

REPARTO CORSE

DO NOT
LIMIT YOUR
CHALLENGES
BUT
CHALLENGE YOUR
LIMITS



BOTTECCHIA®
Reparto Corse

*Instrukcja obsługi i gwarancja / Oryginalne instrukcje
(POL)*

SPIS TREŚCI

1	WPROWADZENIE	2
2	RODZAJE ROWERÓW	2
2.1	ELEMENTY ROWERU.....	2
3	BEZPIECZEŃSTWO	4
3.1	JAZDA W NOCY.....	4
3.2	JAZDA POZA DROGAMI.....	4
3.3	ODPOWIEDNIE UŻYTKOWANIE ROWERÓW.....	4
4	PRZYGOTOWANIE	5
4.1	REGULACJA SIODEŁKA.....	5
4.2	REGULACJA KIEROWNICY.....	6
4.3	KONTROLA HAMULCÓW.....	6
4.4	KONTROLA PEDAŁÓW.....	6
5	KONTROLE KTÓRE NALEŻY PRZEPROWADZAĆ PRZED KAŻDĄ JAZDĄ	7
5.1	KONTROLA KÓŁ I OPON.....	7
5.2	KONTROLA SZYBKÓZAMYKACZY BLOKUJĄCYCH PIASTY.....	7
5.3	KONTROLA HAMULCÓW.....	7
5.4	KONTROLA KIEROWNICY I MOSTKA.....	7
5.5	KONTROLA AMORTYZACJI.....	7
6	REGULACJE I UŻYTKOWANIE	8
6.1	HAMULCE, REGULACJA HAMULCÓW.....	8
6.2	PRZERZUTKI, REGULACJA PRZERZUTEK.....	8
6.3	ŁAŃCUCH I KASETA.....	10
6.4	RAMA I WIDELEC.....	10
6.5	STERY.....	10
6.6	KOŁA, BLOKADA I OPONY.....	11
6.7	PEDAŁY.....	12
7	MATERIAŁY KOMPOZYTOWE	12
8	KONSERWACJA	12
8.1	PO ZAKOŃCZENIU JAZDY ROWEREM.....	12
8.2	KONSERWACJA STANDARDOWA.....	13
8.3	DOKRĘCANIE ŚRUB.....	13
9	GWARANCJA	14
10	ZGODNOŚĆ Z PRZEPISAMI	20

1 WPROWADZENIE

Szanowny Kliencie, gratulujemy zakupu nowego roweru i dziękujemy za wybór BOTTECCHIA.

Kupiliście Państwo niezawodny rower, będący wynikiem innowacyjnych badań technicznych i starannej kontroli jakości, który zapewni Państwu wiele lat wygodnej i przyjemnej jazdy.

Prosimy o uważne przeczytanie niniejszej instrukcji obsługi. Dowiedzą się Państwo, jak najlepiej użytkować swój rower oraz poznają informacje niezbędne do utrzymania go w dobrym stanie technicznym.

Przypominamy, że ze względu na postęp techniczny producent zastrzega sobie prawo do modyfikacji komponentów, detali lub akcesoriów. Zdjęć, opisów i danych nie należy traktować jako wiążących.

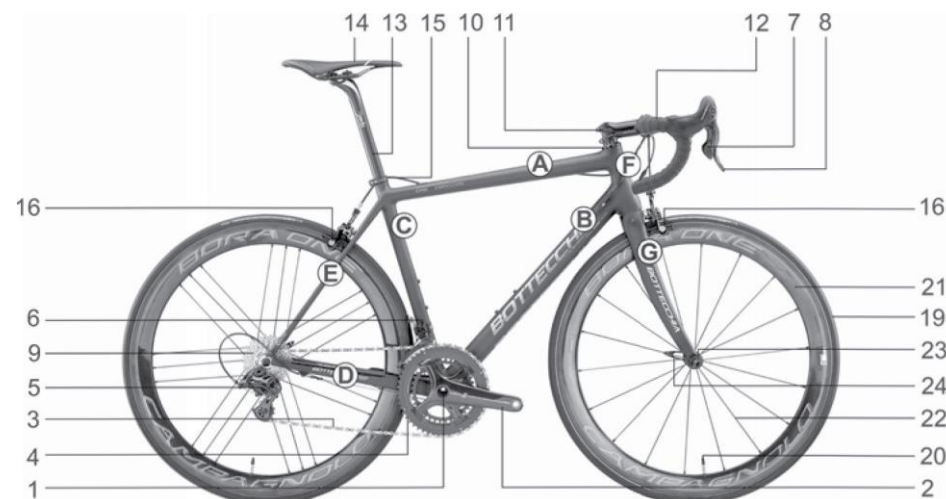
2 - RODZAJE ROWERÓW

W niniejszej instrukcji obsługi i użytkowania znajdziesz wskazówki dotyczące rowerów Bottecchia Reparto Corse, w tym następujących modeli: Rower szosowy, MTB z przednim amortyzatorem, MTB z pełną amortyzacją i Fat Bike.

Przy wyborze modelu należy wziąć pod uwagę poniższe wskazówki.

Nasze rowery zostały przetestowane pod kątem maksymalnej wagi 120 kg, która obejmuje: rower, rowerzystę i bagaż.

2.1 - ELEMENTY ROWERU



3 - BEZPIECZEŃSTWO

Bezpieczeństwo podczas jazdy na rowerze ma fundamentalne znaczenie. W tym celu konieczne jest przestrzeganie ściśle określonych norm:

- Należy znać zasady ruchu drogowego (różnią się one w różnych krajach).
- Jeździć zgodnie z dominującym kierunkiem ruchu i unikać jazdy obok drugiego roweru.
- Nie jeździć na rowerze po chodnikach i ustępować pierwszeństwa pieszym.
- Należy uważać na poruszające się pojazdy i nagle otwieranie drzwi samochodów.
- Nie należy organizować zawodów rowerowych na drogach otwartych dla ruchu.
- Zawsze sprawdzać sprawność hamulców i ogólny stan roweru.
- Przy zmianie kierunku jazdy należy sygnalizować to ręką.
- Zawsze trzymaj ręce na kierownicy (z wyjątkiem sytuacji, gdy sygnalizujesz zmianę kierunku jazdy)

⚠ OSTRZEŻENIE: Deszcz obniża skuteczność hamowania, dlatego prosimy o wydłużenie drogi hamowania.

