontrola hydraulicznych hamulców tarczowych	33-34

7.8.5	Kontrola hamulca typu torpeda.....	34
7.9	Kontrola napędu, łańcucha	34
7.10	Kontrola oświetlenia.....	35
7.11	Kontrola bagażnika	35
7.12	Kontrola błotników	35
7.13	Pozostałe kontrole	35-36
8	Regulacja i obsługa roweru	36
8.1	Ustawianie regulowanego wspornika kierownicy (opcja).....	36
8.2	Regulacja pozycji siodełka	36-37
8.3	Regulacja wysokości siodełka	37
8.4	Regulacja widelca resorowanego	37
8.5	Regulacja resorowania tylnego koła	38
8.6	Obsługa przerzutek	38-39
8.6.1	Shimano Rapidfire/ Shimano Rapidfire 2-Way-Release/Shimano EZ Fire	40
8.6.2	Sram MTB	41
8.6.3	Przełącznik obrotowy.....	41
8.6.4	Shimano STI	42
8.6.5	Sram Force / Rival / Red	42
8.7	Obsługa hamulców	43
8.8	Obsługa osi szybkozaciskowej.....	43-45
8.8.1	Obsługa osi wkładanej	45
8.8.2	Informacje ogólne	45
8.8.3	Przed montażem	45-46
8.8.4	Montaż/demontaż osi wkładanej.....	46
8.8.5	Montaż/demontaż osi wkładanej z szybkozamykaczem.....	46
8.8.6	Montaż / demontaż osi wkładanej z szybkozamykaczem w tylnym kole	46-47
8.8.7	Hak	47
8.9	Stosowanie pedałów zaczepianych.....	48-49
8.10	Ładowanie bagażnika.....	50
9	Zakłócenia w czasie jazdy	50
9.1	Przerzutki, napęd	51
9.2	Hamulce.....	52
9.3	Rama, rura siodełka i resorowanie.....	52-53

9.4	Błotniki, bagażnik, oświetlenie.....	53
9.5	Koła i ogumienie	54
10	Po wywrotce lub wypadku	55
11	Transport roweru.....	55
11.1	Montaż i demontaż kół	56
11.1.1	Wszystkie kategorie/serie, oprócz kategorii rowerów wyścigowych/triathlonowych...	56-60
11.1.2	Rowerzy wyścigowe/rowery triathlonowe.....	60-63
11.2	Montaż i demontaż rury siodełka	63-65
12	Czyszczenie i konserwacja roweru	65-67
13	Unieruchomienie roweru na dłuższy czas	67
14	Gwarancja, rękojmia	68
14.1	Rękojmia	68
14.2	Świadczenia gwarancyjne	68
14.3	Przepisy gwarancyjne dla ramy	68
14.4	Roszczenia tytułem rękojmi / wygaśnięcie gwarancji.....	68
14.5	Książeczka serwisowa Lista kontrolna do przeglądu przy odbiorze Dokument wydania	69

Szanowna Klientko, szanowny Kliencie,

chcielibyśmy pogratulować Państwu za dokonanie trafnego wyboru i zakupu roweru naszej firmy oraz złożyć podziękowanie za wyrażone w ten sposób zaufanie.

Poprzez zakup tego roweru weszli Państwo w posiadanie z wysokojakościowego i ekologicznego środka lokomocji, którego używanie powinno dostarczyć wiele radości i satysfakcji.

Państwa specjalistyczny sprzedawca roweru jest również ważny w aspekcie doradztwa, jak i montażu końcowego. Jest on Państwa osobą kontaktową w kwestiach serwisowania, inspekcji, przebudowy i wszelkiego rodzaju napraw.

Jeśli mają Państwo jakiegokolwiek pytania odnośnie naszego produktu, prosimy w takim przypadku zgłosić się do specjalistycznego sprzedawcy.

1 Słowo wstępne o niniejszej Oryginalna instrukcja obsługi

1.1 Konwencje 1.1.1 Prezentacja



Wskazówka!

Zwraca Państwa uwagę na informacje, które wymagają zwiększonej Państwa uwagi podczas czytania.



Ostrzeżenie!

Zwraca Państwa uwagę na możliwe lekkie skaleczenia oraz na prawdopodobne straty materialne!



Niebezpieczeństwo!

Zwraca Państwa uwagę na możliwe poważne lekkie skaleczenia lub nawet na wypadek śmiertelny.



Niebezpieczeństwo oparzenia się!

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

1.1.2 Oznaczenia usytuowania

Jeśli w niniejszej instrukcji określa się „z prawej”, „z lewej”, „z przodu”, „z tyłu” należy je zawsze rozumieć będąc w pozycji twarzą do kierunku jazdy.

1.1.3 Spis skrótów

1.1.4 Definicje pojęć

Ósemka

Odchyłka od prawidłowej geometrii obracania się felgi nazywana jest potocznie "ósemką".

bar

Zazwyczaj stosowana jednostka ciśnienia powietrza.

Moment obrotowy

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

DIN EN ISO

Niemiecki Instytut Normowania
Norma europejska
Międzynarodowa Organizacja
Normalizacyjna

EPAC

rowery/rodzaje rowerów ze wspomaganiem elektrycznym (ang. Electrically Power Assisted Cycles).

Specjalistyczny sprzedawca / wyspecjalizowany warsztat

Specjalistyczny sprzedawca i wyspecjalizowany warsztat są to osoby i firmy autoryzowane przez odpowiednie urzędy danego kraju i upoważnione jako takie do sprzedaży i naprawy rowerów. Autoryzowani przez nas specjaliści sprzedawcy:
Nasza firma zezwala jedynie wybranym specjalistycznym 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-Handlowa (Industrie und Handelskammer)

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

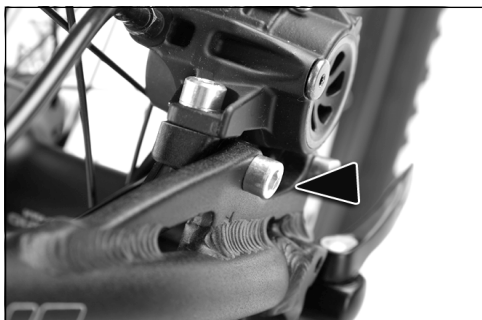
Niemieckie prawo o ruchu drogowym

Prawo o dopuszczaniu do ruchu drogowego

Niemieckie prawo o dopuszczaniu do ruchu drogowego

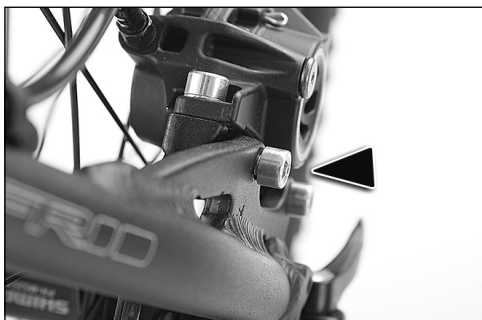
Prawidłowe połączenie gwintowane

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 Państwo 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 swego roweru prosimy dowiedzieć się, jaki akt prawny reguluje użytkowanie rowerów w Państwa kraju. Prosimy zwrócić się w tym celu do odpowiedniego urzędu i skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.

1.2 Ogólne informacje do niniejszej Oryginalna instrukcja obsługi



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Niniejsza oryginalna instrukcja obsługi nie służy do nauki jazdy na rowerze.

Nieprzestrzeganie niniejszej oryginalnej instrukcji obsługi może prowadzić do niebezpiecznych sytuacji podczas jazdy, upadków, wypadków i szkód materialnych.

- Prosimy o uważne przeczytanie niniejszej instrukcji obsługi jeszcze przed rozpoczęciem jazdy na swym rowerze.
- Należy pamiętać, że do niniejszej oryginalnej instrukcji obsługi mogą być dołączone oddzielne instrukcje obsługi poszczególnych elementów roweru w języku lokalnym.
- Wszystkie poniżej wymienione części roweru zostały przedstawione na poszczególnych ilustracjach.
- Ilustracje zamieszczone w niniejszej oryginalnej instrukcji obsługi mają charakter poglądowy i dotyczą wszystkich rowerów marki Cube (z wyjątkiem modeli EPAC).
- Prosimy o zachowanie niniejszej oryginalnej instrukcji obsługi i przekazanie jej wraz z rowerem, jeśli kiedykolwiek zdecydują się Państwo sprzedać lub podarować rower.
- W zakresie Państwa obowiązków leży sprawdzenie roweru zgodnie z przepisami i ewentualne prace zlecić specjalistom.
- Jeśli jakieś fragmenty tej oryginalnej instrukcji obsługi nie są dla Państwa jasne, wtedy prosimy skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Oryginalna instrukcja obsługi dla dzieci i młodzieży.

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

W przypadku nieprzestrzegania niniejszej oryginalnej instrukcji obsługi przez Państwa dzieci lub instruowaną młodzież, może dojść do niebezpiecznej sytuacji drogowej, wywrotki, wypadków i strat materialnych.

- Jeśli w niniejszej oryginalnej instrukcji obsługi pojawiają się np. sformułowania „...proszę poprosić...”, „...proszę poprosić, aby Państwa rower...” lub podobne, za każdym razem odnosi się to do dziecka, nastolatka oraz jego roweru.
- Prosimy razem z zainteresowanymi przestudiować tę oryginalną instrukcję i wyjaśnić im wszystkie zagadnienia, a szczególnie ostrzeżenia przed niebezpieczeństwami.
- Jako osoba sprawująca opiekę zobowiązani są Państwo zapewnienia bezpieczeństwa podczas używania roweru przez swych podopiecznych.

1.2.1 Zakres stosowania

Niniejsza oryginalna instrukcja obsługi odnosi się wyłącznie do rowerów zakupionych w naszej firmie od roku produkcji 2027 i jego właściwej kategorii i serii, zgodnie ze specyfikacją w rozdziale 4.

Niniejsza oryginalna 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 swym specjalistycznym sprzedawcą
Aktualność i ważność niniejszej oryginalnej instrukcji obsługi.

1.2.2 Dokumenty towarzyszące

- załączone instrukcje obsługi komponentów



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

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

Możliwe jest, że do tego roweru zamontowano komponenty, które nie zostały opisane w niniejszej instrukcji eksploatacji.

- Prosimy zatem przestrzegać załączonych instrukcji eksploatacji dla danego komponentu wydanej przez producenta.
- Podane tam instrukcje i informacje należy respektować w pierwszym rzędzie!
- Prosimy skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.

1.2.3 Ilustracje



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

2 W trosce o Państwa bezpieczeństwo

2.1 Prosimy o stosowanie swego roweru zgodnie z przeznaczeniem

2.1.1 Komu wolno jeździć rowerem?



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

- Rowerzysta musi w stosunku do swego roweru dysponować odpowiednią wielkością ciała (prosimy skonsultować się w tej sprawie z wyspecjalizowanym sprzedawcą).
- Dzieci i młodzież są zobowiązani do pewnego opanowania obsługi swego 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 Państwu polepszyć technikę jazdy oraz obsługę roweru.

2.1.2 Jak powinni Państwo jeździć swym rowerem?



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

- Prosimy usiąść na siodełku lub jechać w pozycji stojącej przenosząc ciężar ciała na pedały.
- Prosimy lewą ręką trzymać lewy uchwyt kierownicy, a prawą ręką prawy.
- Umieścić lewą stopę na lewym pedale, a prawą stopę na prawym pedale.
- Prosimy używać rower wyłącznie jako środka do przemieszczania się.

2.1.3 Gdzie powinni Państwo jeździć swym rowerem?



Wszystkie rowery naszej firmy są podzielone na różne kategorie. Kategorię swojego roweru można znaleźć w dokumencie wydania, który znajduje się w książeczce serwisowej. Ponadto oznaczenie znajduje się na ramie roweru. Szczegółowy przegląd kategorii znajduje się w rozdziale 4.1 (strony 15-19).



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Bezpieczeństwo podczas jazdy po drogach i ścieżkach zależy od prędkości.

W przypadku wykonywania skoków i dużej prędkości oraz korzystania z parku rowerowego i zjeżdżaniu po ostrych zjazdach występuje niebezpieczeństwo wywrotki.

Im większa prędkość, tym większe Państwa ryzyko!

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

- W takich strefach prosimy jechać szczególnie wolno i ostrożnie. Prosimy w razie potrzeby przez takie przeszkody przeprowadzić swój rower lub nawet go przenieść.
- Skoki i jazdę z dużą prędkością można wykonywać tylko wtedy, gdy opanowali Państwo tę technikę jazdy.
- Przy dużej prędkości, sportowym stylu jazdy (np. szybkie pokonywanie krawężników, redukcja prędkości, pokonywanie wybojów itp.) lub podczas jazdy w bike parku zawsze istnieje zwiększone ryzyko upadku.
- Prosimy dostosować użytkowanie swego roweru do posiadanych umiejętności jazdy i używać odpowiedniego sprzętu ochronnego.

2.1.4 W jakim stanie powinien być Państwa rower, gdy nim Państwo jadą?



Państwa 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, Państwa rower musi się charakteryzować podanymi cechami i wyposażeniem.



Pełne brzmienie przepisów dla ruchu w swym kraju znajdą Państwo w prawie o ruchu drogowym lub prosimy skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.



Dokładny tekst ustawy wraz ze szczegółowymi informacjami można znaleźć m.in. w Internecie pod następującym adresem: https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/



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



dwa niezależnie od siebie działające hamulce



dzwonek



oświetlenie zasilane za pomocą dynamy lub baterii (oświetlenie zasilane z baterii zgodne z przepisami dopuszczenia do ruchu drogowego) z przodu (białe światło) oraz z tyłu (czerwone światło)



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



Również 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.

- białą odbłąsk z przodu (często zintegrowany w reflektorze lampy przedniej), oraz czerwony odbłąsk z tyłu
- po dwa jasnożółte odbłąski na przednim i tylnym kole; alternatywnie: opony z paskami odbłąskowymi po obu stronach
- po dwa żółte światła odbłąskowe na pedale prawym i lewym



Wszystkie elementy oświetlenia i odbłąskowe muszą posiadać dopuszczenie do stosowania.



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



W kwestii prawidłowego mocowania prosimy skonsultować się ze swym specjalistycznym 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 Państwa rowerze.

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

Niefachowo wykonane prace przy Państwa rowerze mogą doprowadzić do niebezpiecznych sytuacji w czasie jazdy, wywrotek, wypadków i strat materialnych.

- Należy używać wyłącznie akcesoriów posiadających certyfikat EN/ISO. Wyjątkiem jest komputer rowerowy m.uchwyt bidonu, o ile zostaną zakupione i zamontowane u specjalistycznego sprzedawcy.
- Przy dokonywaniu wyboru osprzętu prosimy skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.

- Nasze przedsiębiorstwo 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 Państwa modelu roweru.
Prosimy skonsultować się z naszym autoryzowanym, specjalistycznym sprzedawcą.
- Zabrania się **doposażania wszystkich naszych rowerów w napędy elektryczne!**
- Wszelkie elementy w Państwa rowerze nie powinny być zmieniane co do swych własności.
- Wszelkie dobudówki, przeróbki, serwisowanie i inne prace przy swoim rowerze prosimy zlecać swemu warsztatowi specjalistycznemu.
- Prosimy mieć na uwadze, aby każdy, kto dokonuje zmian w konstrukcji roweru również za te zmiany odpowiada.

2.1.6 Przewożenie dzieci i pakunków, przyczepki rowerowej



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

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

Bagaż przewozić wyłącznie w/na odpowiednich systemach nośnych.

Są nimi odpowiednie torby rowerowe lub dopuszczone przez producenta bagażniki. Prosimy skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.

Bagażniki można montować wyłącznie na modelach rowerów wyposażonych w odpowiednie i przeznaczone do tego celu punkty mocowania.

Typowe rodzaje rowerów, w których można zamontować bagażnik (przykłady):

- rowery typu City i Urban
- rowery trekkingowe i turystyczne

Jeśli nie mają Państwo pewności, czy Państwa rower nadaje się do montażu bagażnika, prosimy skonsultować się ze sprzedawcą.

- Foteliki dziecięce można montować wyłącznie na bagażnikach przeznaczonych do tego celu i dopuszczonych do użytku z danym rowerem lub rowerem elektrycznym. Zgodność zależy od modelu i wersji wyposażenia i przed montażem musi zostać sprawdzona przez specjalistycznego sprzedawcę na podstawie aktualnego certyfikatu producenta.
- Maksymalna nośność bagażnika zależy od modelu i wynosi zazwyczaj maksymalnie 25 kg lub 27 kg.

! UWAGA:

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

- Należy pamiętać, aby dopuszczalna masa całkowita nie została przekroczona nawet przy przewożeniu dzieci i/lub bagażu (rozdział 3.2).
- Prosimy mieć na uwadze zabezpieczenie ładunku.
Elementy ładunku nie powinny dotyczyć ruchomych zespołów roweru (kół roweru, napędu, łańcucha, hamulców) oraz utrudniać działania i obsługi Państwa roweru.
- Prosimy nie przekraczać dopuszczalnej masy całkowitej, patrz rozdział 3.2.
- Prosimy postawić cały przewożony ładunek na rowerze wraz z rowerem na legalizowanej wadze
- Prosimy dowiedzieć się o masę całkowitą swego roweru wraz z całym ładunkiem (bez dzieci!), Dzieci należy zważyć osobno na wadze osobowej i dodać otrzymane ciężary.
- Ładunek pogarsza warunki jazdy.
- Ładunek 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 na rolkach



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Nieprzestrzeganie poniższych wskazówek może prowadzić do upadków, wypadków i szkód materialnych. Więcej informacji można znaleźć w sekcji FAQ pod adresem www.cube.eu/support/help-faq

KOD QR



- Rower CUBE jest zasadniczo dopuszczony do użytku z trenerem; wyłączone są z tego wszystkie modele rowerów elektrycznych (hybrydowe/EPAC).
Proszę upewnić się, że rower jest kompatybilny z trenerem; należy również przestrzegać instrukcji montażu dostarczonych przez producenta danego trenera.

