



INSTRUKCJA OBŚŁUGI

Producent:

SPRICK – Rowery sp. z o.o.

Ul. Zachodnia 76

66-200 Świebodzin Polska

SPIS TREŚCI

1.	O TEJ INSTRUKCJI	5
2.	JAK TO SIĘ NAZYWA	5
3.	CO TO ZA ROWER?	6
*	ROWER SZOSOWY	6
*	ROWER GÓRSKI	7
*	ROWER CROSSOWY - TREKKINGOWY	7
4.	DOBÓR ROWERU I BEZPIECZEŃSTWO	7
*	ZATRZASK WSPORNIKA SIODEŁKA	9
*	SPRZĘT ZAPEWNIĄCY BEZPIECZEŃSTWO	11
*	SPRAWDZENIE BEZPIECZEŃSTWA MECHANIZMÓW	13
5.	JAZDA BEZPIECZNA I ROZWAŻNA	14
*	WIADOMOŚCI PODSTAWOWE	14
*	PRZEPISY RUCHU DROGOWEGO	15
*	ZASADY PORUSZANIA SIĘ NA SZLAKACH	16
*	JAZDA W CZASIE DESZCZU	17
*	JAZDA NOCĄ	17
*	ŁAŃCUCH	21
6.	JAK TO DZIAŁA	22
*	ZATRZASK PIASTY	24
*	HAMULCE	27
*	ZMIANA BIEGÓW	29
*	NOSKI PEDAŁÓW I PASKI NOSKÓW	32
*	PEDAŁY BEZNOSKOWE	32
*	OPONY I DĘTKI	33
*	ZAWIESZENIE ROWERU	35
7.	OBSŁUGA I KONSERWACJA	36
8.	JAK DOSTAĆ SIĘ DO DOMU KIEDY COŚ SIĘ PSUJE	39
9.	O TWOIM DEALERZE	41
10.	KOMFORT I DZIAŁANIE DODATKOWEGO OSPRZĘTU	42
11.	MONTAŻ ROWERU	43
12.	WARUNKI GWARNACJI	47

13.

OSTRZEŻENIE:

Jazda na rowerze może być ryzykowna nawet w najlepszych warunkach. Prawidłowa obsługa roweru jest jednym z twoich obowiązków, ponieważ pozwala w znacznym stopniu zmniejszyć ryzyko odniesienia obrażeń. Ta instrukcja zawiera bardzo wiele OSTRZEŻEŃ i UWAG, które dotyczą przeważnie konsekwencji, jakie będziesz musiał ponieść w przypadku nieodpowiedniej obsługi bądź niedokładnego przeglądu swojego roweru – Wiele spośród OSTRZEŻEŃ i UWAG powtarza zdanie „możesz stracić kontrolę i upaść”. Jest to o tyle ważne, że każdy upadek może w efekcie spowodować poważne obrażenia lub nawet śmierć, powtarzanie tego zdania nie jest więc konieczne za każdym razem, kiedy mówimy o zagrożeniu upadkiem.

Kiedy wszystko inne zawodzi jest już za późno, aby czytać tę instrukcję. Nawet, jeśli poruszasz się na rowerze przez całe swoje życie, przydałoby ci się kilka świeższych informacji o sposobach jeżdżenia rowerem. Wyrobieniu w sobie kilku nowych nawyków i lepszego przewidywania wydarzeń. Dlaczego? Ponieważ rowery przechodzą bardzo gwałtowne zmiany od strony technologicznej, a to wpływa w dużym stopniu na sprawność, utrzymanie, komfort, funkcjonowanie oraz na bezpieczeństwo jazdy.

3. Co to za rower?

PAMIĘTAJ: Użytkowanie roweru na drodze publicznej polega na korzystaniu normalnym z dróg i szlaków zatwierdzonych i dopuszczających jazdę na rowerze. Większość drogowej sieci publicznej dopuszcza jednocześnie korzystanie przez rowery jak i inne środki transportu, w tym ruch zmotoryzowany. Rozsądne użytkowanie roweru w terenach górzystych, niekwalifikowanych, jako drogi-terenach wyboistych, ścieżkach kamienistych wymaga szczególnej rozwagi i ostrożności. Użycie w miejscach nieprzystosowanych, działania takie jak uprawianie wyczynowo sportu, skoki, zjazdy ze szczytów górskich w miejscach trudnych, uprawianie free style jest niedopuszczalne.

Rowery dla dorosłych można najogólniej podzielić na trzy rodzaje w zależności od zamierzonego użytkowania: Rowery Szosowe, Rowery Górskie i Rowery Crossowe (trekkingowe). Mimo wielu podobieństw w kształcie rowerów, każdy z nich został zaprojektowany z myślą o optymalnej eksploatacji w innych warunkach.

A jakiego rodzaju rowerem jest twój sprzęt?

ROWER SZOSOWY, czasami nazywany rowerem wyścigowym, ponieważ powstał na bazie rowerów używanych przez kolarzy i triathlonistów, służy do szybkiej jazdy po utwardzonej nawierzchni. Jest to najlżejszy, najbardziej aerodynamiczny i „najszybszy rodzaj roweru. Ponieważ jest przeważnie używany

do jazdy po gładkich nawierzchniach, jego ramę wykonano z materiałów maksymalnie sztywnych i możliwie najlżejszych; stąd też jego ramowa geometria posiada kształt mający umożliwiać natychmiastową reakcję na wysiłek rowerzysty. Materiały, z których jest wykonany, przede wszystkim koła, są o wiele lżejsze niż koła rowerów pozostałych typów, przede wszystkim, dlatego, że nie są tak często narażane na uderzenia. Opuszczona kierownica roweru szosowego, czasami dodatkowo wyposażona w aerodynamiczną dostawkę, została tak zaprojektowana, aby pozwolić jeźdźcy swobodnie nią manipulować zarówno podczas jazdy pod górę, jak i sprintu, a także, aby rowerzysta mógł ułożyć się w maksymalnie aerodynamicznej pozycji podczas ścigania się. Wysokociśnieniowe wąskie opony zmniejszają opór toczenia do minimum. Jednakże Rower szosowy może okazać się zbyt sztywny, aby wygodnie poruszać się po nawierzchniach gorszej jakości. Rama i jej komponenty mogą okazać się zbyt delikatne na wyprawy po bezdrożach, na których byłyby narażane na kontakt z nierówną nawierzchnią. Kształt i usytuowanie kierownicy zmusza rowerzystę do przyjęcia pozycji niezbyt wygodnej w czasie codziennych przejażdżek. Wąskie opony z kolei nie nadają się do jazdy po nieutwardzonej i nierównej nawierzchni.

ROWER GÓRSKI został tak zaprojektowany, aby użytkownik miał nad nim maksymalną kontrolę i mógł z niego długo korzystać podczas jazdy w bardzo zróżnicowanych warunkach terenowych. Każdy element roweru górskiego jest lepiej wzmocniony. Geometria ramy pozwala na najlepszą amortyzację na każdym podłożu, co pozwala ci szybko i z łatwością przemieszczać swoją masę, aby móc balansować rowem tak, jak tego wymagają warunki terenowe. Szerokie, mające dużą objętość opony dodatkowo absorbują wstrząsy i umożliwiają bardziej pewne trzymanie się także na powierzchniach sypkich i śliskich. Wielopozycyjne prze rzutki, zwykle do jazdy z 18 lub więcej prędkościami, pozwalają na poruszanie się w prawie każdych warunkach. Wiele rowerów górskich wyposażonych jest w amortyzatory, które dodatkowo absorbują wstrząsy i wibracje na nierównej nawierzchni.

Jednakże: Rower górski jest cięższy niż rower szosowy. Jego szerokie opony mają większy opór toczenia niż opony wyścigowe. Mimo iż jest dużo wygodniejszy dla większości użytkowników, to pozycja na nim jest zbyt mało aerodynamiczna. Rower górski nie jest najlepszy do długich, szybkich przejażdżek po utwardzonej nawierzchni.

ROWER CROSSOWY (trekkingowy), często też nazywany hybrydem, rowerem przełajowym albo trekkingowym, może być porównany tylko ze szwajcarskim szczytorem: jest uniwersalnym narzędziem, które może służyć do różnych celów. Nie jest ani tak szybki jak rower szosowy ani tak mocny jak rower górski. Rower crossowy jest właściwym wyborem dla takiego użytkownika,

który nie oczekuje maksymalnego przystosowania ani do jazdy na drodze ani po bezdrożach, ale komu tak naprawdę potrzebny jest rower, który będzie sobie radził dobrze w każdych warunkach: w jeździe miejskiej, na spacerze w lesie, czy długiej wyprawie turystycznej, wymagającej przewozu bagażu? Poprzez wymianę opon, kierownicy, manetek przerzutek i hamulców możesz dzięki swojemu sprzedawcy rowerów zmienić nieco swój rower crossowy, aby uczynić go nieco lepszym albo w warunkach szosowych albo na bezdrożach, dokładnie tak jak tego sam wymagasz.

4. Dobór roweru i bezpieczeństwo

Rowery charakteryzują się następującymi parametrami:

- dopuszczalna waga rowerzysty z bagażem - 100 kg
- maksymalna dopuszczalna waga (rower + rowerzysta+ bagaż) 120 kg.

Uwaga: każde przekroczenie wagi wiąże się z ryzykiem powstania poważnych uszkodzeń zarówno dla rowerzysty jak i dla roweru. Waga każdego roweru jest podana na etykiecie znajdującej się na kartonie. Najwyższa do przyjęcia waga bagażu jest zamieszczona na nośniku bagażu.

Upewnij się, czy twój rower jest dobrze dopasowany. Rower, zbyt duży lub zbyt mały dla rowerzysty, jest trudny do kierowania i może być niewygodny. Jeżeli twój rower nie jest odpowiednio dopasowany, możesz łatwo stracić nad nim kontrolę i upaść. Jeśli twój nowy rower nie jest odpowiednio dopasowany, poproś swojego dealera, aby go wymienił.

Wielkość ramy: twój dealer zarekomenduje ci najlepszy rozmiar ramy dla ciebie na podstawie informacji, których mu dostarczysz. Jeśli sam wybierasz dla siebie rower, to sprzedawca poświęci ci trochę czasu, aby dopasować odpowiednią ramę. Jeśli ktoś inny wybiera dla ciebie rower, na przykład jako prezent, ważne jest abyś upewnił się, że jest on odpowiednio dopasowany zanim zaczniesz nim jeździć.

Pierwsze sprawdzenie dopasowania rozmiaru ramy to tzw. pozycja stojąca. Jest ona podstawowym elementem dopasowania roweru. Jest to odległość od podłoża do górnej krawędzi rury ramy w miejscu, w którym twoje kroczki znajduje się, jeżeli staniesz okragiem w połowie odległości pomiędzy siodełkiem i wspornikiem kierownicy. Jeżeli nie możesz przyjąć tej pozycji będąc w butach do jazdy i stojąc swobodnie na piętach nie dotykając kroczem roweru, nie próbuj nawet jeździć na tym rowerze dookoła domu. Oznacza to, że ten rower jest zbyt duży, abyś mógł na nim bezpiecznie jeździć. Rower szosowy, którym nigdy nie jeździsz po bezdrożach powinien mieć minimalny prześwit pomiędzy twoim kroczem a ramą od 2 do 5 centymetrów. Natomiast rower crossowy powinien mieć prześwit do kroczka minimum 7 cm, a rower górski do jazdy w trudnym terenie powinien mieć prześwit 10 i więcej cm.

A jakiego rodzaju rowerem jest twój sprzęt?

Pozycja siodełka: prawidłowe wyregulowanie siodełka jest ważnym czynnikiem pomagającym uzyskać maksymalny komfort jazdy. Twój dealer ustawi dla ciebie siodełko tak jak podpowie mu to jego doświadczenie, tzn. w sposób, jaki odpowiadałby większości użytkowników. Jeśli uznasz, że pozycja siodełka nie jest dla ciebie wygodna, możesz dokonać kilku regulacji. Spójrz na rysunki 3a, b i c i zdecyduj, która z ilustracji przedstawia odpowiadające ci ustawienie siodełka przy twoim rowerze. Siodełko można regulować w trzech kierunkach:

1. Regulacja góra-dół. Długość twoich nóg określa wysokość siodełka. Siodełko będzie znajdowało się na odpowiedniej dla ciebie wysokości, kiedy w pozycji siedząc na nim możesz swobodnie kręcić pedałami opierając się na nich piętami. Aby sprawdzić odpowiednią wysokość siodełka należy:

- * usiąść na siodełku
- * położyć pięty na pedałach
- * obracać (na przykład do tyłu) korby suportu sprawdzając czy sięgasz do pedałów w dolnej pozycji bez przemieszczania się na siodełku.

Jeśli nie sięgasz lub twoja noga jest zbyt zgięta w dolnej pozycji korby oznacza to, iż wysokość twojego siodełka wymaga regulacji.

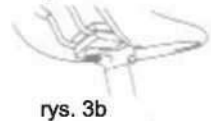
Aby wyregulować wysokość siodełka poluzuj śrubę mocującą wspornik siodełka w ramie (rys. 4a), lub zatrzask (4b) „open” i przesuвай wspornik siodełka tak jak sam uważasz w górę lub dół. Potem, po upewnieniu się, że osł jest w pozycji równoległej do górnej rury ramy roweru, dokręć ponownie śrubę mocującą siodełka na tyle mocno, żebyś nie był w stanie zmienić ustawionej pozycji siodełka. Sprawdź regulację tak jak to opisano powyżej. Pod żadnym pozorem na wsporniku siodełka nie może pojawić się oznaczenie „Minimum insertion” lub „Maximum extension” (Rys5).

Jeżeli twój wspornik siodełka wystaje ponad oznaczenie „Minimum insertion lub „Maximum extension (rys.5), może on ulec złamaniu, co z kolei może spowodować utratę kontroli nad rowerem i twój upadek.

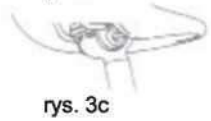
2. Regulacja do przodu i do tyłu. Poluzuj jarzmo siodełka (rys.3a, b lub c) i przesuń siodełko do



rys. 3a



rys. 3b

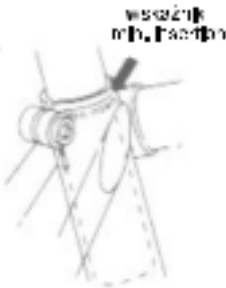


rys. 3c



rys. 4a

rys. 4b



rys. 5

tyłu lub do przodu na jego prowadnicach. Rozpocznij regulację od umieszczenia siodełka na środku, a potem przesuwaj je do przodu lub do tyłu aż znajdziesz pozycję, w której będzie ci najwygodniej. Następnie dokręć śruby lub nakrętki jarzma siodełka tak mocno jak potrafisz (20 Nm).

3. Regulacja płaszczyzny siodełka. Większość ludzi woli siodełka ułożone poziomo, lecz niektórzy rowerzyści preferują jazdę na siodełku z noskiem nieco podniesionym a niektórzy nieco opuszczonym. Aby zmienić płaszczyznę siodełka (rys. 3a) należy poluzować jarzmo, następnie podnieść lub opuścić nosek siodełka do pożądanej pozycji i dokręcić śruby lub nakrętki jarzma siodełka.