3.1 – JAZDA W NOCY

Dla Państwa bezpieczeństwa prosimy o podjęcie dodatkowych środków ostrożności podczas korzystania z roweru w nocy:

- Wyposażyć swój rower w kompletny i odpowiedni zestaw odblasków, które są prawidłowo zamontowane.
- Posiadanie autonomicznego systemu oświetlenia jest niezbędne do przestrzegania norm bezpieczeństwa obowiązujących w Państwa kraju.
- Należy zawsze jeździć możliwie blisko krawędzi, a nie środka jezdni.

3.2 – JAZDA POZA DROGAMI

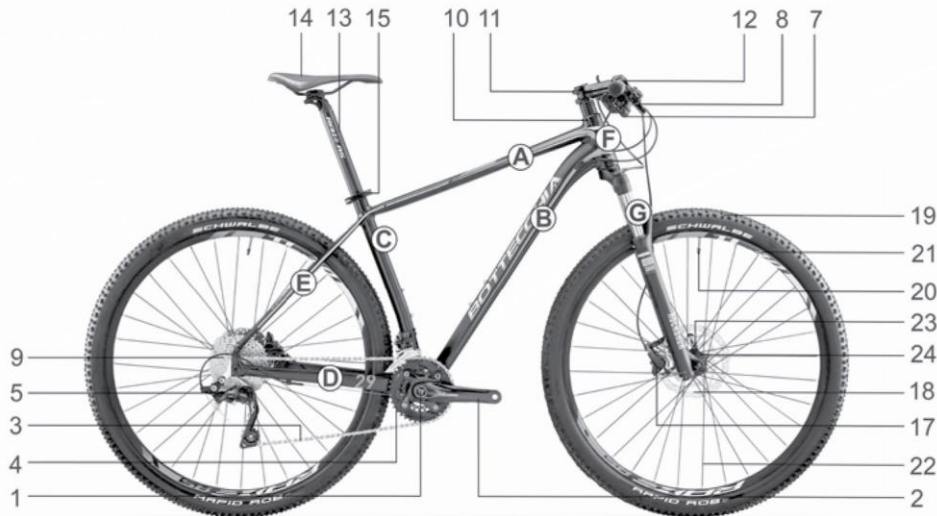
Podczas użytkowania roweru w terenie należy przestrzegać następujących środków ostrożności:

- Należy zachować ostrożność podczas zjazdów. Podczas hamowania koła tracą przyczepność, a nadmierne użycie hamulców może doprowadzić do utraty kontroli nad rowerem i do wypadku.
- Przed wyruszeniem w trasę należy upewnić się, że rower jest w dobrym stanie technicznym.
- Uszkodzone części należy niezwłocznie wymienić.

⚠ OSTRZEŻENIE: skoki, akrobacje i inne nietypowe zastosowania mogą naruszyć strukturę roweru. Prosimy wziąć to pod uwagę podczas pokonywania przeszkód. Nasze produkty zostały zaprojektowane tak, aby wytrzymać intensywne użytkowanie, ale przekroczenie granic mechanicznych i fizycznych staje się zagrożeniem dla Państwa i innych. W przypadku użytkowania roweru pod dużym obciążeniem, sugerujemy dokładne sprawdzenie roweru w celu zweryfikowania jego sprawności.

3.3 - ODPOWIEDNIE UŻYTKOWANIE ROWERÓW

Każdy rower BOTTECCHIA został zaprojektowany i skonstruowany z myślą o jego specyficznym zastosowaniu. Nieprawidłowe użytkowanie roweru może spowodować uszkodzenie lub zniszczenie części i podzespołów, co może prowadzić do wypadków lub niebezpiecznych konsekwencji. Sprzedawca BOTTECCHIA proponuje Państwu rower najbardziej odpowiedni do Państwa potrzeb.



Rama i widelec:

- A Rura górna
- B Rura dolna
- C Sztycy
- D Dolne rurki tylnego trójkąta
- E Górne rurki tylnego trójkąta
- F Główna rama
- H Amortyzator

Komponenty:

- 1 Suport
- 2 Korba

- 3 Łańcuch
- 4 Zębatka przednia
- 5 Przerzutka tylna
- 6 Przerzutka przednia
- 7 Manetka
- 8 Dźwignia hamulca
- 9 Wolnobieg
- 10 Stery
- 11 Mostek
- 12 Kierownica
- 13 Sztycy
- 14 Siodełko

- 15 Zacisk sztycy
- 16 Klocek hamulcowy
- 17 Zacisk hamulcowy
- 18 Hamulec tarczowy

Koło:

- 19 Opona
- 20 Wentyl
- 21 Obręcz
- 22 Szprychy
- 23 Piasta
- 24 Szybkozamykacz

RODZAJE ROWERÓW	RODZAJ TRASY	RODZAJ JAZDY
SZOSOWY	Asfalt i kostka brukowa.	Rywalizacja sportowa, trasy średnie, duże odległości. Wymagana profesjonalna odzież.
MTB Z PRZEDNIM AMORTYZATOREM	Droga asfaltowa i bruk, poza trasą, zwykła ścieżka, ścieżki.	Rywalizacja sportowa, krótkie i średnie dystanse. Odpowiedni do jazdy po nierównych szlakach, unikając skoków wyższych niż 0,5 m.
MTB Z PEŁNĄ AMORTYZACJĄ	Drogi asfaltowe i utwardzone, drogi terenowe, drogi gruntowe, ścieżki.	Rywalizacja sportowa, krótkie i średnie dystanse. Odpowiednie do jazdy po nierównych trasach terenowych.
FAT BIKE	Asfalt i bruk, teren, droga gruntowa, ścieżki, śnieg, piasek	Sportowe, krótkie i średnie trasy. Odpowiedni na piaszczyste, zaśnieżone i błotniste drogi/ścieżki.

4 - PRZYGOTOWANIE

Przed pierwszym użyciem nowego roweru BOTTECCHIA Reparto Corse, należy dostosować go do swoich potrzeb zgodnie z poniższymi wskazówkami.