2.2 Pozostałe zagrożenia

2.2.1 Zagrożenia ze strony błędnego montażu końcowego Montaż końcowy



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Błędnie wykonany montaż końcowy Państwa roweru może prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wypadków, upadków i strat materialnych.

Prosimy zlecić swemu specjalistycznemu sprzedawcy potwierdzenie prawidłowości montażu końcowego oraz regulacji siodełka.

W tym celu prosimy skorzystać z formularza zawartego w niniejszej oryginalnej instrukcji obsługi.

2.2.2 Zagrożenia ze strony niewłaściwego użytkowania



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

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

- Należy bezwzględnie przestrzegać wskazówek zawartych w rozdziale 2.1.3
- Przy wyborze roweru prosimy się kierować jego przydatnością do planowanego zastosowania. (patrz rozdziały 2.1, 4.1)

2.2.3 Niebezpieczeństwo oparzenia się



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!



Niebezpieczeństwo oparzenia się!

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

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

2.2.4 Pozostałe zagrożenia i instrukcje bezpieczeństwa



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

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

- Prosimy przestrzegać przepisów ruchu drogowego obowiązujących w swym kraju.
- Na czas jazdy rowerem prosimy założyć kask.
- Prosimy jechać rozważnie i defensywnie.
- Prosimy zaniechać jazdy w przypadku spożycia alkoholu.
- Prosimy jechać tak, aby zawsze mieć kontrolę nad swym rowerem i w razie wystąpienia nagłej zmiany sytuacji drogowej nie znaleźć się w sytuacji przymusowej.
- Gdy jest mokro, wtedy 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 pochwycone 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 Państwa ręce lub inne części ciała.

- Prosimy trzymać z dala ręce i inne części ciała od obracających się kół roweru!
- Należy trzymać ręce i inne części ciała z dala od ruchomych elementów (np. amortyzacji, dźwigni nawrotnych, hamulców itp.)!

- Prosimy mieć na uwadze, aby dzieci siedzące na foteliku dziecięcym nie miały styczności z obracającymi się kołami roweru lub innymi elementami ruchomymi.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Niewłaściwe ustawienie wysokości siodełka lub nieodpowiednie połączenie elementów może spowodować, że siodełko siodełko będzie stykać się z oponą przy całkowitym ugięciu tylnego zawieszenia.

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

- Należy zwrócić uwagę na prawidłowe ustawienie wysokości siodełka oraz głębokości wsunięcia rury siodełka.
- Należy upewnić się, że między siodełkiem a oponą zachowana jest wystarczająca odległość, wynosząca co najmniej 25mm.
- W tym zakresie należy zapoznać się z wskazówkami zawartymi w rozdziałach 7.2, 8.3 i 11.2.

2.3 Utylizacja



Prosimy o ekologiczną utylizację roweru po jego zużyciu się.



Prosimy skonsultować się w tej sprawie ze swym specjalistycznym 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

każdy z oryginalną instrukcją obsługi, książeczką serwisową wraz z certyfikatem dostawy, a także wszystkimi innymi odpowiednimi instrukcjami obsługi producentów, których części zostały zamontowane.

3.2 Dane techniczne

maksymalna dopuszczalna masa całkowita

=

! Masa roweru (wraz z całym ładunkiem i osprzętem)

+

Ciężar ciała wraz z odzieżą i bagażem (akcesoria znajdujące się przy rowerzyście)

Informacje dotyczące maksymalnej dopuszczalnej masy całkowitej oraz masy własnej roweru można znaleźć w karcie technicznej, która znajduje się na początku niniejszej instrukcji.

Ponadto informacje te znajdują się również na naklejce BIKE-ID, która jest przymocowana do ramy roweru.



Bardziej szczegółowy przegląd wraz z przykładami obliczeniowymi można znaleźć na naszej stronie internetowej w sekcji FAQ.

KOD QR



(<https://www.cube.eu/support/help-faq>)

!

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.

3.3 Momenty obrotowe, połączenia śrubowe

Wszystkie istotne wartości momentu obrotowego są nadrukowane na odpowiednich elementach koła.

Ze względu na różnorodność poszczególnych elementów oraz w celu uniknięcia błędów w obsłudze

i nieporozumień nie zamieszczamy w tym miejscu wykazu wszystkich danych.

Bardziej szczegółowy przegląd połączeń śrubowych, wraz z odpowiednimi wartościami momentu dokręcania, można znaleźć na naszej stronie internetowej w sekcji FAQ.

KOD QR



(<https://www.cube.eu/support/help-faq>)

4 Budowa i zasada działania

4.1 Kategorie / przegląd modeli

Nasze rowery dzielimy na poniższe kategorie. W ramach tych kategorii istnieją różne rodziny modeli i typy rowerów.

!

Wymienione typy rowerów stanowią typowe przykłady i nie stanowią wyczerpującej listy.

!

Informacje dotyczące kategorii i modelu oraz pozostałe dane dotyczące Państwa roweru można znaleźć w dokumencie wydania (załączonym do książeczki serwisowej) oraz na naklejce EPAC lub naklejce umieszczonej na ramie roweru.

!

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

Kategoria 1	Opis	Modele
<u>RODZAJ ROWERU</u> ROWERY TYPU CITY I URBAN 	Dotyczy rowerów i EPAC, które są używane na typowych, utwardzonych nawierzchniach, na których opony powinny utrzymywać kontakt z podłożem przy średniej prędkości, przy sporadycznych skokach. Stosowanie zgodne z przeznaczeniem: Dojazdy do pracy i przejażdżki rekreacyjne przy umiarkowanym wysiłku Zalecane umiejętności jazdy: nie są wymagane żadne szczególne umiejętności jazdy	TOWN ARUBA SUPREME HYBRID ARUBA HYBRID COMPACT HYBRID FOLD HYBRID EDITOR HYBRID
Kategoria 2	Opis	Modele
<u>RODZAJ ROWERU</u> ROWERY TREKKINGOWE I TURYSTYCZNE 	Dotyczy rowerów i EPAC, dla których obowiązuje kategoria 1, a które ponadto są użytkowane również na drogach nieutwardzonych i ścieżkach żwirowych o umiarkowanych wzniesieniach i spadkach. W takich warunkach może dojść do kontaktu z nierównym podłożem oraz do wielokrotnej utraty przyczepności opony do podłoża. Długość skoków jest ograniczona do maksymalnie 15 cm. Stosowanie zgodne z przeznaczeniem: Wycieczki rekreacyjne i trekking o umiarkowanym stopniu trudności Zalecane umiejętności jazdy: nie są wymagane żadne szczególne umiejętności jazdy	ACID 260 AIM ATTENTION REACTION NATURE EDITOR TOURING KATHMANDU NULANE NUROAD CROSS RACE TOURING HYBRID KATHMANDU HYBRID NURIDE HYBRID REACTION HYBRID STEREO HYBRID ONE22 / ONE44 FE NUROAD HYBRID NULANE HYBRID
Kategoria 3	Opis	Modele
<u>RODZAJ ROWERU</u> ROWERY CROSS-COUNTRY I MARATHON 	Dotyczy rowerów i EPAC, do których mają zastosowanie kategorie 1 i 2, a które ponadto są użytkowane na trudnych szlakach, nierównych, nieutwardzonych drogach, a także w trudnym terenie i na drogach nieutwardzonych, oraz których użytkowanie wymaga umiejętności technicznych. Skoki i dropy powinny wynosić maksymalnie 60 cm. UWAGA: Należy pamiętać, że w przypadku stosowania podpórek tylnych, błotników, bagażników oraz przyczep rowerowych – o ile jest to dozwolone – kategoria roweru ogranicza się do kategorii 2. Stosowanie zgodne z przeznaczeniem: Jazda sportowa i wyścigowa na trasach o umiarkowanym stopniu trudności technicznej Zalecane umiejętności jazdy: wymagane są umiejętności techniczne i praktyka	REACTION TM REACTION C:62 / C:68X PHENIX PHENIX ROOKIE AMS STEREO HYBRID ONE22 STEREO HYBRID ONE44 HPA

Kategoria 4	Opis	Modele
<u>RODZAJ ROWERU</u> ROWERY TYPU MOUNTAINBIKE I 	Dotyczy rowerów i EPAC, do których mają zastosowanie kategorie 1, 2 i 3, lub które są wykorzystywane do jazdy po nieutwardzonych drogach z prędkością poniżej 40 km/h. Skoki powinny wynosić maksymalnie 120 cm. UWAGA: Należy pamiętać, że w przypadku stosowania podpórek tylnych, błotników, bagażników oraz przyczep rowerowych – o ile jest to dozwolone – kategoria roweru ogranicza się do kategorii 2. Stosowanie zgodne z przeznaczeniem: Jazda sportowa i wyścigowa na trasach o bardzo wysokim stopniu trudności technicznej Zalecane umiejętności jazdy: wymagane są umiejętności techniczne, wprawa i opanowanie jazdy na rowerze	STEREO HPC / C:62 STEREO HYBRID ONE44 HPC STEREO HYBRID ONE77 HPC AMS HYBRID ONE44 AMS HYBRID 177
Kategoria 5	Opis	Modele
<u>RODZAJ ROWERU</u> ROWERY TYPU DOWNHILL, DIRTJUMP I FRE- ERIDE 	Dotyczy rowerów i EPAC, do których mają zastosowanie kategorie 1, 2, 3 oraz 4, i które są wykorzystywane do wykonywania ekstremalnych skoków zakończonych lądowaniem na pochyłym terenie lub zjazdów po nieutwardzonych drogach z prędkością przekraczającą 40 km/h, lub do kombinacji tych czynności. UWAGA: Należy pamiętać, że w przypadku stosowania tylnych podpórek, błotników, bagażników oraz przyczep rowerowych – o ile jest to dozwolone – kategoria roweru ogranicza się do kategorii 2. Stosowanie zgodne z przeznaczeniem: Sporty ekstremalne Zalecane umiejętności jazdy: wyjątkowe umiejętności techniczne, wprawa oraz doskonała kontrola nad rowerem	FRITZZ TWO15 FLYING CIRCUS
Kategoria 6	Opis	Modele
<u>RODZAJ ROWERU</u> ROWERY WYŚCI- GOWE, ROWERY DO JAZDY NA CZAS I ROWERY TRIATHLONOWE 	Dotyczy rowerów i EPAC należących do kategorii 1, które są wykorzystywane podczas zawodów lub innych wydarzeń przy dużych prędkościach przekraczających 50 km/h, na przykład podczas zjazdów i sprintów. Stosowanie zgodne z przeznaczeniem: Jazda sportowa i wyścigowa wymagająca dużego wysiłku Zalecane umiejętności jazdy: wymagane są umiejętności techniczne i praktyka	LITENING AGREE ATTAIN AERIUM

Kategoria 0C	Opis	Modele
<u>RODZAJ ROWERU</u> ROWERY BIEGOWE DLA DZIECI 	Dotyczy rowerów biegowych dla dzieci, które są używane na zwykłych, utwardzonych nawierzchniach, z których nie korzystają pojazdy silnikowe, i na których opony powinny utrzymywać stały kontakt z podłożem. Uwaga: Korzystanie z rowerka jest dozwolone wyłącznie pod nadzorem osoby sprawującej opiekę rodzicielską. Użytkownik nie może być starszy niż 3 lata. Stosowanie zgodne z przeznaczeniem: Ćwiczenia rozwijające zmysł równowagi i koordynację Zalecane umiejętności jazdy: wymagane są dobre zdolności motoryczne	NUMOVE 120 WALK
Kategoria 1C	Opis	Modele
<u>RODZAJ ROWERU</u> ROWERY DZIECIĘCE 	Dotyczy rowerów dziecięcych, które są użytkowane na zwykłych, utwardzonych nawierzchniach, z których nie korzystają pojazdy silnikowe, i na których opony powinny utrzymywać stały kontakt z podłożem. Uwaga: Korzystanie z roweru jest dozwolone wyłącznie pod nadzorem osoby sprawującej władzę rodzicielską. Stosowanie zgodne z przeznaczeniem: Wycieczki rekreacyjne o umiarkowanym stopniu trudności Zalecane umiejętności jazdy: nie są wymagane żadne szczególne umiejętności jazdy	NUMOVE 120 RT NUMOVE 140 NUMOVE 160 NUMOVE 180 ACID 160
Kategoria 1Y	Opis	Modele
<u>RODZAJ ROWERU</u> ROWERY TYPU CITY I URBAN DLA MŁO- DZIEŻY 	Dotyczy rowerów młodzieżowych i rowerów EPAC, które są używane na typowych, utwardzonych nawierzchniach, na których opony powinny utrzymywać kontakt z podłożem przy średniej prędkości, przy sporadycznych skokach. Stosowanie zgodne z przeznaczeniem: Wycieczki rekreacyjne o umiarkowanym stopniu trudności Zalecane umiejętności jazdy: nie są wymagane żadne szczególne umiejętności jazdy	NUMOVE 200 NUMOVE 240 ARUBA 200 ARUBA 240
Kategoria 2Y	Opis	Modele
<u>RODZAJ ROWERU</u> ROWERY TREKKINGOWE I TURYSTYCZNE DLA MŁODZIEŻY 	Dotyczy rowerów młodzieżowych i rowerów EPAC, dla których obowiązuje kategoria 1Y, a które ponadto są użytkowane również na drogach nieutwardzonych i ścieżkach zwirowych o umiarkowanych wzniesieniach i spadkach. W takich warunkach może dojść do kontaktu z nierównym podłożem oraz do wielokrotnej utraty przyczepności opony do podłoża. Długość skoków jest ograniczona do maksymalnie 15 cm. Stosowanie zgodne z przeznaczeniem: Wycieczki rekreacyjne i trekking o umiarkowanym stopniu trudności Zalecane umiejętności jazdy: nie są wymagane żadne szczególne umiejętności jazdy	ACID 200 REACTION 200 ACID 240 ACID 240 HYBRID REACTION 240

Kategoria 3Y	Opis	Modele
<u>RODZAJ ROWERU</u> MŁODZIEŻOWE RO- WERY CROSS-COUN- TRY I MARATHON 	Dotyczy rowerów młodzieżowych i EPAC, do których mają zastosowanie kategorie 1Y i 2Y, a które ponadto są użytkowane na trudnych ścieżkach, nierównych drogach nieutwardzonych, a także w trudnym terenie i na drogach ŻWITROWYCH nieuzbrojonychżwirowych, oraz których użytkowanie wymaga umiejętności technicznych. Skoki i dropy powinny wynosić maksymalnie 30 cm. UWAGA: Należy pamiętać, że w przypadku stosowania tylnych podpórek, błotników, bagażników oraz przyczep rowerowych – o ile jest to dozwolone – kategoria roweru ogranicza się do kategorii 2Y. Stosowanie zgodne z przeznaczeniem: Jazda sportowa i wyścigowa na trasach o umiarkowanym stopniu trudności technicznej Zalecane umiejętności jazdy: wymagane są umiejętności techniczne i praktyka	PHENIX 240
Kategoria 4Y	Opis	Modele
<u>RODZAJ ROWERU</u> ROWERY GÓRSKIE, TRAIL I DIRTJUMP DLA MŁODZIEŻY 	Dotyczy rowerów młodzieżowych i rowerów EPAC, do których mają zastosowanie kategorie 1Y, 2Y i 3Y, lub które są używane do jazdy po nieutwardzonych drogach z prędkością poniżej 40 km/h. Skoki powinny wynosić maksymalnie 60 cm. UWAGA: Należy pamiętać, że w przypadku stosowania tylnych podpórek, błotników, bagażników oraz przyczep rowerowych – o ile jest to dozwolone – kategoria roweru ogranicza się do kategorii 2Y. Stosowanie zgodne z przeznaczeniem: Jazdy sportowe i wyścigowe o bardzo wysokim stopniu trudności technicznej Zalecane umiejętności jazdy: wymagane umiejętności techniczne, wprawa i opanowanie roweru	FLYING CIRCUS 240 STEREO 240 STEREO ONE22 ROOKIE STEREO ONE44 ROOKIE
Kategorie 1T	Opis	Modele
<u>RODZAJ ROWERU</u> ROWERY TRANS- PORTOWE 	Dotyczy rowerów i EPAC przystosowanych do niekomercyjnego transportu ładunków, używanych na typowych, utwardzonych nawierzchniach, na których opony powinny utrzymywać kontakt z podłożem przy średniej prędkości, przy sporadycznych skokach. Stosowanie zgodne z przeznaczeniem: Przewóz bagażu lub dzieci Zalecane umiejętności jazdy: wymagane są umiejętności techniczne i praktyka	CARGO HYBRID TRIKE HYBRID LONGTAIL HYBRID

4.2 Informacje ogólne

4.2.1 Hamulce

Państwa rower jest wyposażony w jeden lub dwa niezależnie od siebie działające hamulce szczękowe lub tarczowe.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Błędna obsługa hamulców może prowadzić do sytuacji niebezpiecznych, wywrotek wypadków i 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 mogą Państwo zaobserwować otwieranie się i zamykanie szczęki hamulcowej z klockami.