Siodełka z dwuśrubowymi mikro regulowanymi wspornikami siodełkowymi są regulowane poprzez stopniową zmianę pozycji dwóch śrub, które przytwierdzają siodełko do wspornika.

Następnie należy dokręcić mocno obydwie śruby. Siodełka z jedno bądź dwuśrubowymi zębatymi mechanizmami na wsporniku siodełka (rys. 3c) są regulowane przy pomocy klucza Allena (imbus), podniesienie bądź opuszczenie noska i dociągnięcie dwu śrub tak mocno jak tylko to możliwe.

Bardzo niewielkie zmiany pozycji siodełka mogą mieć znaczący wpływ na sposób jazdy i komfort. Dlatego też zawsze, kiedy zmieniasz pozycję siodełka, dokonuj tylko jednej zmiany ułożenia, zawsze o niewielki kąt dopóki nie znajdziesz pozycji najbardziej dla siebie wygodnej.

Po każdej regulacji siodełka nie zapomnij o dokładnym dociągnięciu mechanizmów regulacyjnych siodełka przed ponowną jazdą. Luźne jarzmo siodełka lub niedokręcona śruba mocująca (lub zatrzask) wspornika siodełka mogą spowodować zniszczenie wspornika albo utratę kontroli nad rowerem. Odpowiednio dokręcony mechanizm regulacyjny siodełka nie dopuści do żadnych zmian w ułożeniu siodełka w jakimkolwiek kierunku. Okresowo sprawdź czy dokręcenie mechanizmu regulacyjnego siodełka jest odpowiednie.

Wysokość i kąt ułożenia kierownicy: Każdy dobry rower wyposażony jest we wspornik kierownicy umożliwiający regulację wysokości położenia kierownicy oraz jej obrotu we wsporniku.

Wysokość kierownicy regulujemy poprzez regulowanie wysokości wspornika kierownicy. Odkręć w tym celu śrubę mocującą wspornik w rurze sterowej o kilka obrotów. Jeśli śruba podnosi się ponad wspornik, uderz w nią lekko

gumowym młotkiem aby odblokować klin. Potem ustaw wspornik w żądanej pozycji i dokręć śrubę mocno, abyś nie mógł zmienić położenia wspornika i kierownicy od pozycji przez siebie ustawionej.

Pod żadnym pozorem nie można wyciągać trzonu wspornika z rury sterowej powyżej oznaczenia „Maximum extension”. Jeżeli twój wspornik jest zbyt krótki, zbyt długi lub ma nieodpowiedni kąt rozwarcia, skontaktuj się ze swoim dealerem w celu jego wymiany na inny.



rys. 6

UWAGA: W przypadku niektórych rowerów zmiana wysokości wspornika kierownicy może mieć wpływ na naciąg linki przedniego hamulca, uniemożliwiając jego właściwe użycie. W tym wypadku powinieneś zgłosić się ze swoim rowerem do dealera aby odpowiednio wyregulował przedni hamulec przed ponowną jazdą, lub jeśli potrafisz powinieneś zrobić to sam.

OSTRZEŻENIE: Oznaczenie „Minimum insertion” na wsporniku kierownicy nie powinno być widoczne ponad górną częścią sterów (patrz rys. 6).

Jeżeli wspornik wystaje ponad to oznaczenie to może on uszkodzić rurę sterową widelca lub może sam ulec złamaniu, przez co możesz stracić kontrolę nad rowerem i upaść.

Kąt ustawienia kierownicy we wsporniku można zmienić poprzez odkręcenie śruby, opaski kierownicy, obrócenie kierownicy i scentrowanie jej we wsporniku oraz dokręcenie śruby opaski na tyle mocno, aby kierownica nie poruszyła się względem wspornika.

OSTRZEŻENIE:

Nieodpowiednie dokręcenie śruby mocującej wspornik w rurze sterowej lub śruby opaski kierownicy może przeszkodzić w kierowaniu i w konsekwencji doprowadzić do utraty kontroli nad rowerem i upadku. Jeśli możesz poruszyć wspornikiem względem przedniego koła lub skrócić kierownicą w stosunku do wspornika, należy dokręcić śruby.

Regulacja położenia manetek: Dźwignie hamulców i manetki przerzutek są umieszczone tam, gdzie najbardziej odpowiada to większości ludzi. Kąt tych manetek i ich ułożenie na kierownicy mogą być zmienione. Poproś swojego dealera, aby ci pokazał jak to zrobić lub aby to zrobił dla ciebie.

Regulacja położenia dźwigni hamulców: Wiele rowerów posiada dźwignie hamulców, których wysięg można regulować dla lepszego ich osiągnięcia. Jeśli masz małe dłonie i ciężko ci dosięgnąć dźwignię hamulca, twój dealer może ci je albo wyregulować dla łatwiejszego chwytu, albo dopasować krótsze dźwignie hamulców.

OSTRZEŻENIE: im krótszy jest wysięg dźwigni hamulców, tym trudniej jest dobrze ustawić hamulce. Pełna siła hamowania jest najłatwiej osiągalna przy pełnym wysięgu dźwigni. Niewłaściwie wyregulowana dźwignia może nie pozwolić na wykorzystanie pełnej siły hamowania i w efekcie spowodować utratę kontroli nad rowerem i doprowadzić do poważnych obrażeń lub nawet śmierci.

A. SPRZĘT ZAPEWNIĄCY BEZPIECZEŃSTWO

OSTRZEŻENIE: Wiele krajów (w tym także Polska) wymaga konkretnego wyposażenia zapewniającego bezpieczeństwo. Twoim obowiązkiem jest zapoznać się z przepisami dotyczącym tego sprzętu w kraju, w którym jeździsz na rowerze i dostosowanie się do nich. Szczególne znaczenie ma zapewnienie sobie odpowiedniego zestawu poprawiającego twoje bezpieczeństwo w taki sposób jak tego wymagają od ciebie przepisy.

Kask: Co prawda nie wszystkie kraje nakładają obowiązek używania kasku, lecz zdrowy rozsądek sugeruje, abyś nosił zawsze jeden z kasków mających certyfikaty bezpieczeństwa SNELL, ANSI lub TUV bez względu na to czy jest to obowiązkowe w twoim kraju, czy też nie.

W przypadku większości obrażeń odnoszonych przez rowerzystów mamy także do czynienia z obrażeniami głowy, których można uniknąć stosując się do naszej sugestii. Twój dealer posiada duży wybór atrakcyjnych kasków i może ci polecić jeden z nich, który cię w pełni usatysfakcjonuje. Jednak właściwy kask to nie tylko przejaw najnowszej mody. Musi on przede wszystkim być odpowiednio dopasowany i noszony w taki sposób, aby spełniał swoją rolę. Poproś, więc swojego dealera o pomoc w dopasowaniu i odpowiednim wyregulowaniu twojego kasku.

OSTRZEŻENIE: Zawsze noś kask podczas jazdy na rowerze. Pamiętaj, aby pasek pod brodą był odpowiednio zapięty. Nieodpowiednie zamocowanie paska kasku może w razie wypadku przyczynić się do poważnych obrażeń cielesnych lub nawet śmierci.

A jakiego rodzaju rowerem jest twój sprzęt?

Odblaski: Są to równie ważne elementy wyposażenia zabezpieczającego, które są integralną częścią roweru.

W wielu krajach wymagane jest, aby każdy rower był wyposażony w odblaski z przodu, z tyłu, na kołach i pedałach. Zadaniem odblasków jest wychwycenie i odbicie światła ulicznych i samochodowych abyś mógł być zauważony i rozpoznany, jako poruszający się rowerzysta.

OSTRZEŻENIE: Nie zdejmuj nigdy odblasków ani ich mocowań ze swojego roweru, są one niezależną częścią systemu bezpieczeństwa. Zdjęcie odblasków może zmniejszyć twoją widzialność dla innych użytkowników drogi. Zderzenie z innym pojazdem często może doprowadzić do poważnych obrażeń lub nawet śmierci.

Pamiętaj: odblaski nie mogą zastąpić świateł. Zawsze wyposaż swój rower w światła mające homologację w twoim kraju.

Światła: Jeśli jeździsz rowerem po zmierzchu, twój rower musi być wyposażony w światła abyś mógł widzieć drogę i mógł dostrzec niebezpieczeństwo na drodze, lecz przede wszystkim aby inni mogli widzieć ciebie. Prawo o ruchu drogowym traktuje rower tak jak każdy inny pojazd na drodze. Oznacza to, iż masz obowiązek posiadać zarówno przednie, jak i tylne światła, które należy włączyć po zmierzchu. Twój dealer rowerów może ci polecić odpowiednią baterię lub generator, które zapewnią dopływ prądu odpowiedni dla twojego rodzaju oświetlenia, lub niezależne bateryjne lampy przednie i tylne.

OSTRZEŻENIE: Odblaski nie mogą zastąpić właściwych świateł. Do twoich podstawowych obowiązków należy wyposażenie roweru w posiadające homologację światła. Jazda w czasie szarówki i w nocy bez świateł jest niezwykle niebezpieczna.

Dzwonek: Polski Kodeks Drogowy wymaga, aby każdy rower posiadał również sprawny dzwonek.

B. SPRAWDZENIE BEZPIECZEŃSTWA MECHANICZNEGO

Oto sposób na proste, zajmujące nie więcej niż sześćdziesiąt sekund sprawdzenie bezpieczeństwa mechanicznego, które powinno wejść ci w nawyk 1 które powinieneś robić za każdym razem, kiedy masz zamiar wsiąść na rower.

Nakrętki, śruby i linki: Unieś przednie koło ponad ziemię o 5-7cm, następnie puść rower pozwalając mu uderzyć kołem o podłoże. Czy coś stuka lub coś wyczuwasz albo wydaje się zbyt luźne? Obejrzyj szybkim ruchem cały rower. Czy jakieś części bądź elementy wyposażenia wydają się luźne? Jeśli tak, zabezpiecz je. Jeśli nie jesteś pewien, poproś o pomoc kogoś o większym niż twoje doświadczeniu.

Opony i koła: Czy twoje opony są dobrze napompowane? Sprawdź to kładąc jedną rękę na siodelku, jedną na kierownicy i wsporniku kierownicy a następnie dociskając do podłoża rower ciężarem swojego ciała obserwuj ugięcie opon. Porównaj to, co zauważysz z tym, co wiesz na temat odpowiedniego zachowania i wyglądu dobrze napompowanych opon.

Jeżeli zauważysz nieprawidłowość dopompuj opony. W rozdziale 6.G.1 możesz znaleźć szczegóły dotyczące zalecanego ciśnienia w oponach. Czy opony mają odpowiedni kształt? Zakręć każdym z kół powoli, aby sprawdzić czy nie ma na nich nacięć na bieźniku i krawędzi. Wymień zniszczone opony zanim pękną same.

oła wyglądają prawidłowo? Zakręć każdym z kół i zaobserwuj czy jest prześwit między klockami hamulca i obręczą i czy koło nie jest scentrowane. Jeśli koło scentrowało się, bądź ociera o klocki hamulca, powinieneś zaprowadzić swój rower do serwisu, aby można było koło nacentrować.

UWAGA Koła muszą być wycentrowane, żeby hamulce mogły działać poprawnie. Centrowanie kół jest operacją wymagającą specjalistycznych narzędzi i pewnego doświadczenia. Nie próbuj sam centrować koła, chyba, że potrafisz to robić i masz odpowiednie przygotowanie i narzędzia niezbędne do poprawnego wykonania tej operacji.

W rowerach, w których obręcz stanowi część układu hamulcowego istnieje niebezpieczeństwo jej uszkodzenia na skutek naturalnego procesu zużycia, dlatego producent kół stosuje oznaczenia ostrzegawcze w postaci rowka na obwodzie obręczy, który w procesie hamowania zwłaszcza przy wytartych klockach hamulcowych może ulec zatarciu. Brak widocznego rowka na wysokości szczęk hamulcowych, świadczy o zużyciu powierzchni obręczy i osłabieniu konstrukcji w zakresie jej wytrzymałości. Użytkownik bezwzględnie winien wymienić takie obręcze na nowe posiadające widoczne oznaczenia. Przy ocenie stanu obręczy należy zwrócić szczególną uwagę na odkształcenia, pęknięcia i ubytki mogące powstać podczas eksploatacji roweru w ciężkim terenie, na styku z przeszkodami i wybojami w drodze. Dalsze użytkowanie roweru z uszkodzonymi obręczami może doprowadzić do wypadku, w wyniku którego rowerzysta jest narażony na zranienie bądź śmierć. Obręcze uszkodzone mechanicznie należy wymienić na nowe wolne od wad.

Hamulce: Naciśnij dźwignie hamulców. Czy blokady szczęk hamulców są w pozycji zamkniętej? Czy pancerze linek są dobrze zamocowane? Czy klocki hamulców dotykają obręczy już po naciśnięciu dźwigni o około 2-3 cm? Czy daje się osiągnąć pełną siłę hamowania pod-czas dalszego naciskania dźwigni bez dotykania nią kierownicy? Jeżeli nie, oznacza to, że twoje hamulce należy wyregulować. Zajrzyj do rozdziału 6.C.1 i 6.C.2, aby dowiedzieć się szczegółowo jak to zrobić.

OSTRZEŻENIE: Jazda ze źle wyregulowanymi hamulcami lub zużytymi klockami hamulcowymi jest bardzo niebezpieczna i może być przyczyną upadku i poważnego zranienia lub nawet śmierci.

Zatrzaski: Czy zatrzaski kół przedniego i tylnego oraz zatrzaski wspornika siodełka są odpowiednio wyregulowane i czy znajdują się w pozycji zamkniętej? Szczegóły ich regulacji znajdziesz w rozdziale 6.A.

OSTRZEŻENIE: Jazda z nieprawidłowo wyregulowanymi zatrzaskami kół może spowodować chybotanie koła i jego wypięcie od reszty roweru, co może w efekcie doprowadzić do zniszczenia roweru oraz obrażeń cieleśnych a nawet śmierci.

Ustawienie kierownicy i siodełka: Czy wsporniki siodełka i kierownicy są w pozycji równo-ległej do górnej rury ramy? Czy są odpowiednio dokręcone i nie możesz zmienić ich pozycji?

Uchwyty kierownicy: Czy uchwyty kierownicy są odpowiednio zabezpieczone, w dobrym stanie ogólnym? Jeśli nie, należy je wymienić. Czy zakończenia uchwytów są zaślepienie? Jeśli nie, należy je zaślepić przed rozpoczęciem jazdy.

OSTRZEŻENIE: Poluzowane bądź zniszczone uchwyty kierownicy mogą być przyczyną utraty kontroli nad rowerem i upadku. Niezaślepienie końce kierownicy mogą cię skaleczyć a nawet spowodować poważniejsze obrażenia w razie nawet lekkiego wypadku.

OK: Teraz włóż na głowę swój kask i ruszaj na przejażdżkę.

OSTRZEŻENIE: wprowadzanie samodzielnych zmian w wyposażeniu czy też konstrukcji roweru tj. np. montowanie wysięgnika na kierownicy roweru wyścigowego, innego niż zalecane dla danego typu obręczy rozmiaru opon, dłuższej korby może doprowadzić do utraty stabilności podczas użytkowania roweru w wyniku, czego może dojść do upadku i odniesienia obrażeń oraz uszkodzeń roweru.