Upewnij się, że rower jest prawidłowo dopasowany do Twojego wzrostu i zapoznaj się z jego komponentami oraz czasem reakcji.

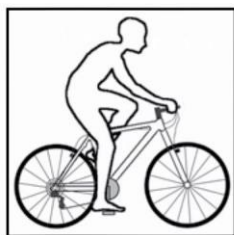
4.1 - REGULACJA SIODEŁKA

Proszę zapoznać się z rys. 1 w celu prawidłowego ustawienia siodełka. Podczas pedalowania śródstopie musi leżeć na środku osi pedałów, a kolano powinno być lekko ugięte, gdy pedał znajduje się w najniższym położeniu.

Aby wyregulować wysokość siodełka, należy usiąść na siodełku i położyć piętę na pedale, ustawiając go w najniższym położeniu. W tej pozycji noga powinna być całkowicie wyprostowana (rys. 2). Sprawdźcie, czy siedząc na siodełku jesteście w stanie dotknąć czubkami palców podłoża, jeśli nie, to obniżcie siodełko luzując zacisk wspornika siodełka.

Po prawidłowym ustawieniu wysokości siodełka należy upewnić się, że mechanizm blokujący sztycę i siodełko jest prawidłowo zablokowany (rys. 3).

Odległość pomiędzy siodełkiem a kierownicą można nieznacznie regulować. Poluzowując zacisk siodełka, można je lekko przesunąć. Regulacja ta wpływa na postawę na rowerze, zmieniając komfort jazdy i nacisk na pedały.



rys. 1



rys. 2



rys. 3



rys. 4

Po ustawieniu odległości między siodełkiem a kierownicą należy zawsze sprawdzić położenie siodełka. Jeśli nie jest ono ustawione poziomo, należy poluzować śrubę siodełka i wyregulować jego położenie, ustawiając nachylenie siodełka równoległe do podłoża.

! OSTRZEŻENIE: Aby profesjonalnie wyregulować rower należy zwrócić się do autoryzowanego sprzedawcy Bottecchia.

! OSTRZEŻENIE: Zamocować siodełko w podanym zakresie (rys. 4), a nie końcach. Zablokować zacisk sztycy i śruby zacisku siodełka z momentem dokręcania (Nm) nie większym niż podane parametry. Dokręcenie śrub powyżej podanych wartości może spowodować pęknięcia lub nawet złamanie sztycy podsiodłowej, a w konsekwencji zagrożenie dla rowerzysty. Momenty dokręcania są podane w rozdziale "Konserwacja" na wykresie "Momenty dokręcania". Oznaczenie na sztycy wskazuje maksymalną wysokość (rys. 5). Upewnij się, że znacznik nigdy nie jest widoczny. Wsunąć sztycę na co najmniej 75 mm.

4.2 - REGULACJA KIEROWNICY

Aby podnieść lub obniżyć kierownicę, należy całkowicie odkręcić śrubę B i poluzować śruby A1 i A2, wyjąć mostek z rury widelca i włożyć lub wyjąć podkładki dystansowe. Po wyregulowaniu wysokości kierownicy, jeżeli zostały usunięte podkładki dystansowe pod mostkiem, należy je nałożyć na mostek. W celu regulacji mostka typu Ahead należy poluzować dwie śruby blokujące A1 i A2 (rys. 6). Aby wyregulować zwrotność kierownicy, należy przekręcić śrubę B.

! OSTRZEŻENIE: nigdy nie używaj większej ilości podkładek dystansowych niż te, które umieścił producent.

! OSTRZEŻENIE: Sprawdź czy kierownica jest dobrze zamocowana ściskając przednie koło między nogami i próbując obrócić kierownicę (rys. 7).

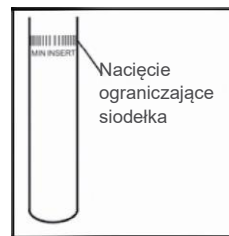
! OSTRZEŻENIE: Śruby kierownicy należy dokręcać z momentem obrotowym nie większym niż podane parametry. Dokręcenie śrub powyżej podanych wartości może spowodować pęknięcia lub nawet złamanie rury widelca, a w konsekwencji zagrożenie dla rowerzysty. Moment dokręcenia podany jest w rozdziale "Konserwacja" na wykresie "Moment dokręcenia".

4.3 - KONTROLA HAMULCÓW

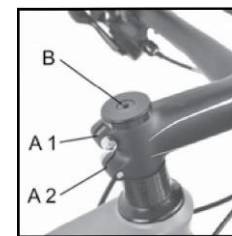
Sprawdź, która dźwignia hamulca, prawa czy lewa, obsługuje przedni hamulec i zapoznaj się z jej obsługą; niewłaściwe posługiwanie się przednim hamulcem może doprowadzić do utraty kontroli nad rowerem.

4.4 KONTROLA PEDAŁÓW

Sprawdź, czy pedały są prawidłowo ustawione (patrz rozdział 6, paragraf 6.7). Pedał zamontowany w niewłaściwy sposób może wypaść podczas jazdy, powodując upadek.



rys. 5



rys. 6



rys. 7

5 - KONTROLE, KTÓRE NALEŻY PRZEPROWADZAĆ PRZED KAŻDĄ JAZDĄ

Przed rozpoczęciem użytkowania roweru należy przeprowadzić opisane poniżej kontrole w celu sprawdzenia stanu roweru i jego kompletności. W razie jakichkolwiek wątpliwości co do stanu roweru, należy zwrócić się o pomoc do sprzedawcy lub specjalistycznego serwisu rowerowego.

5.1 - KONTROLA KÓŁ I OPON

Sprawdź, czy koła są proste, obracając każde z nich, a następnie obserwuj obręcz pomiędzy szczękami hamulcowymi, nie dotykając ich. Jeżeli obręcz jest nie wyśrodkowana (od lewej do prawej) lub chybocze się od góry do dołu, skontaktuj się ze specjalistycznym serwisem rowerowym celu uzyskania porady. Sprawdź stan opon, muszą być bez nacięć. Ciśnienie musi być zgodne z parametrami podanymi na boku opony.