4.2.2 Przerzutki

Państwa rower posiada

- przerzutkę łańcuchową oraz mechanizm korby transmisyjnej z jednym, dwoma lub trzema zębatymi kołami łańcuchowymi. Przerzutka ta ma za zadanie przy każdej prędkości ułatwić Państwu dobór odpowiedniego biegu podczas np. pokonywania wzniesień.
- Ilość możliwych biegów obliczą Państwo następująco:
Przerzutka: liczba tarcz z przodu pomnożona przez liczbę zębatek z tyłu. Np. 2 tarcze x 10 zębatek = 20 biegów.
- Przerzutka w piaście: Należy przestrzegać wskazówek umieszczonych na korpusie piasty lub na dźwigni przerzutki

4.2.3 Rama i widelec

! Rama rowerowa występuje w następujących wersjach:

- bez amortyzacji: ze sztywnym widelcem i sztywną ramą, występuje w następujących modelach:
 - Numove 120-240
 - Aruba 200-240
 - Acid 160-200
 - Editor

- Compact / Fold / Longtail
- Nulane
- Nuroad
- Cross Race
- Attain
- Agree
- Litening
- Aerium

- z częściową amortyzacją („hardtail”): z widelcem amortyzowanym i sztywną ramą, w następujących modelach:
 - Acid 240-260
 - Town
 - Aruba
 - Supreme
 - Aim
 - Attention
 - Nature
 - Touring
 - Kathmandu
 - Reaction
 - Phenix
 - Elite 240
 - Flying Circus
 - Cargo / Trike

- z pełnym zawieszeniem („Fully” lub „Full-Suspension”): z amortyzowanym widelcem i amortyzacją tylnego koła, dostępne w następujących modelach:
 - AMS
 - Stereo
 - Fritz
 - TWO15
 - Kathmandu Hybrid ONE11
 - Nuride Hybrid ONE11

4.3 Materiał ramy / informacje o karbonie

Nowoczesne ramy rowerowe są wykonane ze stopów aluminium, włókna węglowego lub ich połączenia.



Informacja o materiale, z którego wykonana jest rama Państwa roweru, znajduje się w oznaczeniu modelu.

Dokładne oznaczenie modelu można znaleźć w dokumencie wydania (załączonym do książeczki serwisowej) lub uzyskać u autoryzowanego sprzedawcy.

HPA = stop aluminium

HPC = połączenie stopu aluminium i włókna węglowego

C:68X oder C:62 = karbon



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Karbon jest nowoczesnym materiałem do budowy rowerów i pojazdów. Elementy karbonowe są jednak czułe i wrażliwe. Błąd montażu lub niewłaściwe użytkowanie może spowodować złamania i pęknięcia, a więc wywołać sytuację niebezpieczną, jak wywrotki, wypadki i straty materialne.

- Prosimy koniecznie przestrzegać wszystkich poniższych instrukcji na temat użytkowania elementów karbonowych,
- W przypadku pojawienia się pytań odnośnie obchodzenia się z elementami karbonowymi, prosimy o skonsultowanie się ze swym specjalistycznym sprzedawcą. Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Obciążenia uderowe 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 karbonowych (węglowych) i/lub do rozwarstwienia się laminatu (=rozklejania się sklejonych warstw karbonowych). Takie wstępne uszkodzenia wraz z siłami występującymi podczas użytkowania mogą spowodować gwałtowne pęknięcie lub złamanie elementów karbonowych i wystąpienie niebezpiecznych sytuacji w czasie jazdy jak wywrotki, wypadki i straty materialne.

- Prosimy użytkować swój rower wyłącznie w celu do tego wyznaczonym (patrz rozdział 2.1.3 oraz 4.1).
- Po wywrocie lub innym zdarzeniu wywołującym oddziaływanie mechaniczne niespotykany w normalnej eksploatacji, rama karbonowa może się już nie nadawać do użytku
- Po wywrocie prosimy skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.

- Karbon to obiegowe określenie na materiał kompozytowy wykonany z włókien węglowych i żywicy tworzywa sztucznego. Oznacza on materiał w którym włókna węglowe rozmieszczone są warstwowo w tworzywie sztucznym tworzącym osnowę.

4.3.1 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.

4.3.2 Tak należy się obchodzić z ramą karbonową swojego roweru.

1. **W żadnym wypadku prosimy nie montować obejm, śrubunków, zacisków lub innych elementów wywierających siłę mechaniczną na rurę karbonową.**
2. **Mocowanie na stelażu montażowym lub w innych zaciskach**
 - Prosimy nigdy nie mocować swego roweru za rurę karbonową lub za karbonową rurę siodełka w szczęgach zaciskowych stelażu montażowego.
3. **Ostrożnie przy używaniu klódek i zamków pałkowych! Zamki te i klódki też w pewnych okolicznościach mogą uszkodzić ramę Państwa roweru!**
 - Przy stosowaniu zamków pałkowych i klódek należy również mieć na uwadze to, aby jedynie dotykały rury ramy karbonowej, ale jej nie ścisnęły.
4. **Obejma zaciskowa siodełka / rura siodełka:**
 - Wymagany moment dokręcania śruby obejmę zaciskowej siodełka jest podany na samej obejmie i wynosi maks. 6 Nm.
 - Rury siodełka nie wolno docierać, ani jej obrać mechanicznie.
 - Po wywrocie prosimy skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.
 - Rury siodełka i słupka nie wolno smarować. Wolno stosować wyłącznie pastę do karbonu.
 - Aluminiowe rury siodełka wolno montować tylko przy zastosowaniu pasty do karbonu.
 - Zacisku siodełka przy wyjętej rurze siodełka nie wolno zaciskać.

5. Uchwyt bidonu

- Wkładki gwintowane są dopuszczone do montażu standardowych koszyków na bidony, które mogą pomieścić maksymalnie jeden bidon o pojemności 750 ml.
- Maksymalny moment siły dokręcania śrub w celu mocowania uchwytu do bidonu do ramy wynosi 3 Nm.
- Modele hybrydowe, o ile zostaną dopuszczone do użytku, mogą być wyposażone w system Bosch PowerMore 250 na gwintowanych wkładkach.

6. Transport

- Podczas transportu rowerów z ramą karbonową należy zachować szczególną ostrożność.
- Prosimy chronić ramę w szczególności przed kontaktem z innymi elementami. W tym celu proszę użyć koców lub podobnych przedmiotów.
- Nie wolno stosować systemów stojaków rowerowych, które do mocowania i przytwierdzania 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 Państwa roweru mogą prowadzić do poważnych wywrotek! Niektóre z naszych ram rowerowych otrzymują Państwo osobno i mogą je wyposażyć według własnego uznania. Należy koniecznie przestrzegać następujących instrukcji.

- Na montaż naszych ram udzielamy zezwolenia wyłącznie autoryzowanym specjalistycznym sprzedawcom.
- Osoba, która montuje ramę rowerową w kompletny rower jest uważany za producenta i jest odpowiedzialny ze ewentualne błędy montażowe.

- Niniejsza oryginalna instrukcja obsługi nie stanowi instrukcji montażu ramy roweru.
- Do montażu należy stosować wyłącznie certyfikowanego przez ISO markowego osprzętu oraz dostosowanego do danej ramy rowerowej.
Można to rozpoznać po dołączonych dokumentach zawierających następujące informacje:
 - Dane producenta z pełnym adresem
 - Dane o przeprowadzonych badaniach i Wytyczne dotyczące badań z numerem ISO
 - Wyczerpującą i jasną informację o produkcie wraz z instrukcją montażową w Państwa języku ojczystym
- W przypadku pytań w kwestii właściwego osprzętu prosimy skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.
- Prosimy przestrzegać instrukcji w kwestii Przednie widelce w rozdziale 2.1.5.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Do tej ramy wolno jest wbudować wyłącznie sztywny, nieresorowany widelec koła przedniego posiadający nasze dopuszczenie. Prosimy skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.

- Numove 120-240
- Aruba 200-240
- Acid 160-200
- Editor
- Compact / Fold / Longtail
- Nulane
- Nuroad
- Cross Race
- Attain
- Agree
- Litening
- Aerium

6 Przed pierwszym użyciem



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

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

Takie niebezpieczeństwo występuje wtedy, gdy nie zapoznają się Państwo ze swym nowym rowerem i jego obsługą.

- Proszę przeprowadzić kontrolę roweru zgodnie z rozdziałem 7.
- Prosimy przed pierwszą jazdą zapoznać się ze swym rowerem. Prosimy w szczególności ustalić, jaka dźwignia hamulcowa odpowiada za hamowanie przedniego, a jaka za hamowanie tylnego koła., patrz rozdział 4.2.1.
- Nowoczesne hamulce mają bardzo dużą skuteczność działania. Zbyt silne naciśnięcie na dźwignię może spowodować zablokowanie danego koła i spowodować wywrotek.
- Prosimy wypróbować charakterystykę działania hamulców swego roweru na jakimś bezpiecznym terenie.
- W przypadku nowych hamulców felgowych 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 dłuższa.
- Hamulce tarczowe muszą się najpierw dotrzeć. Pełna skuteczność hamowania powstaje dopiero po pewnym czasie użytkowania. Prosimy przestrzegać załączoną instrukcję docierania wydaną przez producenta hamulców.
- Jeśli Państwa rower wyposażony jest opcjonalnie w pedały zaczepiane, które łączą się z butem jadącego, wtedy przed użyciem prosimy przećwiczyć wsiadanie i wysiadanie z roweru. Pedały zaczepiane nie są pedałami bezpieczeństwa.
- Jeśli po zakupie, do transportu Państwa roweru będzie trzeba zdemontować rurę siodła oraz przednie i/lub tylne koło, wtedy prosimy przestrzegać instrukcji z rozdziału 11.

1. Prosimy wygzekkować od swego specjalistycznego sprzedawcy potwierdzenie prawidłowości montażu końcowego oraz kontrolę gotowości do jazdy Państwa roweru.



Drobne regulacje i niewielkie zmiany można wprowadzać samodzielnie, zgodnie z opisem w rozdziałach 8.2 i 8.3.

2. Prosimy zlecić swemu sprzedawcy branżowemu ustawienie właściwej pozycji siodła.
3. Prosimy wsiąść na swój rower dopiero wtedy, gdy Państwa specjalistyczny sprzedawca dzielił wszystkich koniecznych informacji na temat Państwa roweru.
4. Prosimy przed pierwszym użyciem zapoznać się z rozdziałem 8.

7 Przed każdą jazdą



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

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

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

- Prosimy przed każdą jazdą kontrolować, czy Państwa rower jest w bezpiecznym stanie gotowości do jazdy.
- Prosimy zapoznać się z prawidłowym stanem swego roweru, gdy jest jeszcze nowy, aby mogli Państwo stwierdzić wszelkie odstępstwa od prawidłowego stanu (wskazane jest wykonać samodzielnie fotografie).
- Prosimy niezwłocznie zwrócić się do swego specjalistycznego sprzedawcy, jeśli stwierdzi Państwo, że stan roweru odbiega od normy.
- Prosimy ponownie używać roweru dopiero wtedy, gdy zostanie przez Państwa specjalistycznego sprzedawcę naprawiony.

! 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 Państwa rower. Prosimy wykonać stosowne badania.

! Jeśli nie są Państwo pewni lub mają pytania, wtedy prosimy zwrócić się do swego specjalistycznego sprzedawcy.

1. Prosimy dokonać oględzin swego roweru:

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

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

7.1 Kontrola kół

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

Koło składa się z następujących części:

- Piaśta
- Zębate koła łańcuchowe lub pakiet zębatych kół łańcuchowych (tylko na piaście tylnej)
- Tarcza hamulcowa (jeśli występuje)
- Szprychy
- Felga oraz ogumienie (patrz następne pole)

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

- Opony drutowe lub składane: ten najpopularniejszy rodzaj ogumienia składa się z:
 - opony
 - dętki z taśmą felgi (tylko dla felg z otworami na szprychy)

W oponie znajdują się druty lub wywijka, które podczas pompowania zaciska się na wewnętrznej flance felgi.

Zakres zastosowania: wszystkie kategorie

- **Opony bezdętkowe:**

Specjalne felgi (otwory na szprychy zamknięte szczelnie lub nie) oraz opony przylegają do siebie hermetycznie i powodują, że dętka staje się zbędna.

W razie "z łapania gumy" można ją jednak zamontować.

Zastosowanie: rowery górskie, rowery crossowe, rowery wyścigowe/szosa

- **Opony dętkowe:**

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

Zastosowanie: rower wyścigowy/szosa

Informacje na temat typu opon i ich rozmiaru można znaleźć w dokumencie dostawy lub uzyskać u sprzedawcy.

W przypadku rowerów z wyposażeniem zgodnym z prawem o dopuszczeniu do ruchu drogowego można zamontować odbłaski felgowe.

7.1.1 Kontrola montażu

- 1. Prosimy silnie potrząsać oba koła prostopadłe do kierunku jazdy.**
 - Koła nie powinny się poruszać w zacisku
 - Szybkozamykacz musi być zamknięty (patrz rozdział 8.8).
 - Nie powinny się wydostawać żadne stuki i zgrzytanie.
- 2. W razie stwierdzenia usterek podczas oględzin, prosimy zwrócić się do swego specjalistycznego sprzedawcy.**

7.1.2 Kontrola felg



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Zużyte felgi i/lub duże "ósemki" mogą prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków i strat materialnych.

- Zużyte felgi należy wymienić, a "ósemki" naprawić

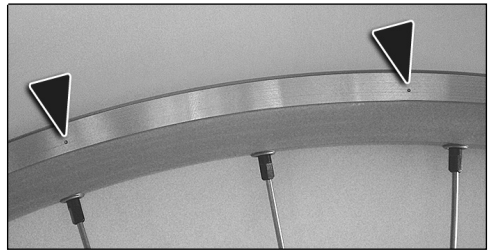
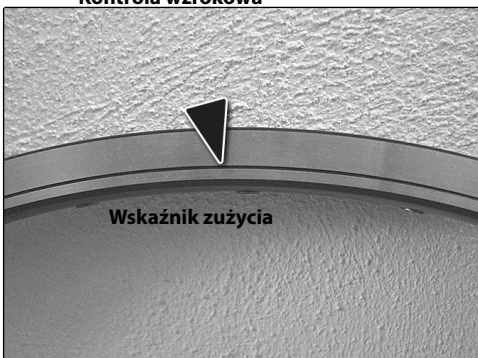


Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

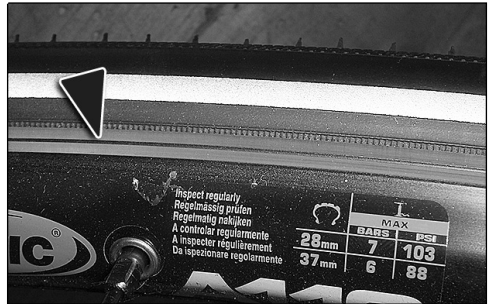
W przypadku hamulców szczękowych: zabrudzone obręcze mogą osłabiać skuteczność hamowania.

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

- 1. Prosimy kontrolować felgi pod względem: Zużycie: Felgi ze wskaźnikami zużycia: Kontrola wzrokowa**



Wskaźnik zużycia



Wskaźnik zużycia

Felgi bez wskaźników zużycia: Kontrola wzrokowa

- Test paznokciem: przesunąć paznokciem w poprzek boku obręczy. Nie mogą być widoczne rowki będące śladem współpracy.
 - Jeśli wskaźnik zużycia jest niewidoczny lub felga ma widoczne i wyczuwalne rowki po zużyciu, wtedy należy ją natychmiast wymienić.
- 2. Prosimy kontrolować felgi pod względem "ósemek":**
 - Prosimy unieść rower i obrócić kolejno koło przednie i tylne.
 - Prosimy mieć na uwadze odstęp między felgą i obudowami klocków hamulcowych, a w przypadku hamulców tarczowych między felgą i usztywnieniem ramy lub ramieniem widelca. Maksymalna, dopuszczalna odchyłka wynosi 2 mm na obrót
 - 3. Prosimy sprawdzać felgi pod względem zanieczyszczeń, a w szczególności olejami i smarami. Zanieczyszczone felgi należy niezwłocznie oczyścić (patrz rozdział 12).**

7.1.3 Kontrola ogumienia

**Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!**

Nie dotyczy ogumienia bezdętkowego.

W przypadku krzywego wypozycjonowania 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 i strat materialnych.

- Prosimy zlecić skorygowanie tego stanu rzeczy w wyspecjalizowanym warsztacie. Czynność tę mogą Państwo wykonać sami, jeśli zapoznali się z montażem i demontażem kół (patrz rozdział 11.1) oraz wymianą opon 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. Sprawdzić ciśnienie w oponach:
Prosimy ustalić rodzaj swego ogumienia

Rowerzy górskie mogą być wyposażone w ogumienie podobne do rowerów wyścigowych, a rowery wyścigowe w ogumienie rowerów trekkingowych.

Reguła bez wyjątku:

Opony do rowerów górskich:

Szerokość opony powyżej 40 mm

! Opony do rowerów trekkingowych, crossowych i fitnessowych:

Szerokość opony od 25 mm do 42 mm

Opony podobne do rowerowych szosowych:

Szerokość opony od 21 mm do 28 mm

Aby określić rodzaj opon, proszę skonsultować się ze sprzedawcą.