C. BAGAŻNIK, KOSZYK, SIEDZENIE DLA DZIECKA, PRZYCZEPKA

Nie należy modyfikować konstrukcji roweru. Każdy rower jest wyprodukowany zgodnie z zatwierdzoną przez producenta specyfikacją i producent gwarantuje jego bezpieczeństwo. Jeśli rower jest wyposażony w bagażnik i koszyk, należy przestrzegać podanego maksymalnego obciążenia. Pozwoli to na zachowanie stabilności podczas jazdy, hamowania i zmiany kierunku jazdy.

W żadnym wypadku obciążenie bagażnika nie może przekraczać 10 kg, a koszyka 5kg.

INFORMACJE O SPOSOBIE MOCOWANIA BAGAŻNIKA ROWEROWEGO

(tam gdzie występuje)

1. Zawsze należy zadbać o prawidłowy sposób i miejsce zamocowania bagażnika do roweru z uwzględnieniem zalecanego przez producenta momentu dokręcenia elementów złączających oraz specyfikację tych elementów (np. wymiary, kształt, wytrzymałość) - dla bezpieczeństwa zleć montaż wyspecjalizowanemu serwisowi.
2. Bagażnik ma oznaczoną maksymalną ładowność tj. maksymalne obciążenie konstrukcyjne oraz to, czy jest on lub nie jest on odpowiedni do przymocowania fotelika rowerowego (bagażnik stosowany do rowerów ma mieć trwałe oznaczenia producenta, numer normy i dopuszczalną nośność)
3. Nigdy nie należy przekraczać zalecanego, dopuszczalnego obciążenia na bagażniku zainstalowanym w rowerze
4. Przed każdorazowym użyciem zaleca się sprawdzić czy elementy złączne są odpowiednio dokręcone
5. Zaleca się, żeby bagaż przewożony na rowerze był zawsze umiejscowiony na bagażniku
6. Nie należy zmieniać konstrukcji bagażnika. Wszelkie samodzielne zmiany mogą przyczynić się do utraty cech wytrzymałościowych i powstania niebezpiecznych sytuacji.
7. Bagażnik nie jest zaprojektowany do ciągnięcia przyczepki

8. Uwagi:

- a. gdy bagażnik jest obciążony mogą się zmienić właściwości jezdne roweru (zwłaszcza łatwość kierowania i skuteczność hamowania),
- b. zawsze należy się upewnić czy bagaż jest bezpiecznie przymocowany do bagażnika, zgodnie z instrukcją producenta oraz że nie ma żadnych luźnych pasków, które mogą wciąć się w koło
- c. zadbaj o umieszczenie odblasku lub lampy, tak, aby nie była ona zasłonięta, gdy bagaż jest przymocowany do bagażnika
- d. Umieszczaj tak bagaż, aby był równomiernie rozłożony po obu stronach bagażnika.
- e. Bagaż powinien być solidnie zamocowany na bagażniku lub w koszyku, tak, aby nie zakłócać skutecznego działania oświetlenia I dzwonka.
- f. Bagaż nie może zasłaniać widoczności lub być przyczyną braku stabilności czy też nieskutecznego hamowania.
- g. Samodzielne montowanie na bagażniku rowerowym siedzenia dla dziecka może wpłynąć niekorzystnie na stabilność i bezpieczeństwo prowadzenia roweru.
- h. Nie przewiduje się montażu siedzenia dla dziecka czy też przyczepki, jeśli miałyby to wpłynąć niekorzystnie na stabilność I prowadzenie roweru.
- i. Rowery powinny być przewożone w pozycji stojącej jak "do jazdy", umieszczone w specjalnych, opracowanych do tego celu bagażnikach rowerowych, montowanych na samochodach.
- j. W czasie nieprawidłowego transportu, na ułożyskowanie kierownicy działają dynamiczne siły mogące spowodować jego zużycie I uszkodzenia. Zaleca się stosowanie do transportu specjalnych uchwytów.

SIŁY DOKRĘCANIA ŚRUB

Należy przestrzegać podanych przez producenta informacji na temat siły, z jaką należy dokręcić śruby I nakrętki. W przeciwnym razie może dojść do uszkodzenia części I zaistnienia ryzyka wypadku dla rowerzysty. •Śruba wspornika siodła - wartość 18-20Nm

•Śruba do wspornika siodła z główką - wartość 18-21Nm

•Śruba do wspornika siodła bez główki - wartość 24-

26Nm •Śruba wspornika kierownicy - wartość 20- 22Nm

•Śruba do wspornika typu ahead - wartość 10-12Nm

•Śruby pedałów - wartość 36-41Nm

•Śruby mocujące bagażnik - wartość 20-22Nm •Nakrętki

koła przedniego I tylnego -wartość 23-27Nm

5. Jazda bezpieczna i rozważna

Jak każdy inny sport jazda na rowerze niesie ze sobą pewne ryzyko obrażeń cielesnych, ryzyko uszkodzenia sprzętu. Decydując się na jazdę rowerem Ty sam powinieneś być świadom tego ryzyka - nie ci ludzie, którzy sprzedali ci rower, ani nie ci, którzy go wyprodukowali, także nie ci, którzy odpowiadają za utrzymanie dróg i szlaków, po których się poruszasz. Właśnie ty odpowiadasz za samego siebie. Musisz, więc poznać i przećwiczyć zasady bezpiecznej i rozważnej jazdy rowerem.

A. WIADOMOŚCI PODSTAWOWE

1. Zawsze dokonaj sprawdzenia bezpieczeństwa mechanicznego roweru (rozdział 4.C) zanim wsiądziesz na swój rower.
2. Zawsze noś podczas jazdy kask z homologacją SNEL, ANSI lub TUV
3. Zawsze noś buty, które dobrze leżą na twoich stopach i trzymają się dobrze pedałów. Nigdy nie jeźdź z bosymi stopami lub w sandałach.
4. Zapoznaj się dokładnie z zabezpieczeniami, które posiada twój rower.
5. Noś jaskrawe, dobrze widoczne ubrania, które nie są jednak zbyt luźne, aby uniknąć zaczepienia o ruchome części roweru lub wystające obiekty na trasie twoich przejazdów.
6. Nie przewiduje się możliwości montażu siedzenia dla dziecka czy też przyczepki rowerowej, jeśli miałyby to wpłynąć na stabilność i prowadzenie roweru.

B. PRZEPISY O RUCHU DROGOWYM

1. Zapoznaj się z zasadami i prawami o poruszaniu się na rowerze w Polsce lub w kraju, w którym przebywasz. Wiele miejscowości ma swoje przepisy dotyczące ruchu rowerowego, jeżdżenia po chodnikach, ścieżkach rowerowych, szlakach, itp. Wiele państw wprowadziło nakaz noszenia kasków, zasady przewożenia dzieci i specjalne prawa o poruszaniu się na rowerze. W Polsce rowerzysta jest zobowiązany do przestrzegania tych samych zasad, co kierujący samochodami i motocyklami. Przestrzeganie przepisów o ruchu drogowym i za poznanie się z nimi jest twoim obowiązkiem.
2. Jesteś współużytkownikiem drogi i ścieżek, po których się poruszasz - są tam, więc motocykliści, piesi i inni rowerzyści. Szanuj ich prawa i bądź tolerancyjny.
3. Jeźdź ostrożnie, tzn. pamiętając o tym, że pozostali użytkownicy drogi są święcie przekonani, że to, co oni sami robią i gdzie jadą powinno być dla ciebie oczywiste.
4. Patrz przed siebie na drogę, po której będziesz za chwilę jechał i bądź gotowy zareagować odpowiednio na:

- pojazdy, które zwalniają lub skręcają tuż przed tobą, włączają się do ruchu lub zjeżdżają na pas, po którym ty się poruszasz albo też nadjeżdżają z tyłu,
 - otwierające się drzwi samochodów zaparkowanych przy trasie twojego przejazdu,
 - pieszych pojawiających się przed tobą, dzieci bawiące się w pobliżu drogi,
 - studzienki, koleiny i żwir, tory kolejowe i tramwajowe, pozostałości po remontach i wykopach oraz inne przeszkody, które mogłyby zmienić kierunek twojej jazdy, zablokować koło twojego roweru lub w inny sposób narazić na utratę kontroli i spowodowanie wypadku.
5. Jedź zawsze po wyznaczonych pasach dla rowerów, ścieżkach rowerowych lub po prawej stronie pasa jezdni, w kierunku z prądem ruchu ulicznego i tak blisko krawędzi jezdni jak to tylko możliwe.
 6. Zatrzymaj się tam, gdzie wymagają tego znaki drogowe i światła uliczne; zawsze zwolnij i rozejrzyj się na boki na skrzyżowaniach. Pamiętaj, że rower zawsze przegrywa kolizję z po-jazdami silnikowymi, a więc bądź gotowy, aby ustąpić nawet wtedy, kiedy ty masz pierwszeństwo przejazdu.
 7. Używaj rąk do sygnalizowania zamiaru skrętu i zatrzymania. Naucz się obowiązujących w twoim miejscu zamieszkania reguł poruszania się na rowerze, aby poprawnie sygnalizować te manewry.
 8. Nigdy nie jedź na rowerze ze słuchawkami na uszach. Zagłuszają one hałasy uliczne i sygnały pogotowia, dekoncentrują cię i nie zwracasz w należyтым stopniu uwagi na to, co się dzieje w twoim otoczeniu a także na ewentualne właśnie powstałe usterki roweru, które mogą spowodować utratę kontroli nad nim.
 9. Nigdy nie przewoź pasażerów, z wyjątkiem małych dzieci, mających na głowie homologowany kask i zabezpieczonych w siodełku przystosowanym do przewożenia dzieci.
 10. Nigdy nie przewoź na rowerze niczego, co mogłoby zasłaniać ci widoczność lub zmniejszać twoją kontrolę nad rowerem, albo też mogłoby dostać się w ruchome części roweru.
 11. Nigdy nie chwytaj się innego roweru, aby cię ciągnął.
 12. Nie próbuj robić wyczynów kaskaderskich, stawać na kole ani podskakiwać. Może to doprowadzić do wypadku i zniszczenia twojego roweru.
 13. Nie omijaj slalomem stojących lub poruszających się powoli pojazdów ani nie wykonuj ruchów, które mogłyby zdziwić bądź zdekoncentrować współużytkowników drogi.
 14. Obserwuj drogę i ustępuj pierwszeństwa przejazdu.
 15. Nigdy nie jedź na rowerze będąc pod wpływem alkoholu ani lekarstw.
 16. Jeśli to możliwe, unikaj jazdy w złych warunkach pogodowych, kiedy ograniczona jest widoczność, po zmierzchu lub w nocy i kiedy jesteś bardzo zmęczony. Każdy z tych czynników zwiększa ryzyko wypadku.

C. ZASADY PORUSZANIA SIĘ NA SZLAKACH

1. Bądź czujny. Jeśli stanie się coś złego, kiedy jeździsz po bezdrożach, pomoc może znajdować się bardzo daleko od miejsca, w którym ty jesteś. Przeczytaj rozdział, 8 aby dowiedzieć się, jakie wyposażenie powinieneś posiadać w czasie takich wypraw.
2. Nie wyjeżdżaj samotnie do miejsc oddalonych. Nawet, jeśli jedziesz z grupą, powinieneś mieć ze sobą kogoś, kto zna dany teren i może zaplanować czas powrotu.
3. Jazda w terenie jest dużo trudniejsza niż po utwardzonej nawierzchni. Ucz się stopniowo wybierając na początku łatwiejszy teren i potem zwiększając stopień trudności.
4. Naucz się zasad poruszania się po bezdrożach, jakie obowiązują na danym terenie i przestrzegaj ich. Pamiętaj, aby nie naruszać własności prywatnej. Nie jeźdź na tereny gdzie nie jesteś mile widziany i na te, na które wjazd jest zabroniony.
5. Jesteś tylko współużytkownikiem szlaku razem z pozostałymi wędrowcami, poruszającymi się konno i z innymi rowerzystami. Szanuj ich prawa i bądź tolerancyjny, jeśli zdarzy im się naruszyć twoje.
6. Ustup pierwszeństwa pieszym i zwierzętom. Jedź w taki sposób, aby nie stwarzać zagrożenia i nie przstraszyć ich.
7. Jeżeli poruszasz się w terenie chronionym powinieneś trzymać się wyznaczonego szlaku. Nie wdawaj się w zabawę polegającą na jeździe po zniszczonej erozją nawierzchni lub po błocie, narażając się na niepotrzebne poślizgi. Nie zakłócaj życia w środowisku naturalnym lub na pastwiskach. Nie wolno ci również dokonywać zmian w ekosystemie przez wyznaczanie nowych szlaków wśród roślinności czy też w poprzek strumieni.
8. Jesteś zobowiązany do zminimalizowania swojego wpływu na środowisko. Poruszaj się na rowerze zgodnie z zasadą: zostaw wszystko w takim stanie, w jakim zastałeś i zawsze zabierz ze sobą wszystko, co przywiołeś.

D. JAZDA W CZASIE DESZCZU I NA MOKREJ NAWIERZCHNI

OSTRZEŻENIE: Deszcz i mgła wpływają niekorzystnie na stan na wierzchni i widoczność zarówno dla rowerzystów jak i innych użytkowników drogi. Ryzyko wypadku znacznie wzrasta w warunkach dużej wilgotności.

W czasie wilgoci siła hamująca twoich hamulców (oraz innych pojazdów współużytkujących drogę) zmniejsza się drastycznie i zmniejsza się także opór, jaki stawiają opony. Sprawia to, że kontrolowanie prędkości staje się trudniejsze „łatwo, zatem stracić panowanie nad rowerem.

Aby zapewnić sobie odpowiednie hamowanie i zatrzymywanie się na mokrej nawierzchni, należy jechać wolniej i wcześniej zaczynać hamowanie, bardziej pulsacyjnie niż w warunkach suchych. Patrz również rozdział 6.C.

E. JAZDA NOCĄ

Jazda na rowerze w nocy jest dużo bardziej niebezpieczna niż jazda w ciągu dnia. Stąd, więc rada, aby dzieci nigdy nie jeździły na rowerze po zmroku lub w nocy. Dorośli również powinni wystrzegać się jazdy w takich warunkach, chyba, że jest to absolutnie niezbędne.

OSTRZEŻENIE: Jazda po zmroku, w nocy lub w okresach ograniczonej widoczności bez prawidłowego oświetlenia roweru jest niebezpieczna i może doprowadzić do odniesienia poważnych obrażeń lub nawet śmierci.