⚠️ OSTRZEŻENIE: Należy wymienić oponę jeśli uszkodzony jest bieżnik lub boki opony. Szczególnie po długich zjazdach należy sprawdzić mocowanie lub ułożenie opon. Użytkowanie roweru z zalecanym ciśnieniem powietrza w oponach zapewnia bezpieczeństwo i trwałość.

5.2 - KONTROLA SZYBKOZAMYKACZY BLOKUJĄCYCH PIASTY

Rowery BOTTECCHIA wyposażone są w piasty z szybkozamykaczem lub osł przelotową, umożliwiające montaż i/lub demontaż koła bez użycia narzędzi (rys. 9). Koła roweru muszą być stabilnie zamocowane do ramy i widelca, należy upewnić się, że szybkozamykacz jest prawidłowo wyregulowany i zamknięty, jak opisano w następnym rozdziale (patrz rozdział 6 paragraf 6.6).

⚠️ OSTRZEŻENIE: Nieprawidłowo wyregulowana lub nieprawidłowo zamknięta dźwignia szybkozamykacza może spowodować nagłe odblokowanie koła i doprowadzić do powstania niebezpiecznych sytuacji.

5.3 - KONTROLA HAMULCÓW

Hamulce należy sprawdzić w stanie spoczynku, naciskając dźwignię z odpowiednią siłą w kierunku kierownicy. Dźwignia hamulca nie może dotykać kierownicy, gdyż oznacza to, że linki hamulcowe są luźne. W przypadku hydraulicznych hamulców tarczowych nie powinno być możliwe "pompowanie" dźwignią hamulca. Jeśli tak się stanie, należy zwrócić się do sprzedawcy lub specjalistycznego serwisu rowerowego. Zawsze należy sprawdzać stan zużycia szczęk i tarcz hamulcowych.

⚠️ OSTRZEŻENIE: awaria układu hamulcowego może prowadzić do utraty panowania nad rowerem i obrażeń ciała.

5.4 - KONTROLA KIEROWNICY I MOSTKA

Przed użyciem roweru należy dokładnie sprawdzić kierownicę i mostek w celu wykrycia ewentualnych odkształceń, pęknięć, deformacji lub wgnieceń i ewentualnie wymienić uszkodzoną część.

5.5 - KONTROLA AMORTYZACJI

Upewnij się, że elementy amortyzatorów zostały wyregulowane odpowiednio do wagi użytkownika i rowerzysty. Sprawdź, czy nie są one zbyt ściśnięte i czy nie występują nienaturalne ruchy samych amortyzatorów. Jeśli są one całkowicie sztywne, skontaktuj się ze sprzedawcą lub specjalistycznym serwisem rowerowym w celu uzyskania porady. Działanie amortyzatorów ma wpływ na rower pod względem obciążeń, dlatego prawidłowa regulacja jest bardzo ważna. Szczegółowe informacje znajdują się w oddzielnej instrukcji dołączonej do amortyzatorów.

6 - REGULACJE I UŻYTKOWANIE

6.1 - HAMULCE, REGULACJA HAMULCÓW

Hamulce montowane w rowerach BOTTECCHIA to :

- Hamulec szczękowy (rys. 10): Składa się z dwóch ramion podtrzymujących szczęki hamulcowe, połączonych przegubem, które działają za pomocą linki zaciskającej szczęki na obręcz.
- Hamulec tarczowy (rys. 11): Składa się z zacisków, tarczy i osłony. Podczas uruchamiania hamulca zaciski zbliżają się do siebie, przez co klocki ocierają o tarczę.

Wszystkie tego typu hamulce mają pewne elementy, które się zużywają i trzeba je wymienić. Na klockach szczęk hamulcowych znajdują się rowki, które wskazują na ich stan. Kiedy te rowki znikają, klocki należy wymienić.

Klocki hamulców tarczowych należy wymienić, gdy zmniejsza się ich siła hamowania. Tarcze należy wymienić, gdy ich grubość zmniejszy się, tworząc szczelinę na powierzchni tarczy.

Regulacja hamulca zależy od jego rodzaju. Idealna przestrzeń pomiędzy szczękami hamulcowymi a bokiem obręczy wynosi 1-2 mm (rys. 12). W stanie spoczynku szczeka hamulcowa nie może dotykać obręczy. Ponadto podczas hamowania obie szczęki muszą jednocześnie dotykać obręczy, ale bez dotykania opony. Ostateczną regulację można uzyskać poprzez przestawienie śruby regulacyjnej. Śruba ta może mieć różne położenia w zależności od rodzaju hamulca.

W przypadku mechanicznych hamulców tarczowych, odległość pomiędzy klockami a tarczą musi wynosić 0,2-0,4 mm, można ją uzyskać operując na odpowiednich śrubach. W przypadku hamulców hydraulicznych regulacja jest automatyczna.

⚠️ OSTRZEŻENIE: Podczas jazdy w terenie zużycie hamulców jest większe z powodu zabrudzenia. W celu wymiany zużytych części należy zwrócić się do specjalistycznego serwisu rowerowego. Należy wymieniać je wyłącznie na oryginalne części zamienne: zanim klocki hamulców tarczowych uzyskają najlepszy poziom hamowania, muszą się minimalnie dotrzeć. Ponadto tarcze hamulcowe rozgrzewają się podczas pracy, dlatego nie należy ich dotykać bezpośrednio po zatrzymaniu.

Jeśli podczas hamowania szczęki dotkną opony lub wpadną w szprychy kół, może dojść do utraty panowania nad rowerem.

⚠️ OSTRZEŻENIE: Jeśli jeden z dwóch hamulców jest uszkodzony, należy go natychmiast naprawić, jeden sprawny hamulec sam w sobie nie wystarczy, aby zapewnić dobrą kontrolę hamowania.

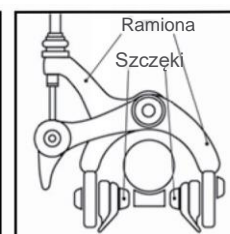
Sprawdź dokładnie szczęki hamulcowe, osłony hamulców i linki napinające oraz ich smarowanie, jeśli widoczne są postrzępione lub wydłużone spirale, krzywe końce, rdza lub zużycie, natychmiast wymienić uszkodzone części. W celu wymiany szczęk hamulcowych należy poluzować nakrętkę kontrolującą aż do jej wyjęcia i wymienić.