Wartości orientacyjne ciśnienia powietrza:

- dla opon do rowerów górskich: 2,5-3,5 bara
- dla opon do rowerów FAT: 0,7-2,0 bara
- dla opon do rowerów trekkingowych i miejskich: 3,5-5,0 bara
- dla opon do rowerów szosowych: 6,0-10,0 bara
- prawidłowe ciśnienie dla niepodanych tu kategorii prosimy wziąć z informacji podanych na oponach lub skonsultować się ze swym specjalistycznym 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 się na zakręcie oderwać od felgi i spowodować przemieszczanie się opony po niej.

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

- Prosimy napompować opony swego roweru przepisowym 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

Konkretnie w danej sytuacji potrzebne ciśnienie powietrza jest podane przez producenta opony i felgi. Dopuszczalne ciśnienie w oponie jest najczęściej wytłoczone na flance opony. Prosimy skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.

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

Można to rozpoznać po dołączonych dokumentach zawierających następujące informacje: Proste urządzenia są często dostarczane wraz z rowerem, Urządzenia wysokiej jakości są dostępne w sklepach specjalistycznych. Sposób obchodzenia się opisany jest albo w stosownej instrukcji obsługi, albo prosimy skonsultować się ze swoim specjalistycznym sprzedawcą.

- w przypadku zbyt niskiego ciśnienia powietrza: napompować za pomocą odpowiedniej pompki.
- w przypadku zbyt wysokiego ciśnienia powietrza: należy wypuścić odpowiednią ilość powietrza przez zawór, a następnie ponownie sprawdzić ciśnienie powietrza.

! Przy użyciu pompki rowerowej z manometrem mogą Państwo 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 mogą Państwo nasadzić w przypadku na tzw.

! wentyla samochodowego, tak jak w tzw. błyskawicznym wentylu, głowicę pompki. W przypadku wentyla Sclaverand (francuskiego) powinni Państwo odkręcić małą nakrętkę zabezpieczającą wentyl aż do oporu i po napompowaniu ponownie ją całkowicie wkręcić do wentyla.

- Prosimy zlecić obsługę wentyli swemu specjalistycznemu sprzedawcy.



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

- Guma opony musi na całej swej 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 swego 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 swej 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 są Państwo tego uczynić, wtedy prosimy zwrócić się do swego specjalistycznego sprzedawcy.
- Prosimy mieć na uwadze to, aby wszystkie odbłaski odpowiadały prawu o dopuszczeniu do ruchu drogowego (patrz rozdział 2.1.4) pod względem mocowania i aby nie były zakryte.

7.2 Kontrola siodełka i rury siodełka



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Jeśli głębokość osadzenia jest zbyt niska, wtedy może dojść do poluzowania się rury siodełka.

Nieprawidłowe ustawienie wysokości siodełka może spowodować, że siodełko siodełko będzie stykać się z oponą przy całkowitym ugięciu tylnego zawieszenia (full).

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

- Prosimy mieć na względzie prawidłową głębokość osadzenia rury siodełka. Prosimy przestrzegać przy tym instrukcji z rozdziału 8.3.:
- Należy upewnić się, że przy całkowitym ugięciu tylnego zawieszenia zachowana jest wystarczająca odległość, wynosząca co najmniej 25 mm, między siodełkiem a oponą.

! Jeśli Państwo dysponują wystarczającymi umiejętnościami technicznymi, wtedy mogą samodzielnie dokonać tego mocowania.

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

1. Prosimy sprawdzić siodełko z rurą siodełka pod kątem właściwego osadzenia:

Prosimy siłą ręki obrócić w ramie siodełko wraz z rurą Siodełko wraz z rurą nie powinno dać się obrócić.



Prosimy spróbować przy użyciu siły ręki przesunąć rurę siodełka w jej zacisku w jedną i drugą stronę.



Jeśli siodełko i/lub rura siodełka pozwolą się obrócić, wtedy należy je zamocować (patrz rozdział 8.2, 8.3, i 11.2).

7.3 Kontrola kierownicy, wspornika kierownicy



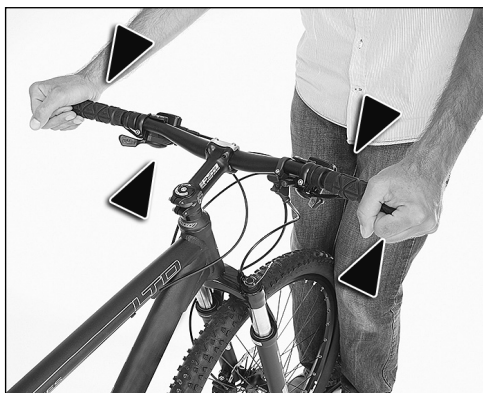
Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

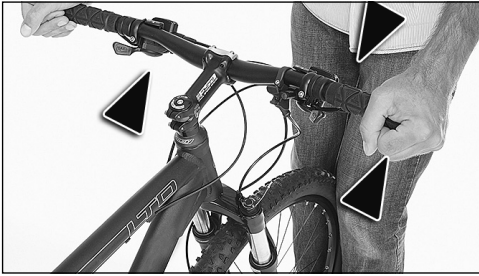
Kierownica i wspornik kierownicy należą z punktu widzenia bezpieczeństwa jazdy do niezwykle ważnych komponentów Państwa roweru. Ich uszkodzenie lub błąd montażu może prowadzić do bardzo poważnych wywrotek.

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

1. Prosimy skontrolować montaż kierownicy i wspornika kierownicy.

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





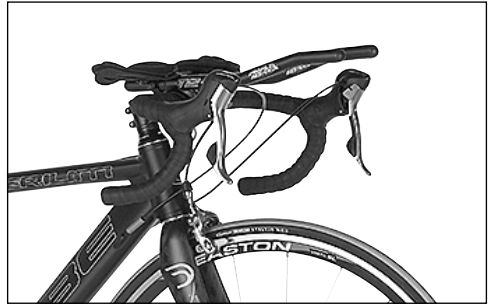
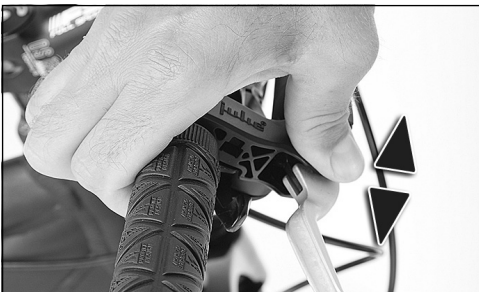
- Wszystkie te elementy nie powinny się dać ani obrócić, ani przesunąć.
- Nie powinny się wydostawać żadne stuki i zgrzytanie.

7.4 Kontrola elementów na kierownicy

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

Ewentualnie można na kierownicy Państwa roweru założyć komplet triathlonowy Bar Ends (tzw. "różki"), o ile producent roweru wyraził na to zgodę. Prosimy sprawdzić te elementy pod względem prawidłowości ich mocowania:

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



- Prosimy spróbować drugą ręką obrócić dźwignię hamulca.

Nasadka triathlonowa ("różki")

- Prosimy spróbować drugą ręką obrócić dźwignię przerzutki.
- Prosimy spróbować drugą ręką obrócić "różki"
- Prosimy spróbować drugą ręką ściągnąć z kierownicy uchwyty oraz "różki" (Bar Ends).
- Jeśli "różki" (Bar Ends) zamontowane są prawidłowo, wtedy uchwytów zwykłych kontrolować już nie trzeba.
- Wszystkie te elementy nie powinny się dać ani obrócić, ani przesunąć.
- Nie powinny się wydostawać żadne stuki i zgrzytanie.
- Ewentualnie występujący dzwonek powinien być łatwo dostępny palcami lub kciukiem i nie powinien dać się przesunąć.

7.5 Kontrola łożyska widelca

! Łożysko widelca jest łożyskiem trzpienia widelca w rurze sterowania.

1. Prosimy skontrolować łożysko widelca. Przednie koło musi dawać się kierować w oba kierunki lekko i bez luzów:
- Prosimy stanąć obok swego roweru i trzymać oburącz uchwyty kierownicy.
- Prosimy zaciągnąć hamulec przedniego koła i trzymać go w stanie zablokowania.

- Prosimy przemieszczać swój rower krótkimi i zdecydowanymi ruchami w przód i wstecz.
- Łożysko widełca nie może wykazywać luzów: nie mogą być słyszalne ani wyczuwalne żadne trzaski. 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 resorowanego

1. Prosimy sprawdzić widelec resorowany:

- Prosimy zaciągnąć hamulec przedniego koła i trzymać go w stanie zablokowania.
- Prosimy nacisnąć ciężarem swego ciała na kierownicę, aby widelec resorowany poszedł w dół.

- Widelec powinien pracować na resorze w górę i dół lekko i sprawnie.
- Nie powinny się wydostawać żadne stuki i zgrzytanie.
- Prosimy zaciśnąć przednie koło między swymi nogami i spróbować podnieść rower w górę za kierownicę.
- Rury nie powinny dać się poluzować w rurach mocujących oraz w mostku widełca.
- Prosimy przestrzegać również wytycznych w osobnej instrukcji eksploatacji widełca swego roweru.

7.7 Kontrola resorowania tylnego koła

1. Prosimy sprawdzić resorowanie tylnego koła:

- Prosimy usiąść na rowerze i na stojąco wykonywać silne ruchy w górę i w dół i w górę w celu sprawdzenia sprężyn resorów.
- Tylne mocowanie koła powinno pracować na resorze w górę i dół lekko i sprawnie.
- Nie powinny się wydostawać żadne stuki i zgrzytanie.
- Prosimy przestrzegać również wytycznych w osobnej instrukcji eksploatacji amortyzacji swego roweru.

7.8 Kontrola hamulców



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Niewłaściwe działanie hamulców jest groźne dla życia.

- Prosimy skontrolować układ hamulcowy swego roweru w sposób szczególnie staranny.

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

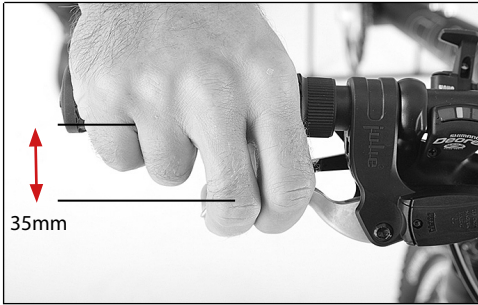
Na takie wielodniowe trasy prosimy zabrać ze sobą zapasowe gumki hamulcowe i okładziny hamulcowe.

Prosimy dokonywać wymiany tylko wtedy, jeśli posiadli Państwo tę umiejętność. Prosimy skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.

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

1. Prosimy skontrolować działanie układu hamulcowego:

- Prosimy w stanie zatrzymania 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.

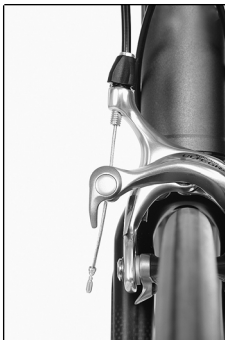


- Prosimy spróbować przemieścić rower z tak zaciągniętymi hamulcami. Oba koła powinny pozostać w stanie zablokowanym.

7.8.1 Kontrola hamulca felgowego z linką (wersja roweru wyścigowego)

1. Prosimy skontrolować linkę hamulcową oraz jej zacisk:

Hamulec felgowy roweru wyścigowego



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

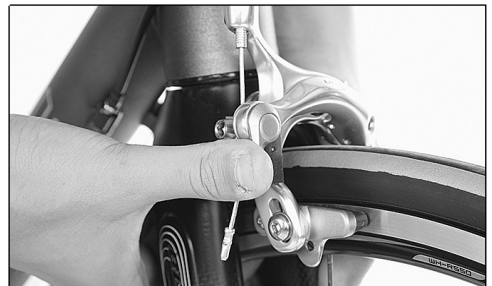


2. Prosimy skontrolować prawidłowość zamocowania i połączenia gwintowane całego układu hamulcowego:

- Prosimy spróbować siłą ręki 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 klocków hamulcowych.



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

4. Prosimy skontrolować stan zużycia gumek hamulcowych.

- Gumki 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 felgi

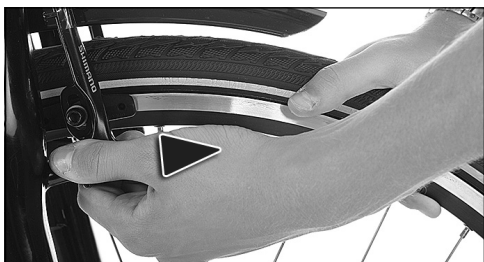
7.8.2 Kontrola hamulca felgowego z linką (wersja roweru górskiego)

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 swej szerokości.



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



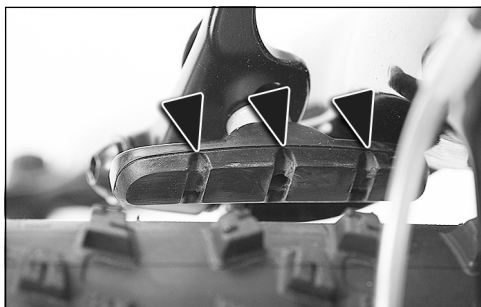
- Prosimy spróbować siłą ręki odciągnąć hamulce od podstawek.
- Hamulce nie powinny dać się siłą ręki odciągnąć od podstawek. Niewielki luz jest stanem normalnym.



3. Prosimy skontrolować ustawienie klocków hamulcowych.

4. Prosimy skontrolować stan zużycia gumek hamulcowych.

- Prosimy w tym celu wyjąć hamulec (patrz rozdział 11.1)
- Gumki 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 felgi
- Klocki hamulcowe przy zaciśniętym hamulcu muszą na całej swej powierzchni prawie dotykać flanki felgi.

7.8.3 Kontrola hydraulicznych hamulców felgowych



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

- Prosimy spróbować siłą ręki odciągnąć hamulce od podstawek.
- Hamulce nie powinny dać się siłą ręki 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 obudów klocków hamulcowych: Tarcze hamulcowe

- Gumki 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 felgi

7.8.4 Kontrola hydraulicznych hamulców tarczowych



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Zanieczyszczone felgi mogą zmniejszyć skuteczność hamowania.

- Zanieczyszczone tarcze hamulcowe należy oczyścić.



1. Prosimy siłą ręki ciągnąć 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 względem uszkodzeń:

- Nie powinny występować żadne karby, nadłamania, 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. **Należy zlecić kontrolę zużycia okładzin hamulcowych i tarczy hamulcowej w wyspecjalizowanym warsztacie (patrz rozdział 12. Plan serwisowy):**
 - 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 załączonyj instrukcji eksploatacji komponentów.
6. **Prosimy sprawdzać tarcze hamulcowe pod względem zanieczyszczeń, a w szczególności olejami i smarami.**
 - Zanieczyszczone felgi 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 posiadli Państwo tę umiejętność. Prosimy skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.

!

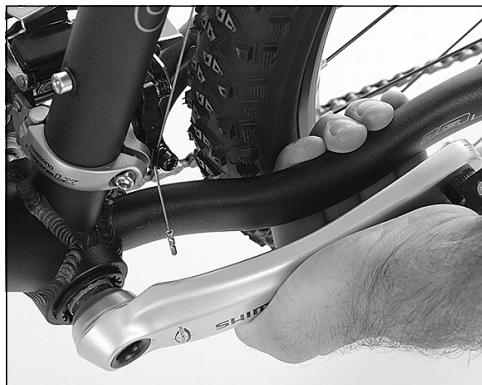
Jeśli nie posiadli Państwo umiejętności dokonania wymiany, wtedy prosimy zdać się na fachowca.

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. **Tylne koło powinno w ten sposób zostać zahamowane. silnie 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 zębatach.**
 - Łańcuchowe koła zębata z przodu i zębniaki nie mają prawa wykazywać bicia bocznego.
 - Na łańcuchu i na kołach zębatach 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 ramie mechanizmu korbowego do rury dolnej tylnego trójkąta.**



- Nie powinien wystąpić jakiegokolwiek 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 ogni, wystające trzpienie nitowania oraz unieruchomionych, zakleszczonych ogni.
 4. **Prosimy w tym stanie obracać prawe ramie mechanizmu korbowego w kierunku przeciwnym do napędu i zaobserwować ruch łańcucha na rolkach mechanizmu przerzutki.**
 5. **Łańcuch musi przechodzić spokojnie i jednocześnie przez rolki przerzutki 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 prowadzić do niebezpiecznej sytuacji drogowej.

- Prosimy używać w takich warunkach swój rower tylko wtedy, gdy instalacja oświetleniowa jest w pełni sprawna.

1. Prosimy skontrolować sprawność oświetlenia:

- O ile występuje, to należy sprawdzić włącznik/wyłącznik na reflektorze przednim.
- Prosimy podnieść przednie koło.
- Prosimy szybko obracać ręcznie przednim kołem.
- 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 wypadków.

- Prosimy używać swego roweru dopiero wtedy, gdy bagażnik został przymocowany w wyspecjalizowanym warsztacie.

1. Prosimy potrząsnąć ręką bagażnik prostopadłe do kierunku jazdy. Bagażnik nie powinien się poluzować. Bagażnik nie prawa dotykać opony.

7.12 Kontrola błotników



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

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

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

1. Prosimy skontrolować mocowanie błotników swego roweru.

- Błotnik i jego pręty mocujące nie mają prawa być wygięte lub uszkodzone.
- Przy poniesionym przednim kole prosimy silnie ręką poruszać kierownicą w jedną i drugą stronę.
- Prosimy przechylić cały rower kilka razy prostopadłe 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 nóżkę roweru.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

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

Państwa rower może się przewrócić i skaleczyć Państwa lub inne osoby.