Nawet, jeśli wspaniale widzisz w warunkach ciemności, wielu innych użytkowników drogi nie posiada tego daru. Rowerzysta jest nie zawsze łatwo zauważalny dla prowadzących pojazd i pieszych po zmroku, w czasie nocy i innych okresach ograniczonej widoczności. Jeżeli musisz jeździć w takich warunkach zrób wszystko, co w twojej mocy, aby postępować zgodnie z lokalnymi przepisami dotyczącymi jazdy nocą. Jeźdź zgodnie z postanowieniami Kodeksu Drogowego i zasadami poruszania się na szlaku. Zachowuj nawet większą ostrożność stosując się do następujących uwag:

Przed rozpoczęciem jazdy po zmroku lub w nocy, wykonaj następujące czynności, aby być lepiej widocznym:

- zapewnij swojemu rowerowi odpowiednie odblaski i odpowiednio je zamocuj
- zakup i zainstaluj odpowiednie baterie lub prądnicę zasilające światło przednie i tylne
- noś odblaskowe akcesoria na swoim ubraniu, takie jak kamizelka odblaskowa, odblaskowe opaski na ręce i nogi, paski na kasku, oraz każdego rodzaju odblaskowe akcesoria, które polepszą twoją widzialność dla zbliżających się innych użytkowników drogi.
- upewnij się, że twoje ubranie i inne przewożone przez siebie rzeczy nie zasłaniają odblasków i świateł

Podczas jazdy po zmroku i w nocy:

- jeźdź powoli, unikaj okolic o dużym natężeniu ruchu, nieoświetlonych i takich, w których ograniczenie prędkości wynosi powyżej 60 km/h
- unikaj trudnych dróg, jeśli to możliwe, jeźdź po szlakach dobrze ci znanych

F. WYPOSAŻENIE

Zgodnie z wymogami norm krajowych i bezpieczeństwa, rower musi być wyposażony przez użytkownika w:

1. z tyłu w odblask (światło) w kolorze czerwonym
2. dzwonek przy kierownicy
3. z przodu w światło w kolorze białym (bezbarwnym) obowiązkowe w przypadku użytkowania roweru po zmroku

Dodatkowo zaleca się, aby doposażyć rower w następujące elementy:

1. z boku na szprychach kół odblaski w kolorze żółtym
2. na pedałach z przodu i z tyłu odblaski w kolorze żółtym

Uwaga: dla własnego bezpieczeństwa należy zawsze skontrolować zgodność sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej posiadanego roweru z normami europejskimi.

G. RYZYKO WKRĘCENIA W RUCHOME ELEMENTY

Rower nie stanowi dla użytkownika zagrożenia, jeśli chodzi o ryzyko wkręcenia, zaczepienia czy przytrzaśnięcia przez ruchome elementy, podczas użytkowania i wykonywania czynności konserwacyjnych zgodnie z zaleceniami niniejszej instrukcji. Konstrukcja roweru eliminuje to ryzyko.



Długość łańcucha jest określona w momencie projektowania roweru i jest kompatybilna z jego geometrią i przeznaczeniem. Jest to jedna z tych części, które w rowerze zużywają się najszybciej. Nadmierne wyciągnięcie będzie powodowało złą pracę, ale także niszczenie zębátky w kasecie i korbie. Głośna praca napędu i przeskakiwanie łańcucha między zębátkami, świadczy o konieczności sprawdzenia i wyregulowania pracy przerzutki oraz sprawdzenia czy łańcuch się nie rozciągnął. Podczas eksploatacji łańcuch przenosząc napęd w rowerze ulega stopniowemu naturalnemu zużyciu, co objawia się słabnącym naciągami i trudnościami napotykanymi przy zmianie przełożeń, oraz ocieraniem i obijaniem łańcucha o ramę roweru. Za prawidłowy naciąg łańcucha na wybranym przełożeniu odpowiada wózek przerzutki sterowany za pomocą linki i sprężyny. Regulacje w tym zakresie możemy wykonać korzystając z podpowiedzi w instrukcji bądź zlecić do wykonania w serwisie. Brak możliwości wyregulowania pracy napędu może świadczyć o konieczności wymiany łańcucha na nowy, którą to czynność zaleca się wykonać w serwisie rowerowym posiadającym odpowiednie narzędzia pomiarowe oraz klucz do prawidłowego skuwania ogniw.

Maksymalne wyciągnięcie łańcucha nie powinno być większe niż o 1% jego fabrycznej długości. Do zmierzenia stanu wyciągnięcia łańcucha służy specjalistyczny klucz pomiarowy (miarka, dostępna w większości sklepów z częściami rowerowymi) lub samodzielny pomiar sporządzony linijką. Fabrycznie, odległość między sworzniami pary ogniw (wewnętrznej i zewnętrznej) wynosi 2,54 cm (1 cal) – i wystarczy, że zmierzyc odległość pomiędzy dwoma, dowolnymi sworzniami (bolcami łączącymi ogniwa), biorąc pomiędzy nie jeszcze jeden. Dokonując sprawdzenia 10, 20 takich połączeń w miarę precyzyjnie można określić poziom zużycia łańcucha. Miarką, natomiast można szybko sprawdzić czy łańcuch wyciągnął się o 0,75% czy o 1%. Jeżeli łańcuch jest już wyciągnięty o zadaną długość, wypustki miernika całkowicie schowają się w łańcuchu. Jeżeli łańcuch nadaje się jeszcze do eksploatacji, wypustka nie wejdzie całkowicie do środka.

W przypadku rowerów z jedną zębatką i pojedynczą tarczą zębatą, szybkie sprawdzenie naciągnięcia dokonać można poprzez dociśnięcie łańcucha od dołu palcami i jeżeli pozwoli na podniesienie go powyżej 10 mm to należy dokonać korekty ustawienia cofając koło tylne. Brak możliwości uzyskania poprawy naciągu świadczy o nadmiernym zużyciu i konieczności wymiany łańcucha. Łańcuch rowerowy wymaga bieżącej dbałości ze strony użytkownika roweru. Zerwanie się łańcucha podczas jazdy, uniemożliwi jej kontynuowanie, ale również może doprowadzić do wypadku w wyniku, którego odniesiemy obrażenia bądź śmierć. Dla utrzymania maksymalnej sprawności napędu w rowerze niezbędna jest: bieżąca konserwacja łańcucha, wolnotrybu /koronki oraz tarcz suportu w zakresie ich oczyszczenia z kurzu, piachu oraz właściwego smarowania po użytkowaniu roweru zwłaszcza w ciężkich warunkach, tak by nie doprowadzić do powstania ognisk rdzy.

6. Jak to działa

Zrozumienie mechanizmu działania w twoim rowerze jest niezbędne dla zadowolającej eksploatacji, satysfakcji i bezpieczeństwa podczas jazdy na rowerze. Nawet, jeśli jesteś doświadczonym rowerzystą, nie ludź się, że wszystkie mechanizmy działają w twoim nowym rowerze tak samo jak w starszych. Koniecznie przeczytaj - i postaraj się także zrozumieć ten rozdział podręcznika. Jeśli masz najmniejsze wątpliwości, co do tego czy dobrze coś zrozumiałeś, zapytaj o to swojego dealera.

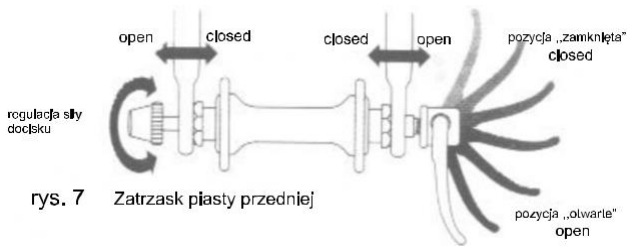
A. ZATRZASK KOŁA

OSTRZEŻENIE: Jazda z nieodpowiednio zamkniętym zatrzaskiem koła powoduje, że koło chybocze się lub wypina z roweru, co może spowodować poważne obrażenia lub nawet śmierć rowerzysty.

Dlatego też ważne jest abyś:

1. Poprosił swojego dealera o pomoc dotyczącą prawidłowego zakładania, zdejmowania kół
2. Postaraj się dokładnie pojąć i wykonać w praktyce operację blokowania kół na swoim miejscu przy pomocy zatrzasku
3. Zawsze przed jazdą upewnij się, czy koło jest odpowiednio zablokowane.

Po wynalezieniu zatrzasku w latach 1930-tych koło mogło być już szybko i łatwo zdejmowane bez użycia narzędzi, tak, więc zdecydowano się na standardowe użycie tego wynalazku w większości rowerów rekreacyjnych, sportowych i wyścigowych. Z powodu swojej łatwo dostosowującej się konstrukcji, należałoby poznać, na czym polega istota jego działania i jak należy się z nim prawidłowo obchodzić.



rys. 7 Zatrzask piasty przedniej

Choć wygląda jak długa śruba z dźwignią na jednym końcu i nakrętką na drugim, zatrzask działa na zasadzie zacisku mimośrodowego i w ten sposób blokuje koło roweru na swoim miejscu (rys. 7).

UWAGA: Przytrzymywanie nakrętki jedną ręką i przekręcanie dźwigni zatrzasku jak nakrętki motylkowej drugą ręką dopóki wszystko nie będzie tak mocno dociśnięte jak to możliwe nie zawsze zabezpieczy koło w hakach widelca. Wymagana jest pewna siła dźwigni mimośrodowej, aby zablokować koło wystarczająco bezpiecznie.

1. Regulacja mechanizmu zatrzasku

Piasta koła jest prawidłowo osadzona na swoim miejscu dzięki sile mimośrodowej zacisku dociskającej ją do haków widelca przy pomocy nakrętki regulującej i dźwigni zatrzasku. Wielkość siły blokującej jest regulowana przez nakrętkę zatrzasku. Przekręcenie nakrętki regulującej w kierunku wskazówek zegara przy jednoczesnym ustalaniu położenia dźwigni mimośrodowej zwiększy siłę blokującą. Nawet obrót nakrętki o mniej niż 180 stopni może zmienić niewystarczającą siłę blokującą w wystarczającą.

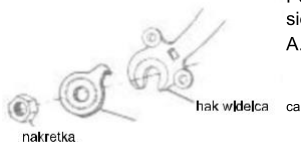
UWAGA: Jeżeli zatrzask w piaście został zamontowany przez producenta lub dealera, nie zachodzi potrzeba jego wymiany, chyba że piasta wymaga naprawy. Jeśli zajdzie taka potrzeba, zawsze skontaktuj się ze swoim dealerem.

2. Pomocnicze urządzenia zabezpieczające koło przednie

Wiele rowerów jest wyposażonych w widelec, o konstrukcji, która dodatkowo zabezpiecza koło przed wypięciem jeśli zatrzask jest nieprawidłowo wyregulowany. Pomocnicze urządzenia zabezpieczające nie zastąpią prawidłowej regulacji zatrzasku.

Pomocnicze urządzenia zabezpieczające dzieli się na dwie główne kategorie:

- A. klipsy lub spinki metalowe, które łączą dodatkowo piastę z hakami widelca, dostarczane przez producenta (rys. 8).



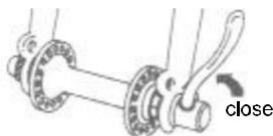
rys. 8

Poproś swojego dealera o wyjaśnienie ci szczegółowo rodzaju i funkcji dodatkowego wyposażenia zabezpieczającego w twoim rowerze.

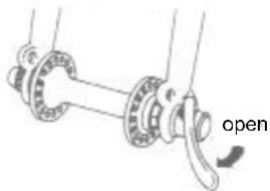
OSTRZEŻENIE: Zdjęcie lub zniszczenie dodatkowego wyposażenia zabezpieczającego jest niezwykle niebezpieczne, może unieważnić gwarancję producenta i zwiększyć ryzyko wypadku.

3. ZDEJMOWANIE I ZAKŁADANIE KÓŁ PRZEDNICH POSIADAJĄCYCH ZATRZASK PIASTY

A. Zdejmowanie koła przedniego wyposażonego w zatrzak



rys. 9



rys. 10

1) Zdejmij linkę łączącą lub otwórz szczękę hamulcowe (zobacz rozdział 6CI, Rysunek 11 a, b, c i d).

2) Obróć dźwignię zatrzasku koła z pozycji CLOSED (zamknięte) do pozycji OPEN (otwarte)" (rysunek 7, 9 10).

3) Jeśli przedni widelec nie posiada dodatkowego wyposażenia zabezpieczającego, idź do punktu 5.

4) Jeśli twój przedni widelec ma dodatkowe wyposażenie zabezpieczające typu klips, zdejmij je i przejdź do punktu 5. Jeśli ma specjalne gniazdo to poluzuj nakrętkę regulującą o kilka pełnych obrotów.

5) Unieś przednie koło kilkanaście centymetrów w górę i uderz górną część koła ręką tak, aby wyszło z haków.

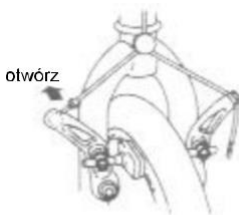
B. Zakładanie koła przedniego wyposażonego w zatrzak

1) Obróć dźwignię zatrzasku tak, aby odchyliła się od koła (rysunek 7 i 10). To jest pozycja OPEN (otwarte).

2) Trzymając widelec skierowany w pozycji do przodu włóż koło pomiędzy ramiona widelca tak, aby osadzić łagodnie piastę na otworach haków widelca. Dźwignia zatrzasku powinna być po lewej stronie roweru (rysunek 9 i 10). Jeśli twój rower posiada dodatkowe wyposażenie zabezpieczające typu klips, zamontuj je teraz.

3) Wycentrum obręcz koła w widelcu. Ustaw dźwignię zatrzasku w odpowiedniej pozycji i obróć w mimośrodku z pozycji OPEN do pozycji CLOSED. Dźwignia powinna być równoległa do ramienia widelca i powinna do niego przylegać.

UWAGA: Jeśli możesz zamknąć zatrask do końca bez zaciskania dłoni na ramieniu widelca w celu posłużenia się nim jak dźwignią i dodatkowo dźwignia zatrasku nie odciśnie się wyraźnie na twojej dłoni oznacza to, że docisk palcy jest niewystarczający. Otwórz wtedy ponownie dźwignię, dokręć nakrętkę regulującą w kierunku zgodnym ze wskazówkami zegara o ćwierć obrotu. Następnie wykonaj cały manewr od nowa.



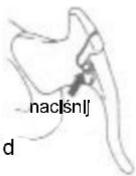
rys. 11a



rys. 11b



rys. 11c



rys. 11d

1) Jeśli nie możesz obrócić dźwigni do pozycji CLOSED - równoległe do ramion widelca, wróć dźwignią do pozycji OPEN. Następnie przekręć nakrętkę regulującą przeciwnie do kierunku wskazówek zegara o ćwierć obrotu i spróbuj zamknąć dźwignię ponownie.

2) Załóż linkę łączącą szczęki hamulca, potem obróć, koło aby się upewnić, że jest wycentrowane w ramie i nie ociera się o klocki hamulcowe.

B. Zdejmowanie koła tylnego wyposażonego w zatrask

1) Zdejmij linkę łączącą lub otwórz szczęki hamulca (patrz rozdział 6CI, rysunki 11 a, b, c i d).

2) Przesuń przy pomocy manetki tylną przerywkę do pozycji maksymalnie na zewnątrz i pociągnij blok przerywki swoją prawą ręką do tyłu.

3) Obróć dźwignię zatrasku do pozycji OPEN (rys. 7i 10).

4) Unieś tylne koło o około 10cm i (mając przerywkę wciąż odciągniętą do tyłu) popchnij koło do przodu i na dół dopóki nie wyjdzie z tylnych haków.

C. Zakładanie kota tylnego wyposażonego w zatrask

1) Ustaw przy pomocy manetki tylną przerywkę na zewnątrz (najmniejsza tylna zębatka) i pociągnij blok przerywki do tyłu.

2) Obróć dźwignię zatrasku do pozycji OPEN (rys.7).

Dźwignia powinna być po przeciwnej stronie koła do przerywki.