6.2 - PRZERZUTKI, REGULACJA PRZERZUTEK

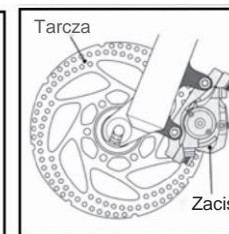
Rower został wyposażony w system przerzutek umożliwiający wybór biegu, który najlepiej pasuje do aktualnych warunków jazdy, odporności fizycznej i doświadczenia użytkownika. Optymalna jazda mieści się w przedziale 60/90 obrotów pedałów na minutę. Najczęściej stosowanym systemem zmiany przełożeń jest przerzutka. System ten zmienia biegi poprzez przesunięcie łańcucha z jednej zębatki na drugą, zarówno z przodu jak i z tyłu.



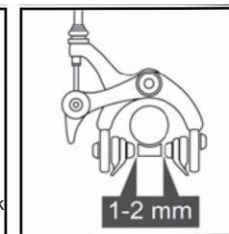
rys. 9



rys. 10



rys. 11



rys. 12

Istnieją różne mechanizmy zmiany biegów dla różnych warunków jazdy.

Najczęściej spotykane to:

- Przerzutki Mtb/fat bike/sport Rapidfire - zmiana przełożeń za pomocą manetek sterowanych kciukiem i palcem wskazującym (rys. 13).

- Mechaniczne i elektroniczne przerzutki szosowe Shimano STI (rys. 14)

- Mechaniczne i elektroniczne przerzutki szosowe Campagnolo Ergopower (rys. 15).

Przykład zmiany biegów (rys. 16-17): aby zmienić jedną pozycję z niższego na wyższy bieg, należy przesunąć manetkę A do pozycji 1. Aby zmienić 2 lub 3 pozycję za jednym razem, należy przesunąć ją do pozycji 2 lub 3. Aby zmienić bieg z wyższego na niższy, należy raz pchnąć manetkę B. Manetki po zwolnieniu zawsze wracają do pozycji wyjściowej. Po nabraniu pewności w obsłudze przerzutek łatwiej będzie wybrać odpowiednią do potrzeb.

⚠️ OSTRZEŻENIE: Należy unikać następujących kombinacji: niski bieg przedni / niski bieg tylny oraz wysoki bieg przedni / wysoki bieg tylny. Wynika to z faktu, że łańcuch nie będzie się napinał powodując tarcie i związane z tym problemy. (rys. 18).

⚠️ OSTRZEŻENIE: Biegi należy zmieniać wyłącznie podczas pedalowania do przodu lub jazdy z dużą prędkością, ponieważ w przeciwnym razie łańcuch może się ślizgać i ulec uszkodzeniu. Nie zmieniajcie biegów podczas zatrzymywania się lub jazdy do tyłu, ponieważ może to spowodować poważne uszkodzenie roweru.

Przerzutkę tylną i przednią należy wyregulować przy całkowicie podniesionym rowerze w stanie spoczynku, tak aby można było obsługiwać układ napędowy i przerzutki.

Jeżeli zmiana biegów nie jest precyzyjna, należy wyregulować napięcie linki za pomocą regulatora, który znajduje się na przyłączu linki do przerzutki tylnej (rys. 19) lub na manetce na kierownicy. Aby przeprowadzić najlepszą regulację, należy przelożyć łańcuch na najmniejszą zębatkę i odkręcić regulator aż do lekkiego naprężenia linki. Po dokonaniu tej regulacji należy upewnić się, że łańcuch natychmiast przechodzi na kolejną zębatkę. Jeśli odbywa się to bez problemu, należy upewnić się, że łańcuch może łatwo i dokładnie przesuwać się z najmniejszej na największą zębatkę i odwrotnie. Jeśli łańcuch z trudem schodzi na najmniejsze zębatki, należy lekko dokręcić regulator. W celu idealnego wyregulowania można przeprowadzić kolejne próby

W celu regulacji naprężenia linki przerzutki przedniej należy wyregulować regulator znajdujący się na manetce na kierownicy (MTB) lub na regulatorze połączonym z obudową zewnętrzną (RACING) (rys. 20) lub na zacisku dociskającym linkę jak wskazano dla przerzutki tylnej. W celu uniknięcia spadania łańcucha z najmniejszej i największej zębatki, zakres oscylacji przerzutki przedniej i tylnej jest ograniczony śrubami krańcowymi, które są oryginalnie ustawione przez firmę BOTTECCHIA i nie mogą być zmieniane podczas normalnego użytkowania roweru. Dalsze informacje dotyczące przerzutek i manetek znajdują się w instrukcjach producentów.

⚠️ OSTRZEŻENIE: W celu przeprowadzenia regulacji i konserwacji układu przerzutek należy zwrócić się do specjalistycznego serwisu rowerowego, ponieważ wymagane są specjalne narzędzia i wiedza techniczna.

6.3 - ŁAŃCUCH I KASETA

Łańcuch i wolnobieg należą do elementów najbardziej narażonych na zużycie, ale dzięki regularnemu czyszczeniu, smarowaniu i stosowaniu kombinacji biegów (w których łańcuch pracuje w jednej linii) można przedłużyć ich żywotność. Zwykle granica zużycia łańcucha wynosi od 2000 do 4000 km jazdy. Niewymyślenie łańcucha spowoduje uszkodzenie części przekładni (koła zębate i osłona łańcucha). Łańcuch można kontrolować podnosząc go palcami. Jeśli łańcuch daje się znacznie podnieść, oznacza to, że jest zbyt luźny i należy go wymienić. W celu dokładnego sprawdzenia łańcucha i wolnobiegu należy zwrócić się do specjalistycznego serwisu rowerowego, ponieważ potrzebne są specjalistyczne narzędzia i dokładne napięcie. Dalsze informacje dotyczące łańcucha i kasety znajdują się w instrukcjach producentów.

⚠️ OSTRZEŻENIE: Aby dokonać dokładnej kontroli łańcucha i zębatek kasety oraz ewentualnej wymiany, należy zwrócić się do specjalistycznego serwisu rowerowego, ponieważ wymagane są specjalne narzędzia i wiedza techniczna. Złe napięcie lub zużyty łańcuch może ulec zerwaniu i spowodować poważne konsekwencje..