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

- Wygiętą nóżkę roweru prosimy zlecić wyprostować w wyspecjalizowanym warsztacie.
- W przypadku podpórek bocznych z regulacją długości: należy zlecić ustawienie odpowiedniej długości w specjalistycznym warsztacie.

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

- Prosimy wzrokowo skontrolować połączenia gwintowane. Nóżka powinna zostać solidnie przymocowana do ramy roweru.
- Przed każdą jazdą prosimy nie zapomnieć schować nóżkę roweru. Nóżka nie ma prawa samoczynnie opuszczać się w dół.
- W przypadku stojaków z regulacją długości: należy sprawdzić siłę rąk, czy część wysuwana nie przesuwają się.

2. Prosimy skontrolować bezpieczny stan swego roweru.

- Prosimy postawić swój rower na wychylonej nóżce.
- Państwa rower musi stabilnie stać.
- Państwa 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 wyspecyfikowany osprzęt pod względem jego prawidłowego mocowania.
- Prosimy natychmiast zaprowadzić rower do wyspecjalizowanego warsztatu, jeśli nie są spełnione następujące wymagania.

3. Prosimy skontrolować dodatkowo zamontowany osprzęt.

- Prosimy wzrokowo skontrolować połączenia gwintowane.
- Prosimy podnieść swój rower dwa centymetry do góry i puścić go.
- Prosimy siłą ręki 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 się przesunąć, 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 Państwa skaleczyć.

- Prosimy skontrolować wszystkie elementy roweru, które Państwo dotykają w czasie użytkowania.
- Prosimy niezwłocznie zlecić naprawę uszkodzonych elementów w wyspecjalizowanym warsztacie.

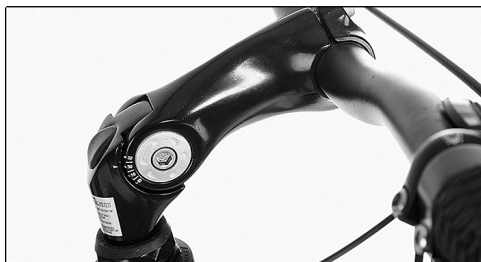
8 Regulacja i obsługa roweru



Niektóre prace regulacyjno-ustawcze mogą Państwo przy swym rowerze wykonać we własnym zakresie.

Prosimy samodzielnie wykonywać te prace tylko wtedy, gdy dysponują Państwo odpowiednią podstawową wiedzą i umiejętnościami technicznymi oraz doświadczeniem i posiadają 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 warsztatowi!

8.2 Regulacja pozycji siodełka

Państwa 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 regulują Państwo pozycję poziomą lub pochylenie swego 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 mocowania siodełka za pomocą jednej śruby: Dokręcić śrubę mocującą zalecanym momentem obrotowym (patrz rozdział 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 rozdział 3.3).
- Jeśli oznakowanie na rurze siodełka nie zostało podane w rozdziale 3.3 w wartościach momentu siły dokręcania, należy skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.
- Wymagane momenty dokręcania podano na poszczególnych elementach (patrz rozdział 3.3).

8.3 Regulacja pozycji siodełka



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Zbyt mocno wysunięta rura siodełka może się poluzować. Zbyt nisko ustawiona wysokość siodełka lub nieodpowiednia kombinacja komponentów może spowodować, że siodełko będzie dotykało opony przy całkowitym ugięciu tylnego zawieszenia. Może to prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków i strat materialnych.

- Prosimy ustawiać wysokość siodełka w taki sposób, aby dziecko siedząc na siodełku dotykało obydwojema stopami nawierzchni.
- Prosimy mieć na względzie prawidłową głębokość osadzenia rury siodełka.
- Należy upewnić się, że przy całkowitym ugięciu tylnego zawieszenia zachowana jest wystarczająca odległość, wynosząca co najmniej 25 mm, między siodełkiem a oponą.

- W przypadku obejmy zaciskowej ze śrubą potrzebny jest odpowiedni klucz imbusowy oraz klucz dynamometryczny. W przypadku mocowania za pomocą szybkozamykacza należy zapoznać się z rozdziałem 8.8.

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 siodełka według rozdziału 11.2.**
3. **Prosimy zaciśnąć rurę siodełka, jak opisano w rozdziale 11.2**

8.4 Regulacja widelca resorowanego

1. **W celu wyregulowania widelca resorowanego należy postępować zgodnie z załączoną instrukcją obsługi producenta.**



2. **Jeśli widelec amortyzowany jest wyposażony w opcjonalny mechanizm blokujący, należy zapoznać się z instrukcją obsługi tego mechanizmu zawartą w dołączonej instrukcji obsługi producentów poszczególnych komponentów.**

- ! **Nowoczesne widelce amortyzowane są zaprojektowane z myślą o określonym przedziale masy całkowitej (= masa rowerzysty wraz z bagażem). W zależności od modelu regulacja odbywa się za pomocą ciśnienia powietrza, napięcia wstępnego sprężyny i/lub ustawień amortyzacji.**
- ! **Nieprawidłowe ustawienie widelca amortyzowanego może negatywnie wpłynąć na właściwości jezdne, kontrolę nad rowem oraz dostępny skok amortyzatora.**
- ! **Aby zapewnić prawidłową regulację, należy postępować zgodnie z instrukcją obsługi producenta widelca amortyzowanego.**
- ! **Jeśli Państwa masa całkowita przekracza poza przewidziany zakres lub nie mają Państwo pewności co do ustawienia, proszę skontaktować się ze sprzedawcą.**

8.5 Regulacja resorowania tylnego koła

(tylko w przypadku w pełni resorowanego roweru)

1. W celu regulacji swych elementów resorowania/amortyzacji prosimy sięgnąć do dołączonej instrukcji obsługi producenta. Prosimy skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.
2. Elementy resorowania/amortyzacji prosimy ustawić tak, aby rower po obciążeniu masą ciała rowerzysty tak samo obniżał się na przednim 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!

- Dotyczy przerutek zamontowanych na zestawie korbowym (lewy przełącznik) oraz przerutek w piaście: nigdy nie zmieniać przerutek pod obciążeniem!

1. Prosimy na podstawie ilustracji ustalić, jaki system przerutek zainstalowany jest w Państwa rowerze. Jeśli nie są Państwo pewni co klasyfikacji to prosimy skontaktować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.
2. Jeśli Państwa dźwignia przerutki nie została pokazana na ilustracji, wtedy ich obsługę prosimy przeczytać w instrukcji obsługi komponentów wydanej przez producenta i/lub skontaktować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.



Shimano Rapidfire 2-Way-Release_Deore



Shimano Rapidfire 2-Way-Release_XT



Przełącznik obrotowy



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.
- !** Szczegółowe informacje można znaleźć w specjalnej instrukcji obsługi dostarczonej przez producenta.



Shimano Di2

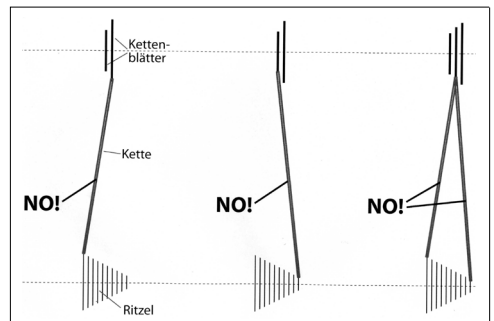
! Przy przełączaniu łańcucha następuje zmiana biegu poprzez przełożenie łańcucha na inne koło zębate.

! Na mechanizmie korbowym takie koła zębate nazywamy "przednimi kołami zębatymi", a na pakiecie kół zębatych z tyłu "zębnikami".

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

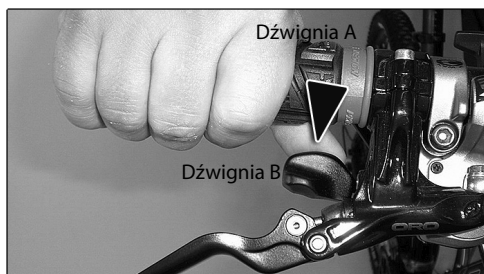
Należy unikać:

- Duże przednie łańcuchowe koło zębate + największy zębnik



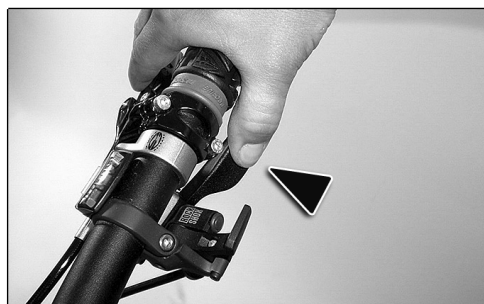
8.6.1 Shimano Rapidfire/ Shimano Rapidfire 2-Way-Release/ Shimano EZ Fire

Na Państwa 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 przełączają Państwo na większe przednie łańcuchowe koło zębate:

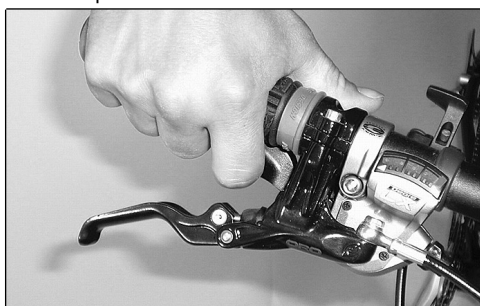
- W celu przełączenia należy pedałować.
- Prosimy nacisnąć przełącznik kciukiem i przejść przez pierwszy stopień i przytrzymać go wciśniętym, aż wskoczy żądany bieg.



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

2. W ten sposób przełączają Państwo na mniejsze przednie łańcuchowe koło zębate:

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



8.6.2 Układ "Sram" w rowerze górskim

Na Państwa 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 przełączają Państwo na większe przednie łańcuchowe koło zębate:

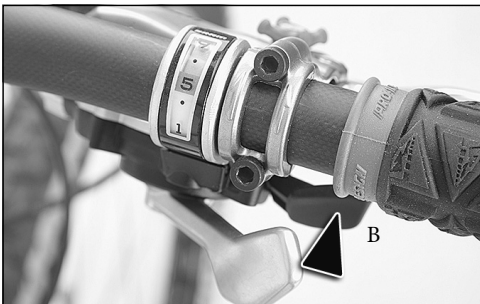
- W celu przełączenia należy pedałować.
- Prosimy nacisnąć przełącznik kciukiem i przejść przez pierwszy stopień i przytrzymać go wciśniętym, aż wskoczy żądany bieg.



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

2. W ten sposób przełączają Państwo na mniejsze koło zębate:

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



8.6.3 Przełącznik obrotowy

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

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



1. W ten sposób przełączają Państwo przerzutkę w tylnej piaście:

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

2. W ten sposób przełączają Państwo przednią przerzutkę:

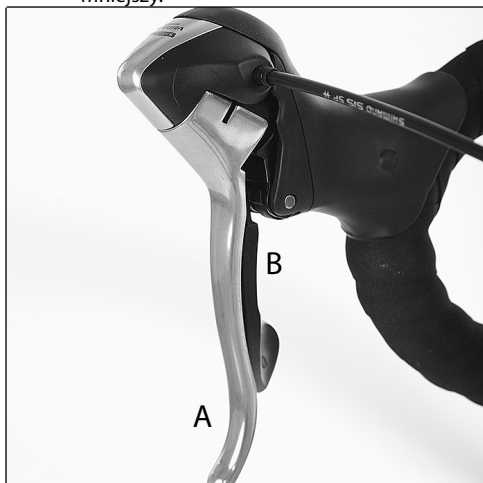
- W celu przełączenia należy pedałować.
- Prosimy obrócić pierścień przełączający do pozycji osiągnięcia żadanego biegu.
- W celu szybkiego przełączania między kilkoma zębnikami prosimy obrócić pierścień przełączający, aż wskoczy żądany bieg.

3. W ten sposób przełączają Państwo na mniejsze przednie łańcuchowe koło zębate:

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

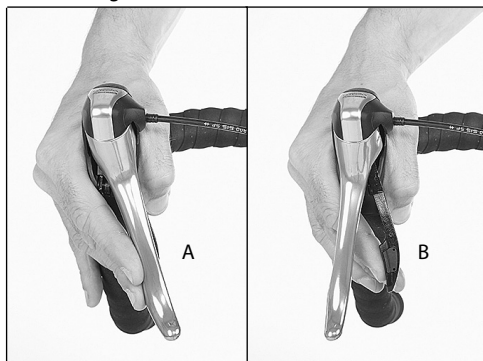
8.6.4 Shimano STI

Na Państwa 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 przełączają Państwo na większe przednie łańcuchowe koło zębate:

- W celu przełączenia należy pedałowac.
- Prosimy nacisnąć przełącznik A i przejść przez pierwszy stopień i przytrzymać go wciśniętym, aż wskoczy żądany bieg.
- W celu przełączania między wieloma kołami zębatymi prosimy nacisnąć dźwignię A i trzymać ją wciśniętą, aż wskoczy żądany bieg.



2. W ten sposób przełączają Państwo na mniejsze przednie łańcuchowe koło zębate:

- W celu przełączenia należy pedałowac.
- Prosimy nacisnąć dźwignię B, aż poczują Państwo właściwą pozycję, a następnie puścić ją.

8.6.5 Sram Force / Rival / Red

Na Państwa dźwigni przerzutkowej/hamulcowej znajduje się jeszcze jedna dźwignia przy pomocy której, wrzucają Państwo wyższy bieg lub redukują na niższy.

Celem aktywowania pozwala się ona wciśnąć do wewnątrz:

1. W ten sposób przełączają Państwo na większe przednie łańcuchowe koło zębate:

- W celu przełączenia należy pedałowac.
- Prosimy nacisnąć dźwignię przerzutki do wewnątrz przytrzymać ją wciśniętą, aż wrzuceny zostanie żądany bieg.
- W celu szybkiego przełączania między kilkoma łańcuchowymi kołami zębatymi prosimy nacisnąć dźwignię i przejść przez stany pośrednie i trzymać ją wciśniętą, aż wskoczy żądany bieg.



2. W ten sposób przełączają Państwo na mniejsze przednie łańcuchowe koło zębate:

- W celu przełączenia należy pedałowac.
- Prosimy nacisnąć dźwignię, aż poczują Państwo właściwą pozycję, a następnie puścić ją.

8.7 Obsługa hamulców



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Błędna obsługa hamulców może prowadzić do sytuacji niebezpiecznych, wywrotek wypadków i 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 mogą Państwo

zaciśnąć lub zwolnić szczęki lub klocki hamulcowe.

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



! Najlepszą skuteczność hamowania osiągną Państwo, naciskając jednocześnie obie dźwignie hamulca z odpowiednią siłą.



8.8 Obsługa osi z szybkozamykaczem



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Błędny montaż kół roweru przy użyciu osi z szybkozamykaczem może doprowadzić do niebezpiecznych sytuacji drogowych, wywrotek wypadków i strat materialnych.

- W celu właściwej obsługi osi z szybkozamykaczem prosimy postępować zgodnie z poniższym opisem.
- Proszę zapoznać się z obsługą osi z szybkozamykaczem.
- Proszę kilkakrotnie przećwiczyć montaż i demontaż kół na osiach z szybkozamykaczem
- Po dokonaniu montażu prosimy przeprowadzić kontrolę zgodnie z rozdziałem 7.
- Jeśli po montażu koła nie są Państwo pewni prawidłowości swej pracy, wtedy prosimy nieużywanie swego roweru i skonsultowanie się ze swym specjalistycznym dostawcą.

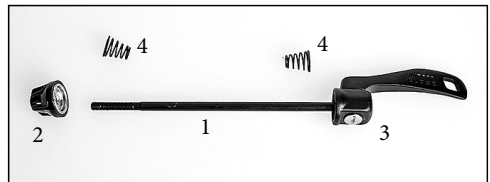


Niebezpieczeństwo oparzenia się!

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

- Krótco dotknąć gołym palcem dźwignię szybkozamykacza. Jeśli jest ona gorąca, wtedy prosimy odczekać, aż ostygnie.

Piasty kół Państwa roweru oraz też zacisk rury siodełka są również wyposażone w osie szybkozaciskowe (również często zwane "dźwigniami szybkiego działania" lub "zaciskami szybkiego działania").



Oś szybkozaciskowa:

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

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

Budowa/działanie

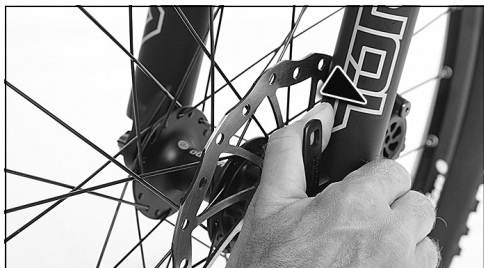
- Długa oś z gwintem na której po jednej stronie znajduje się nakrętka, a po drugiej mimośrodowo ułożyskowana dźwignia.
- Między nakrętką śruby i piastą oraz dźwignią i piastą znajduje się niewielka sprężyna.
- Końce se sprężynami o mniejszej średnicy skierowane są do piasty.
- W przypadku dźwigni szybkozaciskowych do zaciskania rury siodełka, zamiast nakrętki śruby znajduje się łańcuch z imbussem.

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 eksploatacji wydanej przez producenta widelca amortyzowanego i/lub w razie potrzeby prosimy skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.

W ten sposób otworzą Państwo oś szybkozaciskową:

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



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

Jeśli wykręcili Państwo nakrętkę całkowicie ze śruby, wtedy należy uważać, aby nie zgubić tych małych sprężynek.



