



INSTRUKCJA OBSŁUGI
KARTA GWARANCYJNA

BICYCLE MANUAL
WARRANTY CARD

PL

EN





INSTRUKCJA OBSŁUGI / BICYCLE MANUAL

KARTA GWARANCYJNA / WARRANTY CARD



SPIS TREŚCI:

1.	Obowiązki sprzedawcy	5
2.	Karta gwarancyjna	6
3.	Adnotacje serwisu o przeglądach i naprawach	8
4.	Warunki gwarancji	10
5.	Warunki udziału w programie przedłużonej gwarancji na ramę rowerową	13
6.	Budowa roweru	16
7.	Grupy rowerów	18
8.	Warunki użytkowania i przechowywania roweru	19
9.	Informacje wstępne o niniejszej instrukcji obsługi	20
10.	Bezpieczeństwo	21
11.	Dopasowanie roweru	23
12.	Kierownica	26
13.	Ogumienie	29
14.	Obręcze	31
15.	Koła	32
16.	Szprychy	40
17.	Hamulce	40
18.	Napęd	45
19.	Łańcuch	49
20.	Pedały	49
21.	Amortyzacja	51
22.	Bagażniki	56
23.	Rower składany	57
24.	Montaż kółek podporowych	59
25.	Oświetlenie	60
26.	Serwis i konserwacja	61
27.	Momenty dokręcania połączeń śrubowych	64

CONTENTS:

1.	Responsibilities of the Distributor	5
2.	Warranty Certificate	6
3.	Maintenance and Repairs Record by Service Staff	8
4.	Warranty Terms	10
5.	The conditions for participation in the extended-warranty scheme for bicycle frames	13
6.	Names of the Parts	16
7.	Bike Types	18
8.	Use and Storage Conditions	19
9.	Introduction to this User Manual	20
10.	Safety	21
11.	Fitting the Bicycle	23
12.	Handlebar	26
13.	Tyres	29
14.	Rims	31
15.	Wheels	32
16.	Spokes	40
17.	Brakes	40
18.	Drivetrain	45
19.	Chain	49
20.	Pedals	49
21.	Damping	51
22.	Racks	56
23.	Folding bicycle	57
24.	Mounting Training Wheels	59
25.	Lights	60
26.	Service and maintenance	61
27.	Tightening Torques of Bolt and Screw Connections	64

Szanowny Kliencie, gratulujemy zakupu roweru Romet.
Życzymy przyjemnej eksploatacji.

1. OBOWIĄZKI SPRZEDAWCY

Sprzedawca ma obowiązek wydać kupującemu rower pełnowartościowy, nadający się do eksploatacji, po przeprowadzeniu jego montażu i regulacji według poniższych czynności przedsprzedażowych.

1. Rozpakowanie roweru.
2. Właściwe zamontowanie pedałów.
3. Prawidłowe ustawienie oraz dokręcenie kierownicy oraz siodła w położeniu do jazdy.
4. Sprawdzenie oświetlenia.
5. Regulacja hamulców oraz przerzutek.
6. Ułożenie opon, docentrowanie kół jeśli jest to konieczne.
7. Kontrola ciśnienia w ogumieniu.
8. Sprawdzenie połączeń gwintowych.

W przypadku zakupu roweru w sklepie stacjonarnym, powyższych czynności winien dokonać sprzedawca.

Podczas sprzedaży internetowej, na sprzedawcy roweru spoczywa obowiązek poinformowania Kupującego o wymogu dokonania w terminie 7 dni, od daty zakupu, odpłatnego przeglądu zerowego w najbliższym autoryzowanym serwisie gwarancyjnym (wykaz punktów serwisowych na stronie: www.centrum.romet.pl), pod rygorem utraty uprawnień z gwarancji.

Sprzedawca sklepu stacjonarnego, a w przypadku sprzedaży internetowej autoryzowany punkt serwisowy, dokonuje wpisu nabywanego sprzętu do karty gwarancyjnej (nazwy towaru, nr fabrycznego, daty sprzedaży, pieczętki i podpisu sprzedawcy) oraz potwierdza dokonanie przygotowania roweru do jazdy.

Dear customer, congratulations on buying the Romet bike.
We wish you a great experience using our product.



1. RESPONSIBILITIES OF THE DISTRIBUTOR

The Distributor must supply the Buyer with a fully functional, usable bicycle, following its assembly and adjustments completed by the Distributor according to the following pre-sale procedure.

1. Unpack the bike.
2. Install the pedals properly.
3. Adjust and tighten the handlebar and saddle correctly to the riding position.
4. Ensure the lighting is operational.
5. Set up the brake and derailleurs.
6. Fit the tyres, true the wheels if necessary.
7. Check tyre pressure.
8. Inspect threaded connections.