6.4- RAMA I WIDELEC

Należy dokładnie sprawdzić ramę i widelec w celu wykrycia ewentualnych odkształceń, pęknięć, innych deformacji lub wgnieciań, ponieważ mogą one świadczyć o zmęczeniu konstrukcji. Podczas czyszczenia roweru nie należy używać rozpuszczalników ani żrących środków chemicznych, ponieważ mogą one uszkodzić powłokę lakierniczą. Zabrudzenia należy usuwać za pomocą wody, delikatnego detergentu lub miękkiej szmatki zwilżonej delikatnym środkiem czyszczącym. Do czyszczenia roweru nie używaj myjek wysokociśnieniowych, ponieważ woda może dostać się do łożysk, powodując ich korozję. Widełce amortyzowane muszą być regularnie smarowane, aby zapewnić ich funkcjonalność i trwałość. Widełce sprężynowe lub elastomerowe nie wymagają szczególnej konserwacji, natomiast w przypadku amortyzatorów hydraulicznych lub pneumatycznych należy dokładnie przestrzegać instrukcji producenta.

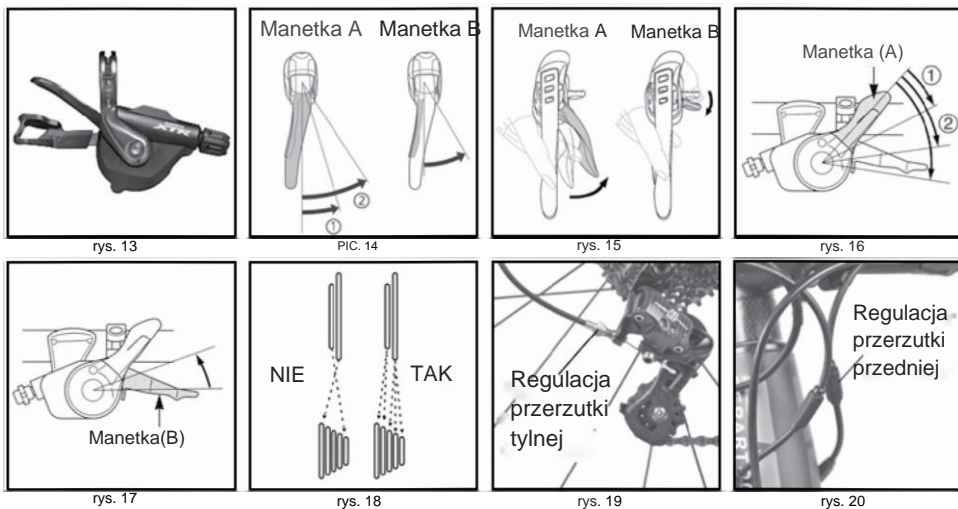
⚠️ OSTRZEŻENIE: jakiegokolwiek modyfikacje ramy lub widełca powodują utratę gwarancji i mogą spowodować, że jazda stanie się niebezpieczna.

6.5 - STERY

Widelec i kierownica są zintegrowane ze sobą za pomocą nakładek i łożysk, aby umożliwić płynny ruch obrotowy: są to tak zwane stery. Wibracje pochodzące z nawierzchni drogi mogą poluzować stery, a jeśli nie zostaną wyregulowane, spowodują uszkodzenie łożysk.

Aby sprawdzić, czy stery są poluzowane, należy nacisnąć przedni hamulec i popchnąć rower do przodu i do tyłu. W przypadku nadmiernego ruchu i wstrząsów, należy ponownie wyregulować stery.

⚠️ OSTRZEŻENIE: Aby wyregulować stery, należy zwrócić się do specjalistycznego serwisu rowerowego, ponieważ wymagane są specjalne narzędzia i wiedza.



6.6 - KOŁA, BLOKADA I OPONY

Koła są pośrednikiem między Tobą a drogą, dlatego dla Twojego bezpieczeństwa i osiągnięć Twojego roweru ważne jest, aby pamiętać o ich konserwacji. Dzięki regularnym kontrolom można uniknąć problemów. Przed rozpoczęciem użytkowania roweru należy upewnić się, że szybkozamykacze piast znajdują się w pozycji ZAMKNIĘTE, a nakrętki osi piasty są prawidłowo dokręcone. Upewnij się, że szybkozamykacz jest prawidłowo wyregulowany i zamknięty, jak opisano poniżej. Aby zdjąć koło, otwórz szybkozamykacz i rozepnij ramiona hamulców. Następnie ustaw dźwignię blokującą piastę w pozycji "otwarte" (rys. 21) i poluzuj nakrętkę znajdującą się po przeciwnej stronie. Teraz koło powinno dać się swobodnie zdjąć. W celu ponownego zamontowania koła należy umieścić jego os w uchwytach widelca. Należy pamiętać, że dźwignia musi znajdować się w pozycji pośredniej między otwartą a zamkniętą. Następnie palcami przykręć nakrętkę mocującą po przeciwnej stronie zamknięcia (rys. 22). W położeniu końcowym dźwignia musi być równoległa do koła i nie może wystawać na boki.

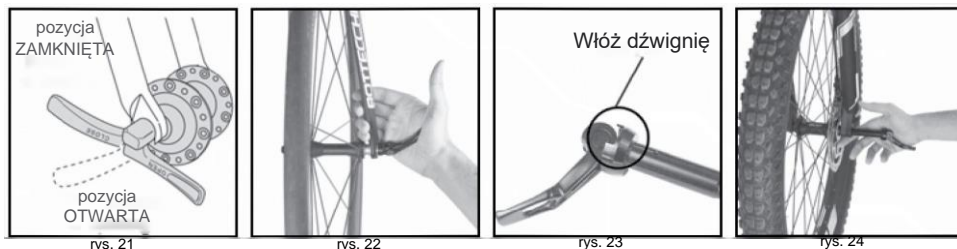
Jeżeli rower posiada koła z osią przelotową, należy odblokować hamulce, ustawić dźwignię blokady piasty w pozycji "otwartej" i założyć ją na właściwe miejsce (rys. 23). Przy pomocy dźwigni obrócić os w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, odkręcić ją całkowicie i wyciągnąć os z piasty (rys. 24). Teraz można zdjąć koło. Aby ponownie zamontować koło, umieść je pomiędzy 2 uchwytami, zwracając uwagę na wyrównanie otworów uchwytów i otworu piasty. Włóż os przelotową i przykręć ją do końca, utrzymując dźwignię w pozycji "otwartej". Następnie ustaw dźwignię w pozycji "zamkniętej". Należy pamiętać, że dźwignia musi być równoległa do koła i nie może wystawać. Należy zwrócić uwagę na to, że koło nie może wypaść, poluzować się ani przesunąć na bok. Należy sprawdzić, czy koła są ustawione i wycentrowane zgodnie z opisem w rozdziale 3 punkt 1. Upewnij się, że nie ma luźnych lub złamanych szprych. Sprawdź również, czy łożyska piasty nie są poluzowane, podnosząc przód roweru i próbując przesunąć obręcz na boki w prawo i w lewo.