3. W przypadku dźwigni szybkozaciskowej służącej do blokowania rury siodełka: aby ją poluzować, zamiast nakrętki należy obrócić samą śrubę z łbem sześciokątnym 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 rury siodełka: zamiast nakrętki należy obrócić samą śrubę za pomocą klucza imbusowego w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara.



4. Prosimy przechylić mimośrodowo ułożyskowaną dźwignię, aby w przybliżeniu tworzyła przedłużenie osi piasty. Prosimy utrzymywać dźwignię w tym położeniu.
5. Prosimy obrócić nakrętkę, względnie imbus na tyle, aby ułożyskowana mimośrodowo dźwignia przy obrocie wokół swego ułożyskowania po osiągnięciu kąta 90° pozwalała się odchylić dalej wyłącznie z wyczuwalnym oporem (ma utworzyć w przybliżeniu linię prostą jako przedłużenie osi piasty).



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Błędna obsługa dźwigni szybkozaciskowej może prowadzić do sytuacji niebezpiecznych, wywrotek wypadków i 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 odpadnięcia.

Występuje niebezpieczeństwo wywrotki!

- Prosimy otworzyć dźwignię ponownie i obrócić nakrętkę odpowiednio w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara.
- Prosimy skontrolować właściwe zamocowanie kół roweru zgodnie z opisem w rozdziale 7.1.

8.8.1 Obsługa osi wkładanej

8.8.2 Informacje ogólne

W modelach CUBE osie przelotowe są stosowane zarówno w ramie, jak i w widelcu. Wszystkie modele CUBE są wyposażone w zaawansowany i bezpieczny system osi przelotowych 12mm w ramie (MTB + ROAD + TOUR + URBAN) oraz w widelcu (ROAD + TOUR + URBAN). W naszych modelach rowerów MTB na widelcu amortyzowanym stosowane są specyficzne dla danego producenta osie szybkozłączkowe typu 15 mm lub 20 mm. Więcej informacji na temat systemów osi przelotowych 15 mm i 20 mm można znaleźć w instrukcji obsługi widelca lub na stronie internetowej danego producenta.



Standardowa oś wkładana

X12

8.8.3 Przed montażem

Przed zamontowaniem osi wkładanej należy sprawdzić, czy powierzchnia dociskowa oraz gwint osi przelotowej, ramy i widelca nie są zabrudzone. Brud i zanieczyszczenia mogą negatywnie wpływać na bezpieczeństwo systemu osi. Zaleca się lekkie nasmarowanie gwintu osi.



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Ważne informacje dotyczące obchodzenia się z osiami wkładanymi i ich użytkowania

Do mocowania osi nie należy nigdy używać narzędzi innych niż zalecane przez producenta. Zawsze należy używać klucza dynamometrycznego.

Nie należy przekraczać maksymalnego momentu obrotowego podanego przez producenta!

W każdym przypadku należy zawsze najpierw zapoznać się z instrukcją obsługi producenta widelca amortyzowanego lub koła, zanim zaczniesz się użytkować lub wymieniać zestaw widelca i koła z systemem osi wkładanej.



Niebezpieczeństwo szkód materialnych!

Przed każdym użyciem należy sprawdzić, czy oś wkładana jest prawidłowo zamocowana.

Nieprawidłowo zamontowane koła i osie wkładane mogą prowadzić do poważnych upadków i wypadków! Należy poprosić autoryzowanego sprzedawcę CUBE o wyjaśnienie, jak bezpiecznie korzystać z zamontowanego w rowerze typu osi wkładanej.

8.8.4 Montaż / demontaż osi wkładanej

1. Włożyć koło do widelca lub ramy i jednocześnie wsunąć tarczę hamulcową do zacisku hamulcowego. Należy uważać, aby oś wkładaną wsuwać prosto, aby nie uszkodzić gwintu. Podczas wsuwania lub wkręcania oś wkładana nie może się przekrzywić ani obracać z oporem, aby nie uszkodzić gwintu ani innych części.



2. Dokręcić oś wkładaną ręcznie za pomocą klucza imbusowego.



3. Następnie za pomocą klucza dynamometrycznego należy dokręcić śruby zgodnie z wartością zalecaną przez producenta, jednak nigdy nie przekraczając 16 Nm.



4. Aby zdemonstować koło, należy odkręcić oś wkładaną za pomocą klucza imbusowego.

8.8.5 Montaż / demontaż osi wkładanej z szybkozamykaczem



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

W tym kontekście należy zawsze przestrzegać instrukcji obsługi dostarczonej przez producenta widelca



Niebezpieczeństwo szkód materialnych!

W widelcach amortyzowanych często stosuje się dźwignię składaną z mimośrodem do mocowania osi. Po wkręceniu tę dźwignię należy mocno docisnąć ręką, aby ją złożyć. W przypadku nieprzestrzegania tego zalecenia istnieje ryzyko samoczynnego poluzowania się elementu, co grozi upadkiem!

8.8.6 Montaż / demontaż osi wkładanej z szybkozamykaczem w tylnym kole



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

W tym kontekście należy zawsze stosować się do instrukcji obsługi producenta osi wkładanej.



Niebezpieczeństwo szkód materialnych!

Przed każdym użyciem należy sprawdzić, czy oś wkładana jest prawidłowo zamocowana.

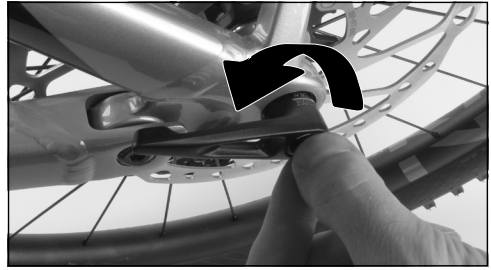
1. Włożyć koło do ramy, zwracając jednocześnie uwagę na to, aby założyć łańcuch i wsunąć tarczę hamulcową do zacisku hamulcowego. Należy uważać, aby oś wkładaną wsuwać prosto, aby nie uszkodzić gwintu. Podczas wsuwania lub wkręcania oś wkładana nie może się przekrzywić ani obracać z oporem, aby nie uszkodzić gwintu ani innych części.



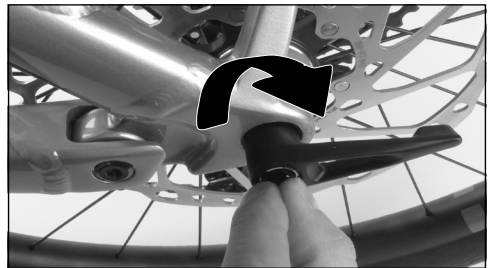
2. Za pomocą dźwigni i siły rąk dokręcić oś tak, aby była mocno osadzona. Nie należy przekraczać porównywalnego momentu obrotowego wynoszącego 16 Nm.
3. Jeśli dźwignia znajduje się w niekorzystnym położeniu, uniemożliwiającym skuteczne wywieranie siły ręką, należy dwoma palcami poluzować blokadę dźwigni osi. Należy ją obrócić dwoma palcami o 180° w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.



Teraz można nieco odsunąć dźwignię od osi i obrócić ją w dowolnym kierunku. Aby jeszcze bardziej dociągnąć oś, można przesunąć dźwignię z powrotem na oś w dogodnym położeniu i ponownie przyłożyć moment obrotowy.



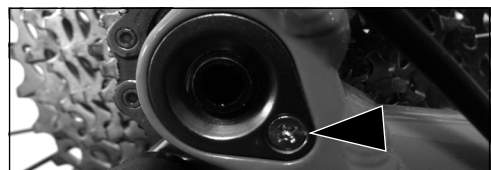
4. Po odpowiednim dokręceniu osi należy ustawić dźwignię w pozycji skierowanej do przodu w kierunku jazdy i nasunąć ją na oś. Teraz należy ponownie dokręcić śrubę zabezpieczającą o 180° zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby zabezpieczyć dźwignię przed samoczynnym obracaniem się.



5. Aby odkręcić oś, można użyć bezpośrednio dźwigni i obrócić ją w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Jeśli nie można wyrzucić wystarczającej siły w pozycji dźwigni, wykonać kroki od 1 do 4 w odwrotnej kolejności. W ten sposób można ustawić dźwignię w pozycji ułatwiającej odblokowanie.

8.8.7 Hak

Upewnić się, że śruba zabezpieczająca hak na ramie (MTB + ROAD + TOUR + URBAN) oraz na widelcu (ROAD + TOUR + URBAN) jest prawidłowo dokręcona. Śruba służy wyłącznie do zamocowania wkładki gwintowanej przy zdemonstrowanym zestawie kół i dlatego należy ją dokręcić jedynie „ręcznie”.



8.9 Stosowanie pedałów zaczepianych (opcja)



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Pedały zaczepiane nie są pedałami bezpieczeństwa.

Przy ustawianiu zbyt dużej siły wyzwalającej może dojść do sytuacji awaryjnej, gdy nie będą Państwo mogli 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 zaczepianie i odczepianie pedałów na postoju. Prosimy usiąść na siodełku i trzymać się ręką o jakąś stabilną konstrukcję. Prosimy na przemian kliknąć obydwojema butami wkleszczając i wykleszczając. Prosimy zapytać swego specjalistycznego sprzedawcę.
- Prosimy zapoznać się z wyzwalaniem przez ostrożną jazdę ćwiczebną.
- Prosimy siłę wyzwalania dopasować optymalnie do swej motoryki ciała.
- Ustawioną siłę wyzwalania prosimy ustalić na podstawie ćwiczeń wsiadania i wysiadania z roweru.
- Regulacja siły wyzwalania pedałów zaczepianych opisana została w załączonej instrukcji eksploatacji wydanej przez producenta, a w razie wątpliwości prosimy skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.

! W skomplikowanej sytuacji drogowej oraz na trudnym terenie często koniecznym jest odłączenie nawet obu nóg od pedałów.

- Prosimy przećwiczyć to naprzemiennie po obu stronach.

- Prosimy w tym celu postawić stopę przy nadeptnięciu pośrodku na pedał tak, aby but ten zakleszczył się. W razie potrzeby, mogą Państwo podeprzeć się drugą nogą o podłoże.



Rowery wyścigowe:



Rowery górskie

! W przypadku pedałów zaczepianych, but i pedał związane są ze sobą w kierunku pionowym. Rowerzysta może zatem podczas pedałowania nie tylko pedały naciskać, ale również ciągnąć w górę.

! Celem umożliwienia sobie używania pedałów zaczepianych muszą mieć Państwo odpowiednie obuwie, właściwe dla danego systemu pedałowego, które posiada specjalne haki pedałowe mocowane do pedału.

! Niniejszy opis jest czysto przykładowy:

Należy mieć na uwadze instrukcję obsługi wydaną przez producenta Państwa kombinacji butów i pedałów i/lub skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą w celu zapewnienia prawidłowego montażu i stosowania pedałów zaczepianych.



Rowery wyścigowe:



Rowery górskie

1. Prosimy zlecić ten montaż swemu specjalistycznemu sprzedawcy.
2. W ten sposób wsiadają Państwo na pedał:
 - a) Prosimy ustawić pedał w najniższym położeniu.
 - b) Prosimy wypozycjonować końcem buta skierowanego w dół czubek haka na bucie w przednim uchwycie pedału.



- c) Jeśli końcówka haka znajduje się we właściwej pozycji na pedale, nacisnąć mocno całą powierzchnią stopy w dół, aż mechanizm zaciskowy wyraźnie zaskoczy.



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

3. Tak uwalniają Państwo but z pedału:

- Prosimy wykręcić zdecydowanym ruchem piętę z roweru.



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 i strat materialnych.

Należy przewozić wyłącznie niewielkie sztuki bagażu wyposażone w odpowiednie systemy mocujące, o łącznej wadze nieprzekraczającej 25 kg. Należy zwrócić uwagę na informacje umieszczone na bagażniku!

- Prosimy położyć swój ładunek pośrodku bagażnika.
- Prosimy zastosować torby do przewożenia ładunków i zwrócić uwagę na to, aby one również były przystosowane do Państwa bagażnika. Prosimy je zamontować według tej instrukcji. Należy zapoznać się z dołączoną instrukcją obsługi i/lub skonsultować się ze sprzedawcą.
- Prosimy zamocować swój ładunek za pomocą klapy dociskowej lub specjalnie do tego przewidzianymi pasami naciągowymi.
- Prosimy "potrząsnąć" swym rowerem po jego załadowaniu.
- Ładunek oraz torby ładunkowe lub elementy nie powinny się poluzować.
- Państwa ładunek, torby ładunkowe lub elementy nie mają prawa przeszkadzać w swobodzie ruchów podczas jazdy.
- Państwa ładunek, torby ładunkowe lub elementy nie mają prawa dotykać kół roweru.
- Państwa ładunek, torby ładunkowe lub elementy nie mają prawa zakrywać oświetlenia i świateł odbaskowych.

9 Zakłócenia w czasie jazdy

**Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!**

Jeśli podejmują się Państwo konserwacji lub serwisowania do których Państwo nie mają autoryzacji, wtedy może wystąpić niebezpieczna sytuacja drogowa, wywrotki, wypadki i straty materialne.

**Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!**

Jeśli stwierdzą Państwo w swym rowerze jakieś nienormalne odgłosy, niestandardowe 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 specjalistycznego sprzedawcy i w razie potrzeby podjąć działania naprawcze.
- Jeśli wprowadzenie zalecanych działań nie skutkuje, wtedy prosimy skonsultować to u swego specjalistycznego sprzedawcy.

9.1 Przerzutki, napęd

Problem	Możliwe przyczyny	Środek zaradczy
Bieg nie przełącza się lub z oporami	Dźwignia przerzutki nieprawidłowo aktywowana	Ponowne aktywowanie
	Przerzutka rozregulowana	Regulacja w wyspecjalizowanym warsztacie
	Przy większym wzniesieniu za duży nacisk na pedał i/lub za niska prędkość pedałowania	Powtórzyć zmianę przerzutek na płaskim terenie; zmiana przerzutek podczas postoju: unieść tylne koło, obrócić korbę w kierunku jazdy, aż zostanie włączony żądany bieg.
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 warsztatu.
Niestandardowe odgłosy, jak stukanie, głośnie ocieranie i/lub uderzenia	Uszkodzone komponenty napędu/przerzutek	Prosimy niezwłocznie zwrócić się do wyspecjalizowanego warsztatu.
Nieregularny opór podczas pedałowania	Uszkodzone komponenty napędu/przerzutek	Prosimy niezwłocznie zwrócić się do wyspecjalizowanego warsztatu.
Łańcuch spadł	Błędne aktywowanie przerzutki (patrz rozdział 8.6) Przerzutka rozregulowana lub uszkodzona w niekorzystnych warunkach	Prosimy zatrzymać się, prosimy założyć łańcuch na następny zębnik, podnieść tylne koło, obrócić mechanizmem korbowym w kierunku napędzania (o ile pójdzie lekko). Jeśli naprawa jest niemożliwa, wtedy prosimy niezwłocznie poszukać wyspecjalizowanego warsztatu.
Łańcuch spadł po lub podczas działania przerzutki	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 zębnik, podnieść tylne koło, obrócić mechanizmem korbowym w kierunku napędzania (o ile pójdzie lekko). Jeśli naprawa jest niemożliwa, wtedy prosimy niezwłocznie poszukać wyspecjalizowanego warsztatu.
Łańcuch ciągle spada	Ciągle 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 warsztatu.

9.2 Hamulce


Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Hamulce Państwa roweru należą do najważniejszych komponentów decydujących o Państwa bezpieczeństwie jazdy.

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

- Prosimy nawet przy najmniejszym zakłóceniu i osłabieniu skuteczności hamowania zwrócić się do swego specjalistycznego sprzedawcy.
- Prosimy ponownie używać roweru dopiero wtedy, gdy zostanie przez Państwa specjalistycznego sprzedawcę naprawiony.

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

9.3 Rama, rura siodełka i resorowanie


Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Błędy ramy i resorowania mogą prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków i strat materialnych.

- Nawet w przypadku najmniejszej usterki prosimy skontaktować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.
- Prosimy ponownie używać roweru dopiero wtedy, gdy zostanie przez Państwa specjalistycznego sprzedawcę naprawiony.

Problem	Możliwe przyczyny	Środek zaradczy
Odgłosy: trzaski, uderzenia, ocieranie itp.	Uszkodzona rama i/lub resorowanie	Prosimy niezwłocznie poszukać wyspecjalizowanego warsztatu.
Rura siodełka wsuwa się do ramy lub obraca się	Za mały moment dokręcania	Kontrola i korekta momentu dokręcania Moment dokręcania (patrz rozdział 3.3)
	W przypadku ramy i/lub rury siodełka z karbonu:	Prosimy niezwłocznie zwrócić się do wyspecjalizowanego warsztatu.

Problem	Możliwe przyczyny	Środek zaradczy
Rura siodełka wsuwa się do ramy lub obraca się	Błędny montaż	Demontaż i prawidłowy montaż + Pasta montażowa zgodnie z rozdziałem 11.2.
	Rura siodełka ma za małą średnicę	Montaż rury siodełka z prawidłową średnicą.
Błędne działanie resorowania	Resorowanie błędnie ustawione	Ustawianie i koordynacja działań według załączonej instrukcji eksploatacji komponentów.
Błędne działanie resorowania pomimo prawidłowej regulacji	Resorowanie uszkodzone	Prosimy niezwłocznie poszukać wyspecjalizowanego warsztatu.

9.4 Błotniki, bagażnik, oświetlenie



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Błędy ramy i resorowania mogą prowadzić do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków i strat materialnych.