- 3) Załóż łańcuch na najmniejszą zębatkę wielotrybu. Następnie włóż koło w wycięcia haków ramy i pociągnij wszystko do końca wycięć (rys. 14).
- 4) Dokręć nakrętkę regulacyjną do haka w ramie. Centrując koło względem ramy, obróć dźwignię zatrasku do pozycji CLOSED, aby znalazła się w pozycji równoległej do rury wspornikowej siodła i przylegała do niej.
UWAGA: Jeśli możesz całkowicie domknąć zatrask bez złapania palcem za ramę dla wzmocnienia momentu a dźwignia nie pozostawia wyraźnego odcisku na wnętrzu twojej dłoni oznacza to, że docisk zatrasku jest niewystarczający. Otwórz dźwignię, przekręć nakrętkę regulującą zacisk o ćwierć obrotu a następnie spróbuj jeszcze raz.
- 5) Jeśli dźwigni nie można przesunąć całkowicie do pozycji równoległej do rury wspornikowej siodła, wróć dźwignią do pozycji OPEN. Następnie przekręć nakrętkę regulującą w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara o ćwierć obrotu i spróbuj ponownie dokręcić.

6) Ustaw tylną przerzutkę z powrotem na miejsce.

7) Połącz linką szczęki hamulca, potem obróć, koło aby sprawdzić czy jest ono wycelowane w ramie i nie ociera o klocki hamulcowe.

1. ZDEJMOWANIE I ZAKŁADANIE KOŁA PRZEDNIEGO MOCOWANEGO NA ŚRUBACH

a. Zdejmowanie koła na śrubach

- 1) Otwórz szczęki hamulcowe, lub rozepnij linkę łączącą je (patrz rozdział 60, rys. ha, b, c i d).
- 2) Przy pomocy właściwego klucza (np. 15 mm) odkręć dwie nakrętki na osi.
- 3) Jeśli twój przedni widelec ma dodatkowe klipsy zabezpieczające, zdejmij je i przejdź do punktu 4. Jeśli posiada gniazda zabezpieczające, odkręć nakrętki na osi o około sześć pełnych obrotów.
- 4) Unieś przednie koło o około 10cm i uderz koło środkiem dłoni tak, aby wyszło z haków widelca.

b. Zakładanie koła przedniego na śrubach:

- 1) Włóż koło pomiędzy ramiona widelca trzymając go z przodu, aby piasty osiadły łagodnie w otworach haków widelca tak, by nakrętki na osi piasty i ich podkładki znalazły się na zewnątrz haków. Jeśli twój rower posiada dodatkowe klipsy, załóż je.
- 2) Centrując koło w widelcu, użyj klucza 15 mm lub innego właściwego, aby dokręcić nakrętki na osi piasty (15-20 Nin).
- 3) Zapnij linkę łączącą szczęki hamulca, następnie obróć, koło aby sprawdzić czy jest wycelowane w ramie i czy nie ociera się o klocki hamulcowe.

c. Zdejmowanie koła tylnego na śrubach

- 1) Otwórz szczęki hamulca, lub rozepnij linkę łączącą je (patrz rozdział 6C1, rysunki 1 la, b, c i d).

Nawet mniej niż pół obrotu może stanowić znaczącą różnicę między bezpieczną a niebezpieczną siłą blokady.

UWAGA: Samo dokręcenie zatrzasku bez zamknięcia dźwigni mimo środowej nie jest wystarczające dla odpowiedniego zablokowania wspornika siodełka, mimo skręcenia tak mocnego, jak potrafisz.

C. HAMULCE

UWAGA: Dla lepszego hamowania należy używać obydwu hamulców jednocześnie.

OSTRZEŻENIE: Jeśli użyjesz najpierw hamulca przedniego, możesz zostać przezucony przez kierownicę, co może doprowadzić do poważnych obrażeń a nawet śmierci. Naucz się więc, aby dźwignię hamulca tylnego naciskać nieco wcześniej.

1 .Jak funkcjonują hamulce

Bardzo ważną rzeczą jest poznać instynktownie, które dźwignie hamulcowe kontrolują, które hamulce w twoim rowerze. W Polsce standardowo prawa dźwignia hamulca kontroluje tylny hamulec, a lewa przedni hamulec.

Hamowanie roweru jest oparte na tarcu między klockami szczęk hamulcowych i zwykle bocznymi ściankami obręczy. Aby mieć pewność, że wykorzystujemy maksymalne tarcie, należy przede wszystkim utrzymywać w czystości zarówno obręcz jak i klocki, a w szczególności unikać kontaktu tych powierzchni ze smarami, woskami i olejami.

Sprawdź, czy możesz dosięgnąć do dźwigni hamulca i swobodnie ją zacisnąć. Jeśli jednak masz zbyt małe dłonie, skontaktuj się ze swoim dealerem zanim wsiądziesz na swój rower. Dźwignię hamulca można regulować, być może jednak będziesz musiał zmienić rodzaj dźwigni.

Niektóre z hamulców mają pewien rodzaj zatrzasku umożliwiający utrzymanie klocków hamulcowych w pewnej odległości od, koła gdy koło jest zdejmowane lub instalowane ponownie. Kiedy zatrzask hamulca jest w pozycji OPEN (otwarty), hamulce nie działają.

Poproś swojego dealera o wyjaśnienia, aby mieć pewność, że rozumiesz jak działa zatrzask w twoim rowerze (patrz rys. 11 a, b, c i d) oraz sprawdzaj to za każdym razem, aby zawsze mieć sprawne hamulce, kiedy poruszasz się na rowerze.

Hamulce są tak zaprojektowane, żeby mieć kontrolę nad prędkością, a nie tylko żeby zatrzymać rower. Maksymalna siła hamowania zostaje osiągnięta na chwilę przed całkowitym zatrzymaniem koła, zanim zacznie się ono ślizgać. Kiedy już opona się ślizga, większość siły hamowania zostaje utracona tak jak i cała kontrola nad kierunkiem jazdy. Należy, więc przećwiczyć łagodne zwalnianie i zatrzymywanie, aby nie dochodziło do zablokowania koła.

Technika ta nazywa się hamowaniem stopniowym. Zamiast zaciskania dźwigni do pozycji, która powinna dać maksymalną moc hamowania, zaciskaj dźwignię stopniowo zwiększając siłę hamowania. Jeżeli czujesz, że koło blokuje się, zmniejsz minimalnie zacisk, żeby pozwolić kołom obracać się w stanie tuż przed zablokowaniem. Jest bardzo ważne, aby wyrobić sobie wyczucie optymalnej wielkości użytej siły dla zahamowania przy różnej prędkości na różnej nawierzchni. Aby to lepiej zrozumieć, przeprowadź mały eksperyment na swoim rowerze uciskając z różną siłą każdą z dźwigni hamulcowych, aby wyczuć, kiedy koło zostaje zablokowane.

Koło, na którym spoczywa więcej masy będzie musiało przyjąć większą siłę hamowania tuż przed zablokowaniem: koło z mniejszą masą zablokuje się już po mniejszym nacisku hamulca. Tak, więc gdy podczas hamowania twoja masa przesuwa się do przodu, należy przemieścić swoje ciało do tyłu roweru - na tylne koło (a czasami nawet za siodło). Jednocześnie należy zmniejszyć siłę hamowania tylnym hamulcem. Jest to szczególnie ważne podczas poruszania się w dół po stromym zboczku, kiedy masa przesuwa się do przodu.



██████████
████████████████████
linki hamulca



rys. 12b
regulacja napięcia
linki hamulca

Kluczem do skutecznego kontrolowania prędkości i bezpiecznego zatrzymywania jest sprawdzenie w praktyce blokowania kół i przesunięcia masy. Techniki hamowania i przesunięcia masy należy ćwiczyć w miejscach, gdzie nie ma ruchu i innych zagrożeń.

Wszystko będzie jednak inne, kiedy wjedziesz na nawierzchnię sypką lub w czasie dużej wilgotności. Przyleganie opon jest zmniejszone, więc koła mają mniejszą siłę tarcia i mogą za-blokować się już po użyciu mniejszej siły hamowania. Wilgoć lub brud na klockach hamulcowych zmniejszają ich zdolność zacisku. Aby więc nie stracić kontroli nad rowerem na takich nawierzchniach i w takich warunkach należy przede wszystkim jeździć wolniej.

2. Regulacja hamulców

Jeżeli któraś z dźwigni hamulcowych w twoim rowerze zostanie uznana za niesprawną w trakcie sprawdzania bezpieczeństwa mechanicznego (patrz rozdział 4.C), zawsze możesz przywrócić sprawność dźwigni poprzez obrót śruby regulującej naciąg linki hamulcowej (rys. 1 2a

i b) w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, a następnie zamknięcie regulacji poprzez obrót nakrętki kontruującej w kierunku

zgodnym z mchem wskazówek zegara tak mocno, jak tylko to będzie możliwe. Jeżeli nadal dźwignia nie przejdzie testu sprawdzenia bezpieczeństwa mechanicznego, musisz skontaktować się z właściwym dealerem w celu sprawdzenia hamulców.

Jeżeli rower jest wyposażony w hamulce typu -crosstebrake- tzw. torpeda, hamowanie odbywa się kręcąc pedałami do tyłu, (w kierunku przeciwnym do ruchu roweru). Pedałami należy obracać powoli i ostrożnie. Wzmocni to siłę hamowania w sposób równomierny i pozwoli osiągnąć pożądaną moc hamowania. Konieczny jest trening, aż do osiągnięcia niezbędnych umiejętności pozwalających na progresywne zmniejszanie szybkości bez blokowania kół.

D. ZMIANA BIEGÓW

Mechanizm zmiany biegów w twoim rowerze składa się z następujących części:

- tylnego bloku zębatek zwanego wielotrybem lub wielotrybem kasetowym
- tylnej przerzutki
- przedniej przerzutki (najczęściej)
- dwóch manetek przerzutek (jednej, jeżeli nie posiadasz przedniej przerzutki)
- jednej lub dwóch linek regulujących pozycję przerzutek
- jednej, dwóch lub trzech przednich zębatek zwanych tarczami suportu
- łańcucha

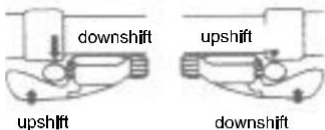
1. Po co są te wszystkie biegi?

Liczba możliwych kombinacji biegów jest iloczynem liczby trybów tylnego koła i liczby tarcz suportu z przodu ($5 \times 1 = 5$, $6 \times 1 = 6$, $6 \times 2 = 12$, $6 \times 3 = 18$, $7 \times 3 = 21$, $8 \times 3 = 24$,)

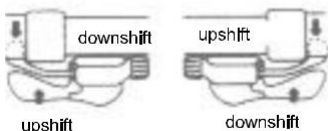
Najbardziej korzystne dopasowanie, wykorzystanie swojej energii, największą wytrzymałość własną i sprzętu osiągniesz wtedy, kiedy nauczysz się obracać pedałami jak najszybciej napotykając na najmniejszy opór. Najmniejsze korzyści energetyczne i najmniejsza wytrzymałość to efekt mocnego naciskania na pedały napotykając ich duży opór.

Powodem zainstalowania w twoim rowerze takiej liczby biegów jest umożliwienie ci takiego doboru przełożeń, abyś mógł utrzymywać stałą liczbę obrotów pedałami na minutę mimo zróżnicowanych warunków jazdy. Optymalna liczba obrotów wynosi od 60 do 90 w zależności od twojej kondycji i doświadczenia - w im lepszej formie się znajdujesz, tym wyższą liczbę obrotów na minutę będziesz wykonywał.

2. Manetki przerzutek



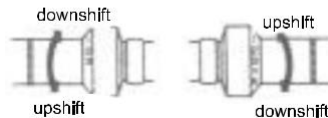
rys. 13a



rys. 13b



rys. 13c



rys. 13d

Znanych jest wiele rodzajów mechanizmów manetek przerzutek, z których każdy odpowiada najbardziej konkretnym typom ich uruchamiania ze względu na ergonomię, działanie i cenę.

Projektanci twojego roweru wybrali dla ciebie taki rodzaj, który uważali za optymalny dla uzyskania najlepszych efektów w czasie jazdy. Różne rodzaje manetek przerzutek i ich działanie pokazane zostało na rysunkach 13a do 13 d. Znajdź tam manetki zainstalowane na twoim rowerze zanim zaczniesz dalej czytać.

Rzecz, która często wywołuje zakłopotanie jest odwrotność tego, co się dzieje na przerzutce przedniej do tego, co dzieje się na tylnej. Możesz na przykład wybrać bieg, na którym łatwiej pedałuje się podczas jazdy pod górę na jeden z trzech sposobów: przeniesienie łańcucha w dół na niższą tarczę z przodu, albo na wyższy tryb z tyłu lub wykonując obydwie zmiany. Tak, więc na tylnym kole to co nazywa się zmianą w dół wygląda jak gdyby było przesunięciem w górę. Aby więc sobie nie komplikować tej instrukcji, należy pamiętać, że przesunięcie łańcucha do środka, tj. bliżej środkowej linii roweru służy do przyspieszenia obrotów pedałów i jazdy pod górę. Przesunięcie łańcucha na zewnątrz od środka roweru służy do szybkiej jazdy. Zarówno, kiedy zmieniasz bieg w górę, jak i w dół, przerzutka zmienia położenie łańcucha tylko wtedy, jeżeli będziesz pedałował do przodu.

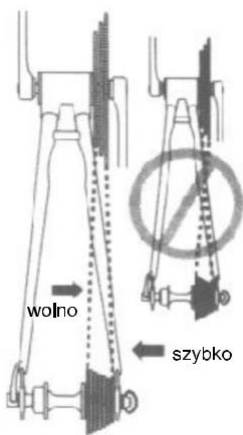
UWAGA: Nigdy nie przesuwaj przerzutki podczas pedałowania do tyłu, ani nie pedałuj do tyłu po przesunięciu przerzutki. Może to spowodować zakleszczenie łańcucha i utratę kontroli nad rowerem.

OSTRZEŻENIE: Nigdy nie przesuwaj źle wyregulowanej przerzutki na najwyższy lub najniższy tryb. Mogłoby to doprowadzić do zakleszczenia łańcucha i spowodować utratę kontroli nad rowerem.

A. Zmiana biegów przerzutką tylną

Tylną przerzutkę kontroluje się przy pomocy prawej manetki. Tylna przerzutka służy do przesuwania łańcucha napędowego z jednej zębatki wielotrybu tylnego na drugą i zmiany proporcji przełożenia. Najmniejsza z zębatek daje najwyższe proporcje. Pedałowanie na wyższych biegach (tj. mniejszych zębatkach) wymaga włożenia większego wysiłku, ale pozwala przejechać dłuższy dystans po każdym obrocie korwą suportu. Większe zębatki z kolei niższe proporcje. Ich używanie wymaga mniejszej siły pedałowania, ale pozwala przejechać krótsze dystanse po każdym obrocie korwy suportu. Przesunięcie łańcucha z mniejszego trybu na większy powoduje zmianę biegów w dół. Przesunięcie łańcucha z większego trybu na mniejszy spowoduje zmianę biegów w górę. Aby przerzutką zwołniła łańcuch z jednej z zębatek i przesunęła go na inną, łańcuch musi poruszać się do przodu (rowerzysta musi pedałowac do przodu).