Zakręć kołem, aby sprawdzić, czy z piasty nie dobiegają żadne nietypowe dźwięki. Sprawdź, czy na obręczach nie ma śladów zużycia i pęknięć na powierzchni hamującej, które będą wyglądały jak ciągły ślad wokół obręczy. Jeśli śladu tego nie widać, oznacza to, że powierzchnia hamująca jest zużyta i konieczna jest wymiana obręczy. Jeśli po przeprowadzeniu tych kontroli nadal masz wątpliwości co do integralności kół lub masz inne obawy, poproś sprzedawcę lub specjalistyczny serwis rowerowy o poradę.

Jeśli Twój rower wyposażony jest w obręcze z materiałów kompozytowych (karbon), trudniej jest ocenić ich stan zużycia, dlatego sugerujemy częste zwracanie się do autoryzowanego sprzedawcy Bottecchia w celu sprawdzenia ich integralności. Więcej informacji znajduje się w rozdziale 7 "MATERIAŁY KOMPOZYTOWE" i 8 "KONSERWACJA".

Sprawdź, czy ciśnienie w oponie jest zgodne z oznaczeniem na boku opony. Podczas pompowania opony, weź pod uwagę wagę kierowcy i ewentualne obciążenie, pamiętaj, że generalnie wyższe ciśnienie daje najlepsze osiągi na drodze, podczas gdy niższe ciśnienie jest lepsze do jazdy w terenie. Należy wymienić oponę jeśli uszkodzony jest bieżnik lub boki opony.

⚠ OSTRZEŻENIE: upewnij się, że powierzchnia hamująca obręczy jest czysta. Brud i tłuszcz mogą mieć wpływ na skuteczność hamowania. Umyć wodą z mydłem i splukać lub użyć miękkiej szmatki zwilżonej delikatnym środkiem czyszczącym.



6.7 - PEDAŁY

Pedał z oznaczeniem "R" należy przykręcić do prawej korby zgodnie z ruchem wskazówek zegara, natomiast pedał z oznaczeniem "L" należy przykręcić do lewej korby w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Mocno przykręć pedały za pomocą odpowiedniego klucza. Początkowo dokręcać ręką a następnie dokończyć ostatnie obroty kluczem. Jeśli chcesz sprawdzić, czy łożyska pedałów są sprawne, obracaj i przesuвай pedały rękoma z prawej strony na lewą oraz w górę i w dół. Jeśli zauważysz, że łożyska pedałów są zbyt luźne lub sztywne, zwróć się o pomoc do specjalistycznego serwisu rowerowego.

Pedały zatrzaskowe, wymagają specjalnych butów z systemem zatrzaskowym umożliwiającymi zaczepienie buta na pedale. Aby umieścić stopę na pedale, należy wsunąć przednią część systemu zatrzaskowego w przednią część pedału i nacisnąć w dół. Aby ją wyjąć, obróć powoli piętę. Sprawdźcie, czy wszystkie śruby mocujące są dobrze wkręcone, przy poluzowanym zatrzasku zejście z roweru staje się niemożliwe. Regulację znajdziecie w instrukcji obsługi producenta pedałów.

⚠ OSTRZEŻENIE: Sprawdzić prawidłowość zamocowania pedałów. Należy dokładnie przestrzegać wskazówek zawartych w rozdziale "Konserwacja" w specjalnej tabeli "Momenty dokręcania", aby uniknąć uszkodzenia gwintu pedału lub korby.

7 MATERIAŁY KOMPOZYTOWE

Włókno węglowe należy do rodziny materiałów kompozytowych, materiał ten posiada lepsze właściwości mechaniczne niż stal czy aluminium, w efekcie charakteryzuje się wysokim stosunkiem masy do wytrzymałości oraz znaczną sztywnością konstrukcji. Dzięki swoim właściwościom mechanicznym jest wykorzystywany do tworzenia wielu komponentów/części rowerowych. Specyficzne cechy mechaniczne dają wiele zalet, ale również pewne problemy związane z jego użytkowaniem. Ze względu na swoją wysoką sztywność, nie wykazuje żadnych oznak uszkodzenia przed złamaniem lub pęknięciem, w przeciwieństwie do metali, które mogą się odkształcić do 20% przed złamaniem. Z tego powodu, po upadku lub przecięciu któregoś z elementów/części roweru, zaleca się kontrolę u autoryzowanego sprzedawcy Bottecchia, w celu sprawdzenia stanu roweru i wymiany ewentualnie uszkodzonych części. Używanie uszkodzonej części jest bardzo niebezpieczne, ponieważ może ona ulec nagłemu pęknięciu i spowodować poważne konsekwencje. Komponenty wykonane z materiałów kompozytowych są bardzo odporne na siły wzdłużne, ale bardzo kruche na prostopadłe, z tego powodu zaleca się zwrócić uwagę na użytkowanie i stawianie roweru, ponieważ nawet zwykły upadek może go uszkodzić. Karbon może pęknąć przy silnym ściśnięciu, dlatego zaleca się uważne przestrzeganie momentu dokręcania podanego w par. 8.3 oraz zwracać uwagę na stosowanie specjalnych przegubów do transportu roweru.

Włókno węglowe jest wrażliwe na wysokie temperatury, dlatego sugeruje się nie stawiać roweru w pobliżu źródeł ciepła.