- Nawet w przypadku najmniejszej usterki prosimy skontaktować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.
- Prosimy ponownie używać roweru dopiero wtedy, gdy zostanie przez Państwa specjalistycznego sprzedawcę naprawiony.

Problem	Możliwe przyczyny	Środek zaradczy
Odgłosy: trzaski, uderzenia, ocieranie itp.	Błotnik lub elementy bagażnika są poluzowane	Prosimy niezwłocznie poszukać wyspecjalizowanego warsztatu.
Oświetlenie częściowo lub całkowicie nie działające,	przepalone żarówki (żarówka tradycyjna lub LED)	Wymiana żarówek. Prosimy skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.
	Przewody uszkodzone	Prosimy niezwłocznie poszukać wyspecjalizowanego warsztatu.
	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 i strat materialnych.

- Nawet w przypadku najmniejszej usterki prosimy skontaktować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.
- Prosimy ponownie używać roweru dopiero wtedy, gdy zostanie przez Państwa specjalistycznego sprzedawcę naprawiony.

Problem	Możliwe przyczyny	Środek zaradczy
Koła "podskakują"	Uszkodzenie opony Pęknięta szprycha	Prosimy niezwłocznie zwrócić się do wyspecjalizowanego warsztatu.
Odgłosy: trzaski, uderzenia, ocieranie itp.	Ciało obce dostało się do koła	Usunąć ciało obce. Prosimy używać swego roweru szczególnie ostrożnie. Diagnostykę szkód będących następstwem innych uszkodzeń w swym rowerze prosimy zlecić wyspecjalizowanemu warsztatowi.
	Uszkodzenie koła	Prosimy niezwłocznie poszukać wyspecjalizowanego warsztatu.
Jazda tzw. "pływająca"	za niskie ciśnienie powietrza	Podwyższyć ciśnienie powietrza (patrz rozdział 7.1.3) Jeśli po tym znów wystąpi takie samo zachowanie się roweru, wtedy oznacza to, że występuje flak (patrz następny wiersz).
Zwiększające się "pływanie" podczas jazdy i bardzo niewygodne toczenie się roweru (czują Państwo każdy kamień)	Flak	Wymiana dętki lub opony oraz taśmy felgi; w przypadku systemu dętkowego. Wymiana opony. Prosimy niezwłocznie poszukać wyspecjalizowanego warsztatu(*). Roweru nie wolno odtąd używać. (*): Wymianę dętki, opony i taśmy felgi można przy pewnym doświadczeniu zrobić samemu. Prosimy skonsultować wykonywanie tych czynności z fachowce i przećwiczyć to samoemu 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 i strat materialnych.

- Po wywrotce lub wypadku prosimy skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.
- Prosimy ponownie używać roweru dopiero wtedy, gdy zostanie przez Państwa specjalistycznego sprzedawcę naprawiony.

Po zaliczeniu wywrotki należy dokładnie sprawdzić wszystkie części roweru takie jak:

- Kierownica i mostek
- Nakładka triathlonowa i do jazdy na czas
- Rura siodełka i siodełko (jeśli są wykonane z karbonu)
- Felgi (jeśli wykonane z karbonu)
- oraz mechanizm korbowy i zlecić niezbędne wymiany.

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



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Coraz więcej rowerów jest wyposażonych w elementy karbonowe.

Elementy karbonowe są bardzo czułe i podczas błędnego montażu i w przypadku lekkich nawet uszkodzeń prowadzić do niebezpiecznych sytuacji drogowych, wywrotek, wypadków i strat materialnych.

- Prosimy przestrzegać wszystkich szczegółowych instrukcji montażu, konserwacji, serwisowania i kontroli tych części zgodnie z załączonymi instrukcjami obsługi poszczególnych komponentów.
- Prosimy zlecać prace montażowe na elementach karbonowych wyłącznie wyspecjalizowanemu warsztatowi.
- Po uszkodzeniach lub zaliczeniu wywrotki prosimy koniecznie skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.

- Prosimy ponownie używać swego roweru dopiero wtedy, gdy wszystkie uszkodzone elementy zostały wymienione lub dano Państwu wiarygodne orzeczenie o możliwości dalszej eksploatacji.
- Prosimy przestrzegać instrukcji z rozdziału 4.3.

11 Transport roweru



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Z powodu niewłaściwego systemu transportowania może dojść do uszkodzenia elementów roweru odpowiedzialnych za bezpieczeństwo i do sytuacji niebezpiecznych w czasie jazdy, wywrotek, wypadków i strat materialnych.

- Najlepiej przewozić rower wyłącznie we wnętrzu samochodu.
- Należy upewnić się, że na rowerze lub ramie nie znajdują się żadne przedmioty ani bagaż, które mogłyby go uszkodzić. Zabezpieczyć rower przed niezamierzonym przesuwaniem się podczas transportu.
- Zdecydowanie odradzamy korzystanie z systemów do przewozu rowerów na samochodzie (np. bagażników dachowych, bagażników tylnych itp.) w celu transportu roweru i w związku z tym nie wyrażamy na to zgody. Korzystanie z tego rodzaju systemów transportowych odbywa się zatem na własne ryzyko. W przypadku uszkodzeń lub wypadków wynikających z użytkowania bagażnika tylnego nie można dochodzić roszczeń z tytułu gwarancji ani rękojmi.

Do transportu można wymontować koła oraz słupki siodełka razem z nim, o ile zaopatrzone są w system szybkozaskawkowy.

Demontaż ten prosimy przeprowadzić tylko wtedy, gdy są Państwo pewni, że są w stanie prawidłowo te elementy zamontować. Patrz w tym celu rozdział 8.3. Jeśli koła są przykręcone do ramy (np. w przypadku przerzutek w piaście), należy skonsultować się ze swoim sprzedawcą.



Niebezpieczeństwo szkód materialnych!

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

- Prosimy z tego powodu 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, wypadków i strat materialnych.

- Prosimy montaż i demontaż kół rowerowych skonsultować w praktyce ze swym specjalistycznym sprzedawcą.
- Prosimy przećwiczyć te czynności co najmniej raz po jego nadzorem i kontrolą.
- Prosimy dokonywać demontażu i montażu tylko wtedy, gdy są Państwo pewni, że opalniali te czynności w dobrym stopniu.



Niebezpieczeństwo oparzenia się!

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

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



Niebezpieczeństwo szkód materialnych!

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



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Odnosi się tylko do hamulców felgowych: Podczas montażu i demontażu może dojść z powodu opony do obrócenia się 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 warsztatu.

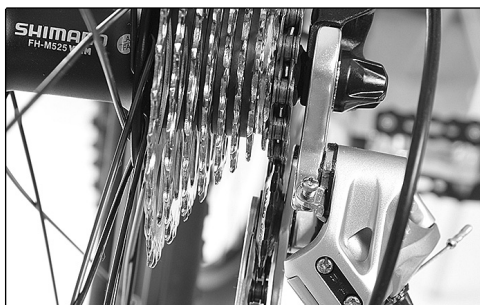
! W celu transportu mogą Państwa zdemontować, a następnie zamontować koła roweru, o ile zamontowane są na osiach szybkozaciskowych.

! Jeśli Państwa rower posiada hamulce felgowe, 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 łańcuchowych kół zębatych (patrz rozdział 8.6).





Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

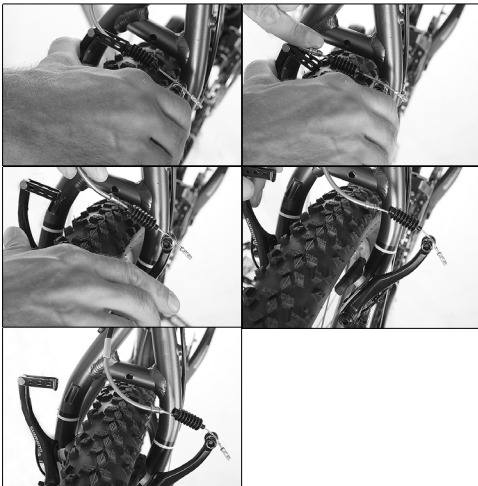
Obracające się koła roweru mogą skaleczyć Państwa ręce. skaleczyć Państwa ręce.

- 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, zanim rozpoczną Państwo pracę w pobliżu koła.
- Prosimy przy tym 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 zluźnić hamulec (tylko dla hamulców felgowych, nie dla hamulców tarczowych)

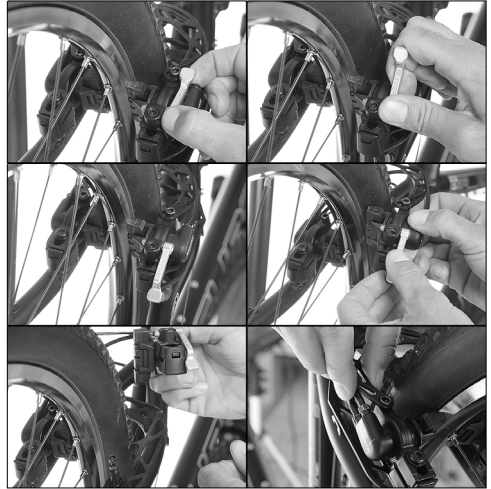
a) Przy hamulcu felgowym z linką (np. Shimano):

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



b) Przy hydraulicznych hamulcach felgowych 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 szybkozaciskowej).
- Prosimy wykręcić kontrnakrętkę na tyle, aby pozostała jeszcze na osi. W przypadku innego zacisku:
- Należy poluzować zacisk zgodnie z załączoną instrukcją eksploatacji komponentu.

6. Prosimy zdemontować koła roweru z ramy i widelca.

- Przednie koło: podnieść rower za kierownicę i ściągnąć koło z haków do mocowania osi przedniego widelca.
- Tylnie koło: podnieść nieco w górę tył roweru i przesunąć przerzutkę do tyłu. 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!

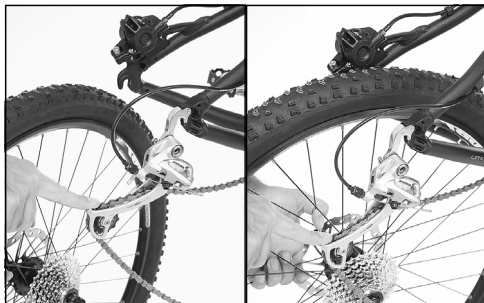
Bez tylnego koła można uszkodzić ramę i/lub przerzutkę.

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

W ten sposób zamontują Państwo koła swego roweru:

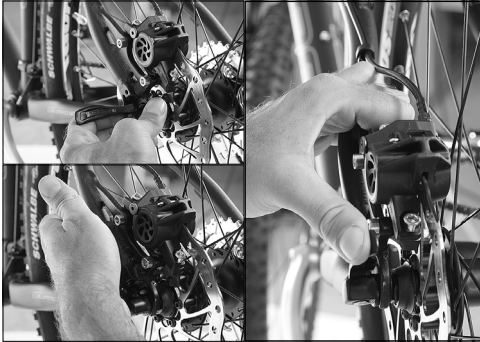
- 1. a) Prosimy najpierw osadzić tylne koło:**

- Prosimy unieść rower tyłem w górę. Prosimy osadzić tylne koło na tule w dół, żeby łańcuch znalazł się na najmniejszym zębniku.
- W przypadku hamulców tarczowych: zamontować koło tak, aby tarcza hamulcowa swobodnie wsuwała się między klocki hamulcowe.



- 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 unieść rower za kierownicę w górę
- Prosimy osadzić koło przednie pod wpustami do mocowania osi na przednim widelcu.
- W przypadku hamulców tarczowych: zamontować koło tak, aby tarcza hamulcowa swobodnie wsuwała się między klocki hamulcowe.
- 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.

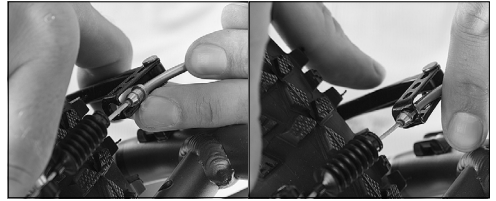
- W przypadku zacisku z dźwignią szybkozaciskową: (patrz rozdział 8.8.)
- W przypadku innego sposobu mocowania: zamocować piasty zgodnie z załączoną instrukcją eksploatacji komponentów.

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

- Prosimy ścisnąć szczękę hamulcową.



- Prosimy zawiesić prowadzenie linki na pałąku.

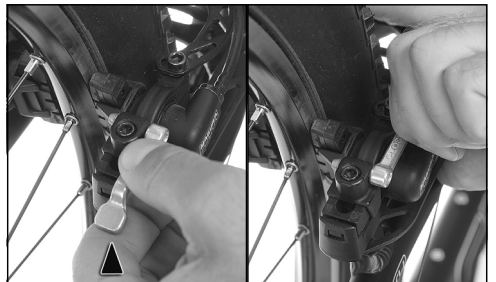


**3. b) W przypadku hydraulicznych hamulców felgowych:
Montaż elementów w odwrotnej kolejności.**

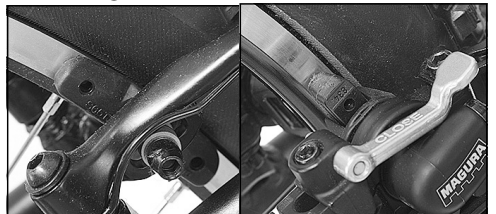
- Osadzić wzmacniacz siły hamowania na śrubie prowadzącej
- Prosimy osadzić ewentualnie występujące podkładki dystansowe w prawidłowej pozycji oraz hamulec na podstawie hamulca.



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



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



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 gumka hamulcowa dotyka felgę, wtedy jest to oznaką błędnego osadzenia piasty we wpustach do mocowania osi.
- Prosimy w takim przypadku jeszcze raz zluźnić dźwignię szybkozamykacza, skontrolować i skorygować osadzenie piasty i zacisnąć dźwignię z powrotem.
- Hamulec (w przypadku hamulca felgowego) nie musi być przy tym luzowany. Jeśli poprawy nie ma, wtedy prosimy się niezwłocznie zwrócić do swego specjalistycznego 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 wyścigowe/rowery triathlonowe**

1. **Prosimy najpierw zdemonstrować przednie koło (patrz rozdział 3).**
2. **Prosimy na tylnym kole przełączyć na najmniejszy zębnik pakietu tylnych łańcuchowych kół zębatych (patrz rozdział 8.6).**



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

**Obracające się koła roweru mogą skaleczyć Państwa ręce.
skaleczyć Państwa ręce.**

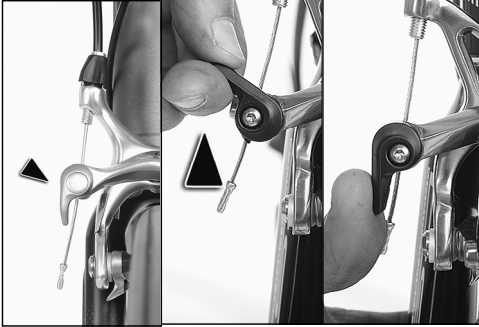
- Prosimy nigdy nie dotykać i nie ingerować w strefę obracających się kół.
- Prosimy zahamować obracające się koło poprzez naciśnięcie odpowiedniej dźwigni hamulcowej aż do pełnego zatrzymania, zanim rozpoczną Państwo pracę w pobliżu koła.
- Prosimy przy tym podnieść tył roweru, nacisnąć odpowiedni przełącznik 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 felgowy.**



- a) W przypadku hamulców roweru wyścigowego marki Shimano oraz Sram:

Prosimy podnieść dźwignię w górę.



- b) Campagnolo:

- Przy hamulcu brak jest dźwigni:
- W celu otwarcia prosimy nacisnąć na trzpień na dźwigni hamulcowej od wewnątrz na zewnątrz. Prosimy zaciągnąć przy tym nieco dźwignię hamulcową.

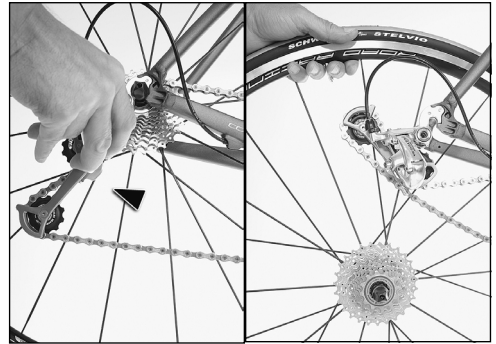
4. Prosimy poluzować piasty kół.



- Prosimy otworzyć dźwignię szybkozaciskową na kole swego roweru (patrz również rozdział 8.8 o dźwigni szybkozaciskowej).
- Prosimy wykręcić kontrnakrętkę na tyle, aby pozostała jeszcze na osi.

5. Prosimy zdemontować koła roweru z ramy i widelca.

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



6. 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 zamontują Państwo koła swego roweru:

Prosimy najpierw zamontować tylne koło:

1. a) Prosimy osadzić tylne koło:

- Prosimy unieść rower tyłem w górę

- Prosimy osadzić tylne koło na tule w dół, żeby łańcuch znalazł się na najmniejszym zębniku.



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

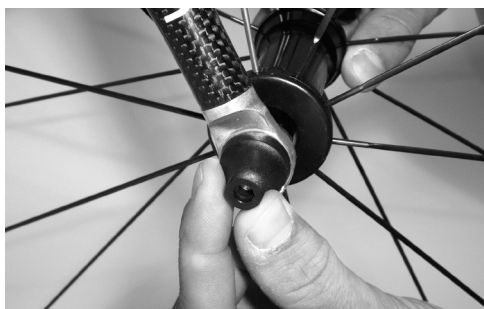


b) Prosimy osadzić przednie koło

- 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 krańcowej wpustów do mocowania osi.