B. zmiana biegów przerzutką przednią:



Przednia przerzutką, a więc ta, którą kontroluje się przy pomocy lewej manetki, przesuwa łańcuch pomiędzy większymi i mniejszymi tarczami suportu. Przesunięcie łańcucha na mniejszą tarczę suportu sprawia, że pedałowanie staje się łatwiejsze (zmiana biegu w dół). Przesunięcie na większą tarczę suportu czyni pedałowanie trudniejszym (zmiana biegu w górę).

3. Na którym biegu powinieneś jechać?
Kombinacja biegów najwyższego trybu tylnego i najmniejszej tarczy przedniej służy do jazdy po najbardziej stromym terenie w górę (rys. 14) Kombinacja biegów najmniejszego trybu tylnego i największej tarczy przedniej jest używana do jazdy z największą prędkością (rys. 14) . Nie jest ważne aby zmieniać biegi w porządku od najwyższego do najniższego. Należy jednak zawsze znaleźć dla siebie „bieg rozpoczynający, który zależy od

stopnia twoich umiejętności - musi on być wystarczająco twardy, aby móc gwałtownie przyspieszyć, ale wystarczająco łagodny w zależności od twojej siły. Warto też przećwiczyć zmianę biegów w górę i w dół, aby wyrobić sobie wyczucie kombinacji różnych biegów. Trzeba pamiętać, aby na początku ćwiczyć te czynności na terenie łatwym, bez przeszkód i ruchu innych pojazdów, dopóki nie wyrobisz u siebie większej pewności. Kiedy już nauczysz się podstaw, samo rosnące doświadczenie pozwoli ci lepiej wyczuwać, które biegi są odpowiednie dla danych warunków, zaś praktyka szybko spowoduje, że nauczysz się zmieniać biegi w sposób dokładny i w odpowiednim momencie.

UWAGA: Unikaj przełożeń ustawiających łańcuch skrajnie po przekątnych (rys. 14).

E. NOSEK PEDAŁU I PASEK NOSKA

Noski i paski noska są tradycyjnym wyposażeniem, w którym doświadczeni rowerzyści przytrzymują swoje stopy w odpowiedniej pozycji na pedale. Pozycja stopy z palcami na pedale i resztą stopy wystającą poza pedał daje możliwość włożenia maksymalnej siły w pedałowanie. Pasek mocujący stopę pozwala po dociśnięciu na przytrzymanie stopy w tej pozycji podczas całego procesu obracania pedałami. Chociaż już sam nosek daje pewne korzyści przy pedałowaniu w każdym rodzaju obuwia, najlepsze efekty uzyskuje się, kiedy używane jest obuwie do jazdy rowerowej tak zaprojektowane, aby można było używać do niego pasków mocujących.

OSTRZEŻENIE: Wsuniecie stopy do noska oraz zaciśnięcie paskiem mocującym oraz wysunięcie stopy z takiego położenia wymagają pewnej wprawy, do której dochodzi się po pewnym czasie. Do czasu, kiedy stanie się to dla Ciebie czynnością rutynową, powinieneś przykładać się do tej czynności ze szczególną ostrożnością, gdyż może to powodować dekoncentrację a w efekcie utratę kontroli i upadek.

Przećwicz więc użycie nosków i pasków w warunkach, gdzie nie ma ryzyka, ruchu i innych przeszkód. Pamiętaj, aby paski były poluzowane i nie zaciskaj ich dopóki nie nabędziesz odpowiedniego doświadczenia i techniki przy wsuwaniu stopy i w nosek i jej wyciąganiu.

Nigdy nie jedź w ruchu ulicznym z zaciśniętymi paskami.

F. PEDAŁY BEZNOSKOWE Z AUTOMATYCZNYM WPIĘCIEM

Pedały bez noskowe („step-in”) są najczęściej używane przez zawodników i bardzo wymagających hobbystów w celu stałego utrzymania stóp we właściwej pozycji na pedale, dla maksymalnie wydajnego pedałowania. Działają one tak samo jak wiązania narciarskie - do utwardzonej podeszwy buta przymocowane są odpowiednie bloki, które wskakują w zatrzask pedału przy odpowiednim naciśnięciu na pedał. Pedały z automatycznym wpięciem

wymagają obuwia specjalnie dostosowanego do marki i modelu pedału, który jest używany.

Wiele pedałów z automatycznym wpięciem zostało tak zaprojektowanych, aby umożliwić rowerzyście dostosowanie odpowiedniej siły dla włożenia i wyjęcia stopy. Twój dealer może ci pokazać jak dokonać odpowiedniej regulacji.

OSTRZEŻENIE: Pedały z automatycznym wpięciem zostały zaprojektowane z myślą o stosowaniu do jazdy specjalnego obuwia, dzięki któremu stopa jest lepiej przytrzymana na pedale. Ćwicz osadzanie i oswobodzenie stopy w pedale w bezpiecznych warunkach dopóki nie stanie się to dla Ciebie czynnością rutynową, natomiast Twoje opanowanie techniki nie dopuści do utraty koncentracji, co mogłoby doprowadzić do utraty kontroli i upadku. Ćwicz osadzanie i oswobodzenie stopy w miejscu, gdzie nie ma przeszkód, ruchu ulicznego i innego ryzyka.

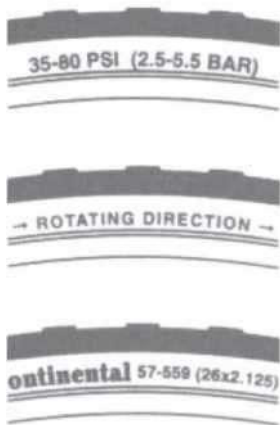
G. OPONY I DĘTKI

1. Opony

Opony rowerowe obecne na rynku mają różną specyfikację i są zaprojektowane w różny sposób, stąd zróżnicowanie na opony do ogólnego użytku i opony przystosowane do jazdy w rozmaitych warunkach terenowych i pogodowych. Twój rower został wyposażony w takie opony, które zdaniem producenta najlepiej będą odpowiadały do jazdy w terenie, do którego rower został przez producenta przygotowany. Kiedy już nabierzesz wprawy w poruszaniu się swoim rowerem, z łatwością odczujesz, czy wolałbyś mieć opony innego rodzaju dla swoich indywidualnych potrzeb. We właściwym doborze pomoże ci Twój dealer.

Rozmiar, zakres ciśnienia a także w przypadku niektórych opon wysokiej klasy zalecane warunki użycia, są oznaczone na boku opony (patrz rys. 15). Najważniejszą spośród tych informacji jest z pewnością ciśnienie powietrza w oponie.

OSTRZEŻENIE: nigdy nie pompuj opony do ciśnienia przewyższającego maksymalne zalecane ciśnienie opisane na boku opony.



rys. 15

Oznaczenia na oponie

Przekroczenie tej wartości może rozsadzić oponę, powodując w konsekwencji uszkodzenia roweru i obrażenia rowerzysty i osób przebywających w pobliżu. Aby napompować opony do właściwego ciśnienia, najlepiej jest używać pompki rowerowej. Twój dealer może pomóc ci wybrać odpowiednią dla twoich potrzeb.

UWAGA: Kompresory używane na stacjach benzynowych podają bardzo duże ilości powietrza z dużą szybkością. Aby uniknąć napompowania powyżej wymaganej wartości kiedy pompujesz kota na stacji benzynowej, najlepiej jest pompować krótkimi dmuchnięciami.

Wysokość ciśnienia w oponach jest podawana zwykle albo, jako ciśnienie maksymalne, albo, jako zakres ciśnienia. To, jak koło zachowuje się w różnych warunkach terenowych i pogodowych zależy w dużej mierze od ciśnienia w oponie. Napompowanie opony do zakresu najbliższego maksimum daje najmniejszy opór toczenia; powoduje jednak także największe drgania. Wysokie ciśnienie w oponach jest polecane przy jeździe po nawierzchni równej i suchej.

Bardzo niskie ciśnienie, o wartości przy dolnej granicy zalecanej przez producenta, najlepiej sprawdza się w płaskim, śliskim terenie, na przykład ubitej glinie oraz w czasie jazdy po głębokich., luźnych nawierzchniach takich jak głęboki piasek.

Ciśnienie w oponie, które jest zbyt niskie dla twojej masy i w stosunku do warunków jazdy, może spowodować przebicie dętki, gdyż pozwala ono oponie odkształcić się w taki sposób, jaki będzie sprzyjał przebiciu dętki, nawet poprzez przetarcie w miejscu gdzie dętka wysunie się pomiędzy oponą a obręczą.

UWAGA: Ciśnieniomierze samochodowe typu długopisowego oraz kompresory na stacjach benzynowych są przeważnie niedokładne i nie powinno się na nich polegać, jeżeli zależy nam na określonym, dokładnym ciśnieniu.

Poproś swojego dealera aby polecił ci najlepsze ciśnienie do jazdy w wybranych przez ciebie warunkach i pozwól mu napompować swoje opony do ciśnienia takiego rzędu. Następnie sprawdź napompowanie tak jak to opisano w rozdziale 4.C abyś mógł poczuć i zobaczyć jak powinny wyglądać prawidłowo napompowane opony.

Niektóre opony mogą wymagać podpompowania co tydzień lub dwa.

Niektóre specjalne opony wysokiej klasy mają bieżnik jednokierunkowy: oznacza to, że zostały tak zaprojektowane, aby lepiej spisywały się zamontowane do jazdy w jednym tylko kierunku.

Na oponach jednokierunkowych znajduje się wyraźne oznaczenie w postaci strzałki wskazującej kierunek obracania się takiego koła.

2. Zawory dętki

Zawory opon są tak skonstruowane, że pozwalają na wpompowanie powietrza do środka dętki, lecz nie pozwalają na jego wydostanie się, chyba że ty w tym pomożesz.

Zasadniczo w dętkach stosuje się trzy rodzaje zaworów:

- zawór Schraedera, czyli samochodowy - obecnie najczęściej używany w rowerach górskich
- zawór Dunlopa, najbardziej popularny w rowerach produkcji krajowej
- zawory Presta - francuski - używany w wyczynowych rowerach szosowych i górskich

Pompka rowerowa, której używasz musi posiadać końcówkę pasującą do odpowiedniego korpusu zaworu.

Zawór Schraedera wygląda tak samo jak zawór opony samochodowej. Aby napompować dętkę wyposażoną w zawór Schraedera na stacji benzynowej lub pompką rowerową zdejmij nakrętkę i naciśnij końcówkę pompki lub węża kompresora na końcówkę korpusu zaworu. Aby spuścić powietrze przez zawór Schraedera należy wykręcić końcówkę zaworu znajdującą się na czubku korpusu przy pomocy klucza lub odpowiedniego narzędzia.

Zawór Dunlopa. Aby napompować dętkę należy odkręcić nakrętkę zabezpieczającą, nacisnąć końcówkę odpowiedniej pompki i pompować. Aby spuścić powietrze należy odkręcić nakrętkę mocującą maszynkę zaworu.

Zawór Presta ma mniejszy przekrój i jest używany tylko w oponach rowerowych. Aby napompować dętkę z zaworem Presta należy użyć pompki z końcówką typu Presta, zdejmij nakrętkę zabezpieczającą zaworu. Następnie odkręć w stronę przeciwną do kierunku wskazówek zegara nakrętkę blokującą maszynkę zaworu i wepchnij końcówkę pompki na zaworek i zacznij pompować. Aby napompować dętkę z zaworem typu Presta przy użyciu kompresora na stacji benzynowej, musisz mieć reduktor typu Presta (dostępny w twoim sklepie rowerowym), który należy nakręcić na korpus zaworu już oczywiście odbezpieczonego. Reduktor pasuje na końcówkę węża kompresora. Aby wypuścić powietrze przez zawór typu Presta, odkręć nakrętkę blokującą maszynkę zaworu i naciśnij ją.

H. ZAWIESZENIE ROWERU

Niektóre rowery górskie posiadają system amortyzacji z przodu a czasami i z tyłu, którego zadaniem jest złagodzenie niektórych wstrząsów spowodowanych nierównościami na drodze jazdy. W obiegu znajduje się wiele różnych systemów amortyzacji - zdecydowanie zbyt dużo, żeby je można było omówić w tej instrukcji.

Jeśli twój rower posiada system amortyzacji jakiegokolwiek rodzaju, poproś swojego dealera o instrukcje odpowiedniego konserwowania i regulacji.

I UWAGA: Zmiana regulacji amortyzacji może zmienić sposób prowadzenia oraz hamowania w twoim rowerze. Nigdy nie dokonuj zmian w regulacji swojego amortyzatora, chyba, że jesteś zaznajomiony z instrukcjami systemu amortyzacji zalecanymi przez producenta.

Pamiętaj, aby zawsze sprawdzić, czy nie zaszły jakieś zmiany w sposobie prowadzenia i hamowania roweru po dokonaniu regulacji zmiany nastawienia amortyzatorów, najlepiej testując swój rower na ostrożnej przejażdżce w terenie bez konieczności podejmowania ryzyka.

UWAGA: Nie wszystkie rowery górskie można bezpiecznie doposażyć w niektóre systemy amortyzacji. Przed taką operacją sprawdź u dealera lub przedstawiciela producenta czy to, co chcesz zrobić pasuje do modelu twojego roweru.

7. Obsługa i konserwacja

To, jak wiele czynności związanych z obsługą i rowerem będziesz w stanie zrobić sam, zależy od umiejętności i doświadczenia a także od tego, czy konserwacją twojego od poziomu twoich posiadasz odpowiednie narzędzia.

OSTRZEŻENIE: Obsługa i naprawa wielu elementów rowerów wymaga specjalistycznej wiedzy i narzędzi. Nie zaczynaj żadnych regulacji lub czynności obsługowych, jeżeli masz nawet najmniejsze wątpliwości, co do swoich szans na Ich poprawny montaż. Niewłaściwe regulowanie lub obsługa mogą spowodować w konsekwencji uszkodzenie roweru lub wypadek, który z kolei może doprowadzić do poważnych obrażeń a nawet śmierci.

Jeśli chcesz nauczyć się zasad wykonywania podstawowej obsługi i napraw swojego roweru, masz trzy możliwości:

1. Zapytaj swojego dealera, czy może udostępnić ci kopię instrukcji obsługi instalacji producenta dotyczące poszczególnych komponentów twojego roweru.
2. Poproś swojego dealera o polecenie ci dobrej książki dotyczącej naprawy rowerów.
3. Zapytaj swojego dealera o kursy naprawy rowerów organizowane w twojej miejscowości.

Bez względu na to, którą z powyższych opcji wybierzesz, proponujemy ci abyś pozwolił swojemu dealerowi sprawdzić, jakość wykonanej przez ciebie pracy po pierwszym samodzielnym regulowaniu bądź naprawie, jeszcze zanim wsiądziesz na rower. Jest to niezbędne dla upewnienia się, czy prace zostały wykonane poprawnie. Weź pod uwagę, że ze względu na zajęcie mechanikowi fragmentu jego cennego czasu, być może będzie trzeba się liczyć z jakąś skromną opłatą za tą usługę.