8.1 PO ZAKOŃCZENIU JAZDY ROWEREM

Aby rower działał prawidłowo, musi być czyszczony. Nieużywany rower należy chronić przed czynnikami atmosferycznymi, takimi jak deszcz, śnieg i słońce. Czynniki atmosferyczne mogą powodować korozję części mechanicznych, a słońce może spowodować wyblaknięcie lakieru lub uszkodzenie części plastikowych i gumowych. Przed dłuższym przechowywaniem roweru należy go wyczyścić i nasmarować, a ramę oczyścić odpowiednim środkiem ochronnym. Zawieszaj rower z oponami napompowanymi do połowy. Nie należy przechowywać roweru w pobliżu silników elektrycznych, ponieważ ozon może uszkodzić powłokę lakierniczą. Jeżeli rower posiada jakiegokolwiek elementy karbonowe, nie należy przechowywać go w pobliżu źródeł ciepła.

8.2 - KONSERWACJA STANDARDOWA

Prawidłowa i regularna konserwacja wydłuży okres użytkowania i niezawodność Państwa roweru BOTTECCHIA. Pierwszą kontrolę należy przeprowadzić po przejechaniu 200/400 km lub w ciągu 1 miesiąca od zakupu. Wynika to z faktu, że mogą wystąpić zmiany w regulacji niektórych części roweru BOTTECCHIA (jako naturalny proces), a pierwsza kontrola poprawi funkcjonowanie i wytrzymałość roweru w przyszłości. W związku z tym prosimy nie zapomnieć o zorganizowaniu pierwszej kontroli w specjalistycznym serwisie rowerowym.

Ważne jest również przeprowadzanie własnych przeglądów w częstych odstępach czasu, które będą zależały od pogody, rodzaju użytkowania, warunków podłoża i innych czynników. Poniższy harmonogram opiera się na normalnym użytkowaniu roweru. W przypadku najbardziej wymagającego użytkownika, konserwacja powinna być przeprowadzana częściej. Jeżeli jakiegokolwiek części wydają się uszkodzone lub wykazują nieprawidłowości, należy je natychmiast sprawdzić i przeprowadzić odpowiednią konserwację zgodnie z poniższym harmonogramem lub zwrócić się do sprzedawcy.

KOMPONENT	KONSERWACJA	PRODUKT DO UŻYCIA	CZĘSTOTLIWOŚĆ
Rama	Kontrola i czyszczenie	Polerowanie wodą i detergentem	1 miesiąc
Widelec	Kontrola, smarowanie i czyszczenie	Patrz instrukcja producenta	6 miesięcy
Koła	Kontrola i czyszczenie	Ściereczka z delikatnymi środkami czyszczącymi	6 miesięcy
Piasty	Smarowanie piast	Smar do łożysk	1 miesiąc
Opony	Sprawdzenie		1 rok
Hamulce i dźwignie	Sprawdzenie i smarowanie przegubów	Olej w sprayu	1 miesiąc
Linki i panczerze	Kontrola i smarowanie	Smar syntetyczny do linek	3 miesiące
Łańcuch i wolnobieg	Kontrola, czyszczenie i smarowanie.	Smar syntetyczny do łańcuchów	6 miesięcy
Zestaw BB	Demontaż i smarowanie	Smar do łożysk	1 miesiąc
Przerzutki	Kontrola, czyszczenie, regulacja i smarowanie	Smar syntetyczny do łańcuchów	1 rok
Manetki do zmiany biegów	Należy zwrócić się do sprzedawcy	-	1 miesiąc
Stery	Kontrola	Smar syntetyczny do łożysk	1 rok
Pedały	Kontrola i smarowanie	Smar syntetyczny do łożysk	1 rok
Sztycy podsiodłowa	Kontrola i smarowanie	Smar o niskiej lepkości	3 miesiące
Śruby i nakrętki	Sprawdzenie dokręcenia	Klucz dynamometryczny	1 rok

W miarę możliwości należy używać środków konserwacyjnych BIODEGRADOWALNYCH, takich jak smary, oleje, środki odtłuszczające, środki smarne itp. Proszę pamiętać o ochronie środowiska.

8.3 DOKRĘCANIE ŚRUB

Podczas użytkowania, na skutek drgań, niektóre śruby mogą się poluzować. Zalecamy okresowe sprawdzanie śrub, aby upewnić się, że są dobrze dokręcone. Uszkodzone lub zagubione części należy natychmiast wymienić. Podajemy sugerowany moment dokręcenia, wyrażony w niutonometrach (Nm); przypominamy, że do prawidłowego wykonania tej operacji potrzebny jest klucz dynamometryczny, który wylacza się po osiągnięciu momentu dokręcenia.

Nakrętka zacisku siodełka	20-24 Nm	Śruba mostka typu Ahead	10-14 Nm
Śruba mocująca hamulca	7-10 Nm	Śruba zacisku	6-8 Nm
Śruba mocująca szczękę hamulcową	5-8 Nm	Śruba przerzutki przedniej	34-44 Nm
Śruba sztycy podsiodłowej	10-14 Nm	Śruba korby	6-8 Nm
Śruba rozporowa kierownicy	18-20 Nm	Śruba dźwigni hamulca kierownicy	12-14 Nm
Śruba przerzutki tylnej	8-15 Nm	Trzpień mostka M6	4-18 Nm
Śruba przerzutki przedniej	5-7 Nm	Trzpień mostka M8	34-40 Nm

Dystrybucja i autoryzowany serwis na terenie POLSKI

Bottari Polska sp. z o.o.

Ul. Długa 7

96-325 Radziejowice Parcel

www.bottari.pl

W przypadku pytań lub problemów z rowerem prosimy o kontakt z naszym serwisem:

www.bottari.pl

reklamacje@bottari.pl

tel. +46 858 28 93

Formularz zgłoszeniowy / kontaktowy www.bottari.pl/reklamacje-czesci-zamienne

10 ZGODNOŚĆ Z PRZEPISAMI

Rower ten został zaprojektowany i wyprodukowany zgodnie z najnowocześniejszymi rozwiązaniami zapewniającymi jakość w zgodzie z międzynarodowymi normami UNI EN ISO 4210:2014 i EN 15194.