2. Prosimy zamocować piasty kół.

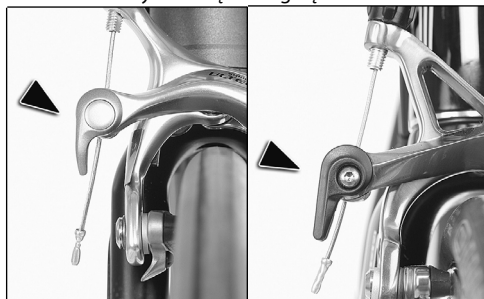
- W przypadku zacisku z dźwignią szybkozaciskową: (patrz rozdział 8.8.)



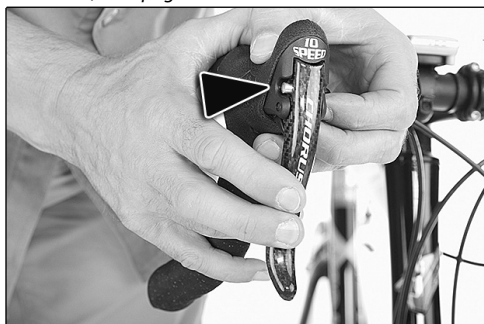
3. Prosimy zaciśnąć hamulce felgowe

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

- Prosimy nacisnąć dźwignię w dół.



b) Campagnolo:



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

4. Prosimy skontrolować montaż:

- Prosimy nacisnąć w tym celu hamulce.
- Jeśli w wyniku tego gumka hamulcowa dotyka felgę, 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 zaciśnąć dźwignię z powrotem.
- Hamulec (w przypadku hamulca felgowego) nie musi być przy tym luzowany. Jeśli poprawy nie ma, wtedy prosimy się niezwłocznie zwrócić do swego specjalistycznego sprzedawcy.

11.2 Montaż i demontaż rury siodełka z siodełkiem



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Nieprawidłowo zamontowana lub zbyt mocno wysunięta rura siodełka może spowodować, że siodełko będzie dotykało opony przy całkowitym ugięciu tylnego zawieszenia.

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

- Prosimy montaż i demontaż kół rowerowych skonsultować w praktyce ze swym specjalistycznym sprzedawcą.
- Prosimy przećwiczyć te czynności co najmniej raz po jego nadzorem i kontrolą.
- Prosimy dokonywać demontażu i montażu tylko wtedy, gdy są Państwo pewni, że opamiętali te czynności w prawidłowym stopniu.
- Prosimy mieć na względzie prawidłową głębokość osadzenia rury siodełka.
- Należy upewnić się, że przy całkowitym ugięciu tylnego zawieszenia zachowana jest wystarczająca odległość, wynosząca co najmniej 25 mm, między siodełkiem a oponą.

- Należy przestrzegać również wskazówek zawartych w rozdziale 8.3.

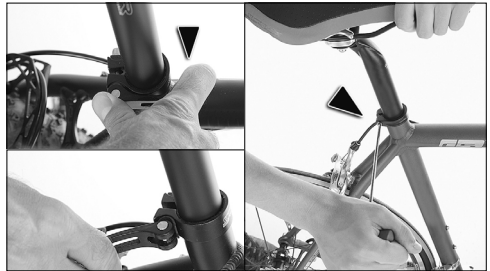
Do transportu wolno Państwu zdemontować, a następnie zamontować rurę siodełka wraz z nim. Rura siodełka zamocowana jest obejmą zaciskową w rurze osadczej ramy i zaciskana jest albo dźwignią szybkozaciskową, albo śrubą imbusową. Mogą być również zamontowane wersje specjalne z dwoma śrubami.



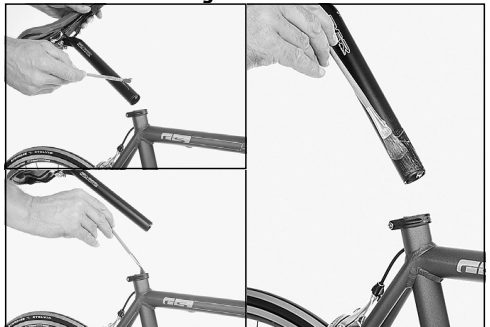
W przypadku zacisku bez układu szybkozaciskowego, potrzebny jest klucz imusowy oraz klucz dynamometryczny o odpowiedniej wielkości. Prosimy skonsultować się w tej sprawie ze swym specjalistycznym sprzedawcą.

W ten sposób zamontują Państwo rurę siodełka:

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



W ten sposób zamontują Państwo rurę siodełka swego roweru:



1. W przypadku karbonowej rury siodełka i/ lub rury osadzej:

- Posmarować rurę siodełka oraz wewnątrz rury osadzej jedynie pastą montażową przeznaczoną do elementów karbonowych.
- Rury siodełka i słupka nie wolno smarować. Wolno stosować wyłącznie pastę montażową do karbonu.
- Aluminiowe rury siodełka wolno montować tylko przy zastosowaniu pasty do karbonu.

2. Prosimy wsunąć siodełko wraz z jego rurą do rury osadzej w ramie, aż osiągną Państwo żądaną wysokość siodełka. W tej pozycji dolny koniec rury siodełka (długość (x)) musi znajdować się co najmniej (y) mm poniżej górnej krawędzi rury osadzej. (patrz poniższa definicja)

! Prosimy nie wychodzić poza oznakowanie na rurze siodełka.

W ten sposób można sprawdzić prawidłową głębokość wsunięcia (y):

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

! Prosimy zostawić koniec palca w tym miejscu i wyciągnąć rurę siodełka z rury osadzej w ramie.

! Prosimy trzymać rurę siodełka z boku i to tak blisko rury osadzej, że koniec Państwa palca znów znajdzie się na wysokości bezpośrednio nad obejmą zaciskową.

! W tej pozycji dolny koniec rury siodełka (długość (x)) musi znajdować się co najmniej (y) mm poniżej górnej krawędzi rury osadzej.

120 mm (y) przy 400 mm (x)

120 mm (y) przy 420 mm (x) RockShox
Reverb

110 mm (y) przy 380 mm (x)

100 mm (y) przy 350 mm (x)



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

Należy przestrzegać wskazówek montażowych oraz zalecanego momentu dokręcania (patrz punkt 3.3).



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

Zbyt silnie zaciśnięta rura siodełka z karbonu może podczas jazdy pęknąć i spowodować niebezpieczne sytuacje drogowe, wywrotki, wypadki i straty materialne.

- Zacisk rury siodełka należy zaciśnąć za tyle, aby rura siodełka podczas jazdy nie obniżyła się oraz by się nie obróciła na bok.
- Jeśli pomimo zastosowania maksymalnego, dopuszczalnego momentu dokręcenia rura siodełka nie pozostaje w żądanej pozycji, wtedy należy to skonsultować ze swym specjalistycznym sprzedawcą.

! Prosimy taśmą klejącą zaznaczyć właściwą pozycję rury siodełka.

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. w pobliżu wybrzeża, na terenach przemysłowych)
- pot



Niebezpieczeństwo szkód materialnych!

Nie należy używać myjki wysokociśnieniowej ani myjki parowej.

Silny strumień wody może uszkodzić rower.

Prawidłowa dbałość zwiększa żywotność Państwa 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 zgrubne zabrudzenia, jak ziemia, kamyki, piasek itp.
2. Prosimy odczekać, aż rower nieco wyschnie.
- 3.

Spryskać cały rower odpowiednim, bezkwasowym środkiem czyszczącym.



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



Wżarty brud mogą Państwo po upływie czasu zadziałania środka, przed opłukaniem, oczyścić twardym pędzlem.



Niebezpieczeństwo szkód materialnych!

Środki czyszczące, smary i środki konserwujące są wyrobami chemicznymi.

Niewłaściwe stosowanie może uszkodzić Państwa rower.

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

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

5. Prosimy oczyścić łańcuch:

- Nalać odrobinę 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 Państwa 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 felgę oraz tarczę hamulcową i ją zanieczyścić.

Spowoduje to osłabienie skuteczności hamowania

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



Niebezpieczeństwo wypadku i strat materialnych!

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

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

Wyjątki:

- **Gumowe elementy hamulców lub okładziny hamulcowe**
 - **Felgi w przypadku hamulców felgowych**
 - **Tarcze hamulcowe**
 - **Uchwyty, dźwignie hamulców/przerzutek**
 - **Siodełko**
 - **Opony**
8. **Wypolerować swój rower po przewidzianym czasie zadziałania środka przy użyciu czystej, niekłaczącej szmatki bawełnianej.**

9. **Należy ręcznie czyścić gumowe elementy hamulców, okładziny hamulcowe, felgi (w przypadku hamulców felgowych) oraz tarcze hamulcowe przy użyciu czystej, suchej i niekłaczącej szmatki bawełnianej przy zastosowaniu odpowiednich odtłuszcaczy.**



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

Konserwacja w ramach planu serwisowego

Podane przedziały czasowe stanowią ogólne wartości orientacyjne dla normalnej eksploatacji.

Należy pamiętać, że niektóre warunki eksploatacji (niekorzystne warunki) mogą powodować zwiększone obciążenie i przyspieszone zużycie poszczególnych elementów.

Do takich niekorzystnych warunków należą między innymi:

- jazda w niekorzystnych warunkach pogodowych (np. wilgoć, śnieg),
- częste ruszanie na zbyt wysokich biegach, zwłaszcza pod górę lub z ładunkiem,
- styl jazdy powodujący długotrwałe obciążenie układu napędowego lub hamulców.

Należy zadbać o to, aby rower był serwisowany zgodnie z naszymi zaleceniami, a wszystkie przeprowadzone przeglądy były odnotowywane w załączonej książeczce serwisowej. Jeśli zużycie lub uszkodzenia nie zostaną wykryte na czas, istnieje ryzyko awarii elementów konstrukcyjnych.

Jeśli zdarzy się to podczas jazdy, może to doprowadzić do poważnych obrażeń, a nawet do sytuacji zagrażających życiu.

Przed ponownym użyciem roweru należy wymienić zużyte lub uszkodzone elementy. Przed każdą jazdą, po każdym transporcie oraz po każdym pozostawieniu roweru bez nadzoru należy go sprawdzić. Nie użytkować roweru, jeśli nie znajduje się on w nienagannym stanie. W razie wątpliwości należy zwrócić się do specjalistycznego sprzedawcy.

Plan serwisowania

Należy przeprowadzać przeglądy w wyznaczonych odstępach czasu wyłącznie w autoryzowanym przez producenta serwisie.

Rodzaj przeglądu / czynności konserwacyjnej	Normalne użytkowanie	Intensywne użytkowanie, zwłaszcza przy częstym / sportowym użytkowaniu o charakterze zbliżonym do zawodowego
Pierwsza inspekcja	najpóźniej po 200 km / 2 miesiącach	najpóźniej po 100 km / 1 miesiącu
Następne inspekcje	co 2000 km / 1 raz w roku	co 500 km / co 2 miesiące
Wymiana elementów mających wpływ na bezpieczeństwo / elementów kontaktowych (np. kierownica i mostek)	po upadku lub wypadku / wytyczne producenta części /co najmniej co 10 lat	po upadku lub wypadku / wytyczne producenta części /co najmniej co 5 lat
Przy występowaniu niekorzystnych warunków, łańcuch może się zużyć szybciej. Wczesna wymiana przedłuży żywotność pozostałych elementów układu napędowego.		

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 swój rower zgodnie z opisem w punkcie 12.
 2. Prosimy przechowywać swój rower w suchych i niezakurzonych pomieszczeniach.
 3. Prosimy używać właściwych stojaków rowerowych (np. trójnóg, haki ściennie). Prosimy skonsultować się ze swym specjalistycznym sprzedawcą.
 4. Jeśli Państwa rower stoi jednym lub obydwa kołami na posadzce:
 - Prosimy co 2-3 tygodnie podnieść swój rower i ręką obracać koła o kilka obrotów.
 - Prosimy poruszać kierownicą w jedną i w drugą stronę.
 - Prosimy ręcznie obrócić kilka razy transmisją w kierunku przeciwnym do kierunku napędu
 - W przypadku ponownego uruchomienia prosimy przeprowadzić kontrolę według wytycznych z rozdziału 7.

14 Gwarancja, rękojmia

14.1 Rękojmia

W odniesieniu do wszystkich rowerów marki CUBE obowiązują ustawowe prawa z tytułu gwarancji zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi. Mogą one różnić się w zależności od kraju.

Osobą kontaktową w sprawie dochodzenia ustawowych roszczeń z tytułu rękojmi jest sprzedawca lub dystrybutor, u którego zakupiono produkt.

14.2 Świadczenia gwarancyjne

Oprócz tego, obejmujemy część naszych ram Cube i sztywnych widelców rozszerzonymi uprawnieniami gwarancyjnymi niż wynikającymi z mocy prawa:

Dla wszystkich ram i sztywnych widelców zapewniamy gwarancję od daty zakupu:

Aluminium	6 lat gwarancji
Karbon, aluminium-karbon	3 lata gwarancji

Jeśli pęknięcie nastąpi w tym czasie (od daty zakupu), wtedy zobowiązujemy się wymienić ten artykuł na taki sam lub podobny.

Zastrzegamy sobie możliwość naprawy uszkodzonej ramy lub jej części lub zamiany na odpowiedni model będący następcą uszkodzonego.

Jeśli odpowiednia wymiana ramy na ramę tego samego typu jest niemożliwa, wtedy zastrzegamy sobie prawo dostarczenia ramy zastępczej, która pod względem kształtu i koloru będzie mogła się różnić od reklamowanej.

Roszczenie o dostawę towaru tego samego typu nie przysługuje.

Prace związane z naprawą poza prawnie ustalonym okresem gwarancji zostaną przez nas przeprowadzone bezpłatnie lub zrekomensowane.

Przypadek szczególnie:

Niniejsza rozszerzona gwarancja nie obejmuje modeli FLYING CIRCUS i TWO15, a także wszystkich elementów wyposażenia związanych z wymianą ramy.

14.3 Postanowienia gwarancyjne

Świadczenia odnoszą się tylko do ram i widelców sztywnych, a nie do lakierowania lub elementów dekoracyjnych.

Koszty niezbędnych części montażowych spowodowane wymianą ramy (np. przerzutka, łożysko widelca, amortyzator itp.) nie są uwzględniane w postępowaniu gwarancyjnym i ponosi je Klient.

14.4 Wygaśnięcie roszczenia tytułem rękojmi / gwarancji

W przypadku zmian w konstrukcji roweru bez uprzedniej zgody producenta.

W przypadku doposażenia w napędy elektryczne dowolnego typu (np. silnik w piaście przedniej, silnik w piaście tylnej, silnik środkowy itp.).

W przypadku usterek i szkód:

- poprzez elementy dodatkowe (takie jak np. kieszenie, zamek, systemy bagażnikowe itp.)
- spowodowanych nieprzestrzeganiem wytycznych i instrukcji zawartych w niniejszej oryginalnej instrukcji obsługi.
- spowodowanych przez siłę wyższą, wypadek, niewłaściwe użytkowanie, niefachowo wykonane naprawy, niedostateczne serwisowanie / konserwację lub zużycie.
- które wynikają z użytkowania niezgodnego z przeznaczeniem (np. użytkowanie roweru niezgodnie z przypisaną kategorią (patrz 2.1.3 i 4.1); montaż widelca dwumostkowego; zwiększenie skoku zawieszenia; stosowanie większych tarcz hamulcowych; nadmierne obciążenie spowodowane skokami itp.).
- które wynikają z tego, że podczas wymiany części rowerowych nie zastosowano części zgodnych ze specyfikacją oryginalną ani części zamiennych zatwierdzonych przez firmę CUBE.

14.5 Książeczka serwisowa

Lista kontrolna do przeglądu przy odbiorze

Świadectwo dostawy

Ze względu na przepisy prawne dotyczące obowiązku informacyjnego w przypadku wycofania produktu z rynku, a także w związku z roszczeniami z tytułu rękojmi i gwarancji, należy wypełnić załączoną książeczkę serwisową przed lub w momencie przekazania sprzedanego roweru.

Sprzedawca musi szczegółowo omówić z klientem książeczkę serwisową, wypełnić ją i podpisać.

Swoim podpisem sprzedawca potwierdza, że przeprowadził kontrolę roweru zgodnie z listą kontrolną do przeglądu przy przekazaniu oraz udzielił klientowi instrukcji dotyczących prawidłowego użytkowania roweru zgodnie z instrukcją obsługi i wskazówkami bezpieczeństwa.

Uwaga dla sprzedawcy: Sprzedawca powinien zachować kopię w pełni wypełnionych i podpisanych przez obie strony umowy formularzy do celów dokumentacyjnych.

Należy sumiennie prowadzić książeczkę serwisową i przestrzegać zalecanych terminów przeglądów.

Podane w planie serwisowym odstępstwa stanowią ogólne wartości orientacyjne dla normalnej eksploatacji.

W niektórych sytuacjach eksploatacyjnych (w niekorzystnych warunkach) może dojść do zwiększonego obciążenia i przyspieszonego zużycia poszczególnych elementów, co może skutkować skróceniem okresów między przeglądami. Należy zadbać o to, aby rower był serwisowany zgodnie z naszymi zaleceniami, a wszystkie przeprowadzone przeglądy były odnotowywane w niniejszej książeczce serwisowej.

Jeśli zużycie lub uszkodzenia nie zostaną wykryte na czas, istnieje ryzyko awarii elementów konstrukcyjnych.