A. PROGRAM OBSŁUGI I KONSERWACJI

Właściciel roweru powinien wykonać następujące czynności związane z ob.- służą i konserwacją, które jednak nie wymagają ani specjalistycznych narzędzi, ani wiedzy wykraczającej poza to, co udostępniamy w tej instrukcji. Wszystkie pozostałe czynności obsługowe, konserwacja i naprawy powinny być wykonywane w odpowiednich warunkach i przez wykwalifikowanego mechanika rowerowego przy użyciu właściwych narzędzi i zastosowaniu procedur sugerowanych przez producenta.

1. Okres docierania roweru:

Twój rower będzie miał zdecydowanie lepszą trwałość i będzie sprawiał się lepiej, jeśli odpowiednio go dotrzesz zanim zaczniesz intensywną eksploatację. Linki kontrolujące i szprychy mogą ulegać rozciągnięciu lub skróceniu, kiedy nowy rower zostanie po raz pierwszy użyty, toteż może być konieczne ponowne wyregulowanie roweru przez twojego dealera. Twoje sprawdzenie bezpieczeństwa mechanicznego (rozdział 4.C) pozwoli ci zauważyć, które elementy wymagają ponownej regulacji. Jednak nawet, jeśli wszystko wydaje ci się być w porządku, najlepiej zabrać rower do dealera na tzw. przegląd. Dealerzy zwykle sugerują, aby dostarczyć im rower po 30 dniach. Drugim wyjściem jest zdecydowanie samemu o konieczności zrobienia przeglądu po trzech do pięciu godzinach intensywnej eksploatacji w trudnym terenie, np. bezdrożach, lub po 10 do 15 godzin jazdy po tere nie nieco łagodniejszym. Jeżeli jednak uważasz, że coś nie gra w twoim rowerze, zdecyduj się zabrać go na przegląd zanim wsiądziesz na niego kolejny raz.

2. Przed każdorazowym jeżdżeniem: wykonaj sprawdzenie bezpieczeństwa mechanicznego (patrz rozdział 4.C).

3. Po każdej długiej eksploatacji lub intensywnej jeździe, po kontakcie roweru z wodą bądź okruchami typu żwir, albo, co przynajmniej 200 km; oczyść rower i lekko naoliw łańcuch, koronki wielotrybu i rolki tylnej przerzutki. Wytrzyj wyciekający olej. Smarowanie zależy od warunków klimatycznych. Porozmawiaj ze swoim dealerem na temat najlepszych smarów i zalecanej częstotliwości smarowania w twoich warunkach pogodowych.

OSTRZEŻENIE: Aby uniknąć utraty intensywności koloru lakieru, naklejek motywów graficznych, zaleca się chronić rower przed długotrwałym działaniem promieni słonecznych.

4. Po każdej długiej jeździe lub po 10 do 20 godzinach jazdy:

- Zaciśnij przedni hamulec i przesuwaj rower do tyłu i do przodu. Wszystko wydaje się być zamocowane odpowiednio? Jeśli wyczuwasz lekki przeskok przy każdym przesunięciu do tyłu i do przodu, masz prawdopodobnie poluzowane stery. Pozwól to sprawdzić swojemu dealerowi.
- Unieś przednie koło z podłoża i zakołysz nim na boki. Wyczuwasz coś gwałtownego? Jeśli zauważyłeś jakieś skrzywienie lub trudności przy skręcaniu, możesz mieć zbyt mocno ściśnięte stery. Pozwól sprawdzić to twojemu dealerowi.

Uchwyć jeden z pedałów i popchnij go w stronę środkowej linii roweru i pociągnij na zewnątrz od niej, potem zrób to samo z drugim pedałem. Czy czujesz jakiś luz? Jeśli tak, pozwól to sprawdzić swojemu dealerowi.

- Rzuć okiem na okładziny hamulca. Zaczynają wyglądać na zużyte lub nie przylegają dokładnie do obręczy koła? Czas najwyższy, aby twój dealer je wyregulował lub wymienił.
- Sprawdź linki manetek i hamulców oraz pancerze. Czy widzisz gdzieś lady rdzy? Skręcenia? Wystrzępienia? Jeśli tak, pozwól swojemu dealerowi je wymienić.
- Dociśnij każdą przylegającą parę szprych po obydwu stronach
- Sprawdź ramę, szczególnie w okolicy złącz ramy, kierownicy, wspornika kierownicy i wspornika siodełka w celu zidentyfikowania ewentualnych głębokich zadrapań, pęknięć lub odbarwień. Są to oznaki zużycia wskutek intensywnej eksploatacji, co świadczy o wyczerpaniu się ich żywotności i konieczności ich wymiany.
- Sprawdź czy wszystkie części akcesoria dodatkowe są nadal zabezpieczone i w razie konieczności dokręć je.

I OSTRZEŻENIE: Jak każde urządzenie mechaniczne tak i rower i jego części składowe są zużywalne i mają ograniczoną trwałość. Różne materiały i mechanizmy zużywają się wskutek eksploatacji szybciej lub wolniej. Jeżeli przekroczony zostanie okres żywotności danej części, może ona nagle i drastycznie zawieść użytkownika i spowodować poważne obrażenia a nawet śmierć rowerzysty. Zadrapania, pęknięcia i odbarwienia są oznakami zużycia i sugerują, że dana część jest w końcowej fazie swojej użyteczności i należałoby ją zastąpić.

5. W zależności od potrzeby:

Jeśli któraś z dźwigni hamulcowych zawodzi w trakcie sprawdzenia bezpieczeństwa mechanicznego (rozdział 4.C), należy: przywrócić pozycję dźwigni jak do jazdy poprzez przekręcenie nakrętki napinającej linkę hamulcową w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, następnie zablokowanie regulacji przez przekręcenie nakrętki kontrującej w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara tak daleko jak tylko się da. Jeśli dźwignia nadal zawodzi w trakcie sprawdzenia bezpieczeństwa mechanicznego, pozwól swojemu dealerowi sprawdzić twoje hamulce.

Jeżeli łańcuch nie chce przemieszczać się łagodnie i cicho z jednego biegu na drugi to: przerzutka jest rozregulowana. Powodem może być nawet zwykłe rozciągnięcie linki, w takim przypadku wystarczy jeśli przekręcisz śrubą regulacyjną manetki lub śrubę regulacyjną przez rzutki o pół obrotu w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Spróbuj zmienić bieg ponownie. Jeśli pół obrotu do maksymalnie jednego całego obrotu końcówki regulującej linkę nie załatwia problemu, skontaktuj się ze swoim dealerem.

6. Co 25 godzin (w przypadku jazdy po bezdrożach) lub co 50 godzin (w przypadku jazdy na drodze) powinieneś: zabrać swój rower na przegląd do dealera, aby sprawdzić momenty dokręcające.

I UWAGA: Po przejechaniu od 600 do 1000 km zmień łańcuch w twoim rowerze, a po 2000 km zmień zużyte koronki wielotrybu i tarcze suportu.

Szczegółowe dane dynamometryczne

1. ŚRUBA OPASKI WSPORNIKA MOCUJĄCEGO KIEROWNICĘ (18 Nm).
2. ŚRUBA MOCUJĄCA WSPORNIK KIEROWNICY W RURZE STEROWEJ (16 Nm).
3. NAKRĘTKA KONTRUJĄCA STERY 12-14 Nm
4. ŚRUBA MOCUJĄCA WSPORNIK SIODEŁKA W RURZE SIODŁOWEJ 18 Nm (DLA MODELU STROMER 12 Nm)
5. ŚRUBY MOCUJĄCE SIODEŁKO WE WSPORNIKU (ŚRUBY JARZEMKA) 18 Nm
6. NAKRĘTKI PIASTY KOŁA 15-20 Nm

UWAGA: W razie konieczności wymiany części i podzespołów w rowerze spowodowanych naturalnym procesem zużycia, bądź uszkodzeniem w wyniku wypadku tj. np. łańcuch, wolnotryb, przerzutki, okładziny i hamulce zaleca się stosowanie części oryginalnych bądź zamienników posiadających stosowne atesty. Z uwagi na zachowanie zasad bezpieczeństwa dla użytkownika wymianę powinno się zlecać do wykonania w serwisach.

8. Jak dostać się do domu, gdy coś się popsuje

Jeżeli nie wybierasz się tylko na przejażdżkę PO najbliższej okolicy, albo możesz bez trudu dojść do domu na piechotę lub zadzwonić po kogoś, żeby po ciebie przyjechał, jeśli coś się zepsuje, nie powinieneś nigdy Nabierać się na przejażdżkę rowerową bez następującego wyposażenia:

- klucze Allena (imbusy) 4mm, 5mm i 6mm aby ich użyć do dokręcenia różnych śrub " które mogą się poluzować
- komplet łałek i zapasowa dętka
- pompka do kół i wkład do pompki z odpowiednią końcówką pasującą do twoich zaworów kół (patrz rozdział 6.3.2)
- jakiś dowód tożsamości (aby ludzie wiedzieli kim jesteś na wrażenie wypadku)
- trochę pieniędzy w gotówce, aby móc kupić sobie coś słodkiego, do picia lub zadzwonić, kiedy to będzie konieczne

1. Kiedy złapiesz gumę:

Uciśnij zawór dętki, aby wypuścić z niej całe powietrze (patrz rozdział 6.3). Zdejmij koło z roweru (patrz rozdział 6.A.3 lub 4). Ściągnij jeden fragment opony z obręczy trzymając jedną ręką obręcz lub szprychy dokładnie naprzeciw zaworu i jednocześnie unieś i ściągnij z jednej strony oponę z obręczy. Jeśli jednak opona jest zbyt ciasno osadzona abyś mógł ją ściągnąć ręcznie, użyj łyżek do zdejmowania opon i ostrożnie ściągnij oponę z obręczy. Zdejmij dętkę.

Sprawdź uważnie zewnątrz i wewnątrz opony poszukując przyczyny przebiccia i usuń ją, jeśli wciąż gdzieś tkwi. Jeśli opona jest przecięta, za klej ten kawałek przy pomocy czegoś skutecznego - taśmy, łatki, kawałka dętki, papieru - czegokolwiek, co zabezpieczy dętkę przed jej szczygnięciem przez oponę.

Później albo zaklej dętkę (zgodnie z instrukcją w twoim zestawie do łatania), albo wymień ją na nową.

Załóż ponownie oponę i dętkę. Nałóż jedną stronę opony na obręcz. Włóż zawór dętki przez otwór wycięty w obręczy, ale na razie nie zabezpieczaj go nakrętką mocującą. Włóż teraz dętkę ostrożnie w zagłębienie obręczy. Napompuj dętkę niewielką ilością powietrza. Poczynając od zaworu idąc w obydwu kierunkach upychaj dętkę palcami. Uważaj, żebyś nie przyszczypał dętki między krawędzią opony i obręczą. Jeśli masz kłopoty ze schowaniem ostatnich kilku centymetrów dętki, możesz użyć łyżki do opon, pamiętaj jednak abyś nie przyszczypał dętki.

I UWAGA: Jeżeli użyjesz śrubokręta lub innego niż łyżka do kół, narzędzia, jest bardzo prawdopodobne, że uszkodzisz dętkę.

Upewnij się, że opona jest prawidłowo osadzona przy obydwu krawędziach obręczy, i że dętka jest schowana pod oponą. Popchnij zawór do środka opony, aby sprawdzić, czy jest dobrze osadzony pomiędzy krawędziami opony. Napompuj dętkę powoli do zalecanego ciśnienia (zobacz rozdział 6.0), w dalszym ciągu obserwując, czy krawędzie opony dobrze „siedzą” w obręczy. Zakręć teraz do końca palcami nakrętkę mocującą zawór. Zabezpiecz nakrętkę maszynyki zaworu (zawór Dunlopa lub francuski). Zakręć nakrętkę zabezpieczającą. Załóż koło do roweru (patrz rozdział 6.A.3 lub 4).

2. Jeśli pięknie szprycha:

Koło z luźną lub złamaną szprychą jest dużo słabsze niż koto dobrze naciągnięte. Jeśli szprycha pęknie podczas jazdy, będziesz musiał wracać do domu dużo wolniej i ostrożniej, bo osłabione koło mogłoby połamać inne szprychy i stać się bezużyteczne. Zagnij zepsutą szprychę dookoła sąsiedniej, aby nie przeszkadzała w dalszej jeździe. Obróć koło, żeby zobaczyć, czy nie ociera o klocki hamulca, a jeżeli tak, to spróbuj odchylić szczęki hamulca przy pomocy śruby regulacyjnej naciągu. Jeśli koto nadal nie chce się obracać, rozepnij linkę łączącą szczęki hamulca lub otwór zatrask hamulca (patrz rys. 1 la do lid i zabezpiecz wszystkie luźne linki tak dobrze jak potrafisz).

Prowadź rower lub, jeśli musisz, jedź nim bardzo ostrożnie, gdyż masz teraz tylko jeden sprawny hamulec.

3. Jeśli się rozbijesz:

Przed wszystkim obejrzyj swoje ciało w poszukiwaniu obrażeń i opatrz je odpowiednio.

Potem sprawdź swój rower i napraw, co możesz.

Później, kiedy już dotrzesz do domu, dokładnie przeprowadź sprawdzenie opisane w rozdziale 7.A.4 i sprawdź czy inne części roweru nie uległy zniszczeniu. Wszystkie skrzywione, zgniecione i odbarwione części można podejrzewać o zniszczenie i trzeba je wymienić. Jeśli masz jakieś wątpliwości, co do stanu używalności swojego roweru, zabierz go na przegląd do swojego dealera.

OSTRZEŻENIE: Zderzenie może wyrzucić duży wpływ na części składowe roweru i może spowodować ich wcześniejsze zużycie. Niektóre z elementów mogą ulec natychmiastowemu zniszczeniu oraz przyczynić się do utraty kontroli, poważnych obrażeń a nawet śmierci.

9. O twoim dealerze

Twój dealer jest przede wszystkim po to, aby ci pomóc zapoznać się z rowerem dobrać odpowiednie wyposażenie, które będzie, najlepiej odpowiadało twojej eksploatacji roweru. Jest on również właściwą osobą, która pomoże ci w konserwacji twojego sprzętu w sposób, który da ci maksymalne zadowolenie. Personel sklepu rowerowego, w którym dokonujesz zakupów posiada odpowiednią wiedzę a także narzędzia doświadczenie, dzięki którym uzyskasz od niego wiarygodną informację i kompetentną obsługę. Twój dealer prowadzi sprzedaż produktów różnych producentów, toteż masz do wyboru to, co najlepiej odpowiada twoim potrzebom i budżetowi.

Jednak żaden sprzedawca nie może podejmować za ciebie decyzji, ani nie może brać na siebie odpowiedzialności za twój brak wiedzy, doświadczenia, umiejętności czy nawet zdrowego rozsądku. Może on wyjaśnić, w jaki sposób coś działa, albo, jaka część wyposażenia będzie wymagała szczególnej dbałości, nie może jednak odgadywać twoich wątpliwości lub potrzeb, jeżeli mu tego sam nie podpowiesz.

Jeśli masz jakiś problem ze swoim rowerem lub jazdą na nim, poro zważaj ze swoim dealerem. Zawsze bądź pewien, że zostałeś dobrze zrozumiany, zawsze też pytaj, aby być pewnym czy ty sam dobrze rozumiałeś odpowiedzi na swoje pytania.

10. Komfort i działanie dodatkowego osprzętu

Kiedy już twój rower jest dobrze dopasowany (wielkość ramy, wysokość i wysięg wspornika), najważniejszym spośród wielu komponentów roweru staje się siodełko. Komfort, jaki może dać siodełko zależy w większym stopniu od tego, jak pasuje jego kształt do ciała rowerzysty, niż od rodzaju okładziny i jej grubości na siodełku. Producenci rowerów wybierają kształt siodełka na podstawie własnych przewidywań, co do najlepszego dla większości klientów modelu siodełka. Nie znaczy to jednak, iż będzie to jedyne i najlepsze siodełko dla ciebie. Z tego właśnie powodu twój dealer ma w swoim sklepie siodełka

0 różnych kształcie, okładzinie, dodatkowym pokryciu i oczywiście o zróżnicowanych cenach.

Jeżeli siodełko w twoim rowerze nie jest dla ciebie wygodne, poproś swojego dealera o zastępcze.

Jeśli masz zamiar spędzać na swoim rowerze godzinę lub więcej, dołącz do listy zakupów parę rękawiczek do jazdy rowerem. Maja one wyścielone śródrezcze, aby zniwelować możliwość zeszywnienie twoich rąk na skutek wibracji kierownicy jest to dosyć bolesne, jeżeli nie zadba się oto w porę i również da pewną ochronę twoim dłoniom przy ewentualnym upadku. Spodenki kolarskie i koszulka kolarska Są dobre zarówno do jazdy, jak i dla własnego komfortu. Istnieją dwa rodzaje spodenek do jazdy: tradycyjne elastyczne spodenki z lycry oraz luźne spodenki do jazdy rowerem. Obydwa rodzaje zostały pomyślane w taki sposób, aby zmniejszały opór i tarcie w czasie jazdy. Nadająca się do prania wkładka w kroczu spodenek zarówno osłania jak

1 nadaje pewien komfort nawet mimo ocierania. Istnieją także specjalne akcesoria bielizniarskie odpowiednie do jazdy rowerem. Koszulka kolarska ma kieszonki z tyłu, aby zawartość twoich kieszeni nie wisiała luźno i przeszkadzała ci w czasie jazdy. Wiele rodzajów koszulek zostało wykonanych ze specjalnych materiałów o właściwościach pomagających poprawić komfort jazdy.

Ważną rzeczą jest zaopatrzenie się w duże ilości napojów przed każdą dłuższą wyprawą- Bidon jest do tego najlepszym pojemnikiem.

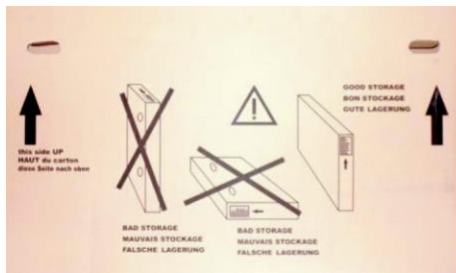
Warte uwagi są także niektóre narzędzia- Minimalny zestaw powinien składać się z następujących rzeczy:

- zestaw kluczy Allena (imbusy) 2mm, 4mm, 5 mm i 6mm.
- łyżki plastikowe do zdejmowania opon
- klucz płaski nastawny
- śrubokręt krzyżowy nr 1 oraz mały śrubokręt płaski
- pompka rowerowa
- zestaw latek do kół.
- dętka zapasowa

Twój dealer posiada wiele innych wygodnych akcesoriów i dodatków poprawiających wygodę jazdy i twoje zadowolenie.

11. Montaż roweru po wyjęciu z opakowania

1. Po wyjęciu roweru z opakowania należy usunąć wszystkie opaski plastikowe mocujące elementy składowe do ramy roweru. Należy pamiętać, aby otwierać opakowanie zgodnie z poniższymi wytycznymi, tzn. ustawić opakowanie w

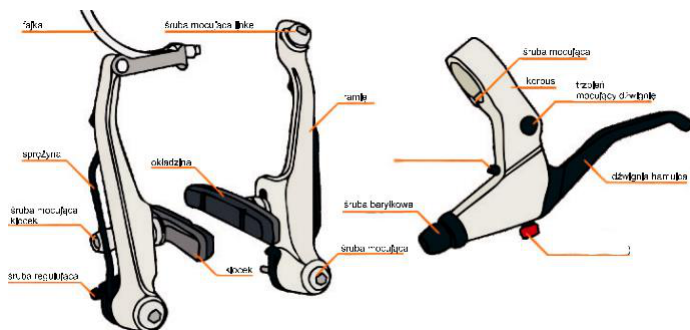


2. Montaż rozpoczynamy od przykręcenia błotnika przedniego, który w czasie transportu znajdował się między kołem tylnym a błotnikiem tego koła. Do mocowania służą wkręcone w widelec 2 śruby M5 oraz jedna centralna, mocująca błotnik i przednią lampę. Montaż rozpoczynamy od przykręcenia błotnika przedniego, który w czasie transportu znajdował się między kołem tylnym a błotnikiem tego koła. Do mocowania służą wkręcone w widelec 2 śruby M5 oraz jedna centralna, mocująca błotnik i przednią lampę.



ŚRUBA MOCUJĄCA
UCHWYT LAMPY
I BŁOTNIKA PRZEDNIEGO

3. Kolejny etap to montaż koła przedniego, który zaczynamy od zdjęcia z hamulca v-brake linki hamulcowej, tak, aby szczęki v-brake nie haczyły o koło w momencie jego wkładania. W tym celu wysuwamy fajkę z ramienia szczęki.



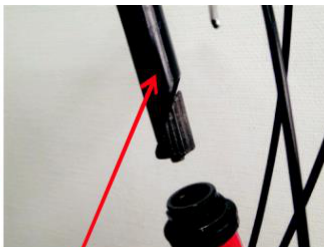
Koło przednie przykręcamy do widelca za pomocą nakrętek nakręconych wcześniej na oś koła, należy pamiętać o odpowiednim ułożeniu podkładek zabezpieczających w taki sposób, aby wypustki podkładki trafiły w otwór nad miejscem osadzenia osi koła. Koło dokręcamy z odpowiednim momentem opisany w dalszej części instrukcji. Czynność kończymy regulacją klocków hamulcowych, do których należy użyć klucza imbusowego nr. 6. Klocek hamulcowy powinien być ustawiony idealnie równoległe do krawędzi obręczy oraz nie powinien się o nią ocierać w czasie wolnego biegu koła. W tym celu luzujemy śrubę mocującą klocek, ustawiamy klocek w odpowiedniej pozycji i dokręcamy ponownie śrubę mocującą. Do regulacji szczęk służą śruby na wkrętak krzyżakowy (dokręcając śrubę oddalamy szczękę od obręczy, luzując zmniejszamy luz). Dodatkowo możemy zwiększyć siłę hamowania odkręcając śrubę berylową wyprowadzoną z dźwigni hamulca. Należy pamiętać o częstej kontroli stanu klocków hamulcowych i w razie potrzeby wymienić je na nowe.



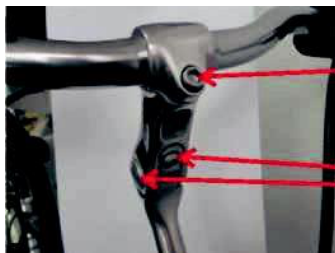
PODKŁADKA
ZABEZPIECZAJĄCA

NAKRĘTKA
KOŁA

43. Gdy rower jest już na kołach można przystąpić o montażu kierownicy. Czynność tą rozpoczynamy od zdjęcia kapturka ochronnego z klina zabezpieczającego. Wspornik kierownicy wsuwamy w rurę widelca przedniego do momentu, aż znacznik granicznego wysunięcia wsunie się w rurę (oznaczenie na wsporniku w formie przerywanych linii oraz napis „max”) . Gdy kierownica zostanie ustawiona idealnie w kierunku jazdy oraz zostanie dostosowana odpowiednia wysokość można dokręcić śrubę blokującą znajdującą się na główce wspornika, służy do tego klucz imbusowy nr. 6.



W przypadku wspornika regulowanego dodatkową czynnością jest ustawienie odpowiedniego pochylenia kierownicy, służą do tego 3 śruby, jedna blokująca klin pochylenia wspornika, dwie pozostałe stabilizują ramię wspornika (znajdują się na bokach wspornika) Dokręcanie śrub zaczynamy w kolejności: klin potem ramię.



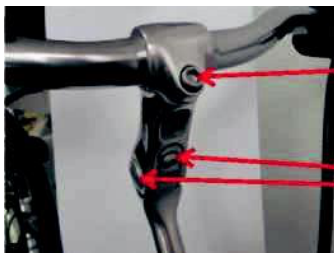
ŚRUBA MOCUJĄCA
RURĘ KIEROWNICY

ŚRUBY REGULACYJNE
WSPORNIK KIEROWNICY

43. Gdy rower jest już na kołach można przystąpić o montażu kierownicy. Czynność tą rozpoczynamy od zdjęcia kapturka ochronnego z klina zabezpieczającego. Wspornik kierownicy wsuwamy w rurę widelca przedniego do momentu, aż znacznik granicznego wysunięcia wsunie się w rurę (oznaczenie na wsporniku w formie przerywanych linii oraz napis „max”) . Gdy kierownica zostanie ustawiona idealnie w kierunku jazdy oraz zostanie dostosowana odpowiednia wysokość można dokręcić śrubę blokującą znajdującą się na główce wspornika, służy do tego klucz imbusowy nr. 6.



W przypadku wspornika regulowanego dodatkową czynnością jest ustawienie odpowiedniego pochylenia kierownicy, służą do tego 3 śruby, jedna blokująca klin pochylenia wspornika, dwie pozostałe stabilizują ramię wspornika (znajdują się na bokach wspornika) Dokręcanie śrub zaczynamy w kolejności: klin potem ramię.



ŚRUBA MOCUJĄCA
RURĘ KIEROWNICY

ŚRUBY REGULACYJNE
WSPORNIK KIEROWNICY

WARUNKI GWARANCJI DOTYCZĄCE ROWERU

1. Gwarant zapewnia dobrą, jakość i sprawne działanie roweru, na który wydana została niniejsza gwarancja i odpowiada jedynie za ukryte wady materiałowe. Sprzedawca jest zobowiązany wydać kupującemu rower pełnowartościowy, nadający się do natychmiastowej eksploatacji.
2. Okres gwarancji wynosi 24 miesiące i jest liczony od daty zakupu potwierdzonej przez punkt sprzedaży w dniu zakupu roweru na karcie gwarancyjnej.
3. Warunkiem obowiązywania dwuletniej Gwarancji jest dokonanie pierwszego płatnego przeglądu okresowego roweru w miejscu zakupu, autoryzowanej sieci serwisowej producenta lub autoryzowanym punkcie sprzedaży TERG S.A, w terminie miesiąca od daty zakupu, co potwierdza się wpisem w karcie gwarancyjnej. Właściciel roweru zobowiązany jest również do wykonania płatnego okresowego przeglądu, po roku użytkowania.
4. Ochronie gwarancyjnej nie podlegają: regulacje roweru, dokręcenia połączeń śrubowych (centrowanie kół, likwidacja luzów w połączeniach śrubowych, piastach i pedalach), wymiana elementów ulegających naturalnemu zużyciu w trakcie ich użytkowania, takie jak: opony, dętki, siódła, żarówki, okładziny hamulcowe, łańcuch, linki, wielotryby, tarcze zębate, wahacze, amortyzatory itp..
5. Gwarancja nie obejmuje użycia roweru w sytuacjach nietypowych, w zawodach i/ lub w celach komercyjnych oraz w celu innym niż ten, do którego rower został zaprojektowany.
6. Gwarancji nie podlegają uszkodzenia mechaniczne i chemiczne oraz inne, powstałe na skutek niewłaściwego lub niezgodnego z instrukcją obsługi użytkowania, konserwowania i przechowywania.
7. Użytkownik powinien dokonać czynności obsługowych, regulacyjnych i konserwujących zgodnie z instrukcją obsługi lub zlecić ich wykonanie autoryzowanemu serwisowi - w przeciwnym razie gwarancja traci ważność.
8. Reklamacje należy składać w miejscu zakupu lub autoryzowanym punkcie serwisowym, dostarczając do tego miejsca czysty rower.
9. W ramach gwarancji reklamującemu przysługuje prawo do usunięcia wad ukrytych roweru, niewidocznych przy odbiorze, ale wykrytych podczas eksploatacji - lub wymiany towaru w przypadku niedającej się usunąć wady - ewentualnie bonifikaty cenowej, obiektywnie odpowiadającej obniżeniu wartości użytkowej roweru. Decyzja o przedmiocie sposobu usunięcia wad należy do Producenta.
10. Naprawa gwarancyjna nie obejmuje czynności przewidzianych w instrukcji, do których wykonania zobowiązany jest użytkownik we własnym zakresie i na własny koszt.
11. Producent/Dostawca w terminie 14 dni licząc od daty dostawy roweru do jego siedziby dokona oględzin przedmiotu reklamacji w celu oceny zasadności reklamacji i na piśmie, mailem lub faxem poinformuje Reklamującego o wyniku oględzin.
12. Warunkiem rozpatrzenia reklamacji z tytułu gwarancji jest dostarczenie wyrobu wraz z kartą gwarancyjną, dowodem zakupu.
W przypadku nie spełnienia tych warunków reklamacja podlega odrzuceniu.
13. Koszt dostawy reklamowanego towaru do miejsca zakupu lub do Producenta/Dostawcy ponosi Reklamujący.

14. Uznane przez Producenta wady zostaną usunięte w terminie 14 dni od daty poinformowania Reklamującego o wynikach oględzin, o których mowa w pkt. 12.
15. Termin wskazany w pkt.12 może ulec wydłużeniu do 30 dni w wypadku, gdy naprawa towaru wymaga wymiany części, którą należy sprowadzić od podmiotu trzeciego. O fakcie wydłużenia terminu naprawy Producent/ Dostawca poinformuje Reklamującego w terminie wskazanym w pkt. 12.
16. Wymieniony wadliwy towar lub wymieniona wadliwa część staje się własnością Producenta.
17. Rower nie podlega zwrotowi lub wymianie na nowy, gdy wady są możliwe do usunięcia. W razie konieczności wymiany części, zapewnia się je w kolorach uniwersalnych.
18. Gwarancja traci swą ważność w przypadku dokonania naprawy w nieuprawnionym punkcie serwisowym lub wprowadzenia zmian konstrukcyjnych.
19. Czynności przedsprzedażne, które jest zobowiązany wykonać sprzedawca, nie wchodzi w zakres napraw gwarancyjnych.
20. Jedynie oryginalna, ważna i całkowicie wypełniona podczas sprzedaży roweru karta gwarancyjna jest podstawą przyjęcia zgłoszenia reklamacyjnego.
21. W przypadku zakupu przez internet użytkownik dokonuje przygotowania roweru do użytkowania we własnym zakresie (na własny koszt), jest to warunkiem zachowania gwarancji.

Zapoznałem się z warunkami gwarancji

(data i podpis użytkownika roweru)

Informujemy, że:

po 30-dniach od daty zakupu zalecamy przeprowadzić przegląd okresowy odpłatny w serwisie Media Expert. Przegląd okresowy ma znaczący wpływ na dalszą eksploatację sprzętu.



Producent:
SPRICK – Rowery sp. z o.o.
Ul. Zachodnia 76
66-200 Świebodzin Polska