For sales in local stores, the procedure above is to be completed by the Distributor.

For sales in the Internet, the Distributor is responsible for informing the Buyer about the condition of having an initial maintenance check done for a charge locally by an authorised warranty service centre (for the list of service centres, go to www.centrum.romet.pl), within 7 days of the purchase, on pain of voiding the Warranty.

The Distributor in a local store or, in case of the Internet sales, an authorised service centre, enters the details pertaining to a purchased product in the Warranty Certificate (name of the goods, serial number, date of sale, stamp and signature of the Distributor) and affirms that the bicycle is ready for riding.



2. KARTA GWARANCYJNA

2. WARRANTY CERTIFICATE

DANE TOWARU / PRODUCT DETAILS

Kod modelu
/ Model No.

Model
/ Model

Kolor
/ Colour

Rozmiar ramy
/ Frame Size

Nr fabryczny
/ Serial No.

Numer kontroli jakości
/ Quality Control No.

Nr fabryczny ramy
/ Frame Serial No.

Data sprzedaży
/ Date of sale

PL

EN



DANE SPRZEDAWCY / DISTRIBUTOR DETAILS

Nazwa firmy
/ Company Name

Adres
/ Address

Nr tel./ e-mail
/ Phone/E-mail

Potwierdzenie dokonania czynności przedsprzedażowych i przygotowania roweru do jazdy przez sprzedawcę.
/ I hereby confirm that I have completed the whole pre-sale procedure and preparation of the bicycle for riding.

Pieczętka sprzedawcy / Distributor's Stamp

Data

Podpis / Signature

DOWÓD ZAKUPU / PROOF OF PURCHASE
(miejsce na przypięcie paragonu / Attach receipt here)

PL

EN

**3. ADNOTACJE SERWISU O PRZEGLĄDACH I NAPRAWACH****3. MAINTENANCE AND REPAIRS RECORD BY SERVICE STAFF**

DATA ZGŁOSZENIA / SUBMISSION DATE	DATA WYKONANIA / REPAIR/MAINTENANCE DATE	OPIS CZYNNOŚCI SERWISOWYCH / SERVICING PROCEDURES COMPLETED	PIECZĘĆ SERWISU I PODPIS / STAMP AND SIGNATURE OF THE SERVICE STAFF

PL

EN



DATA ZGŁOSZENIA / SUBMISSION DATE	DATA WYKONANIA / REPAIR/MAINTENANCE DATE	OPIS CZYNNOŚCI SERWISOWYCH / SERVICING PROCEDURES COMPLETED	PIECZĘĆ SERWISU I PODPIS / STAMP AND SIGNATURE OF THE SERVICE STAFF



4. WARUNKI GWARANCJI

1. Gwarant zapewnia dobrą jakość i sprawne działanie roweru, na który została wydana niniejsza karta gwarancyjna i odpowiada jedynie za ukryte wady materiałowe. Sprzedawca zobowiązany jest wydać kupującemu rower pełnowartościowy, nadający się do eksploatacji, po przeprowadzeniu jego montażu w sposób wskazany w instrukcji obsługi roweru.

2. Kupujący pod rygorem utraty uprawnień z gwarancji winien dopilnować niezwłoczne wykonanie przez Sprzedawcę przeglądu zerowego, a w przypadku sprzedaży internetowej Kupujący winien sam zlecić wykonanie tego przeglądu zerowego w terminie 7 dni od dnia nabycia roweru. Adresy autoryzowanych serwisów znajdują się na stronie centrum.romet.pl **Fakt przygotowania roweru do jazdy sprzedawca/autoryzowany punkt serwisowy, potwierdza właściwym wpisem w niniejszej karcie gwarancyjnej.**

Brak wykonania przeglądu zerowego lub brak potwierdzenia jego wykonania w niniejszej karcie gwarancyjnej powoduje wygaśnięcie gwarancji - zgodnie z pkt 5 d) Warunków gwarancji.

3. Kupujący zobowiązany jest do wykonywania czynności obsługowych i regulacyjnych zgodnie z instrukcją obsługi roweru, między innymi do konserwacji, smarowania, dokręcania połączeń gwintowych, regulacji mechanizmów. Gwarancja nie obejmuje wad roweru powstałych wskutek niewłaściwego, niezgodnego z instrukcją obsługi użytkowania, przechowywania, niewłaściwej obsługi i konserwacji. Dla zapewnienia niezawodnej eksploatacji, gwarant zaleca stosowanie chemii serwisowej marki Romet.

4. Gwarancja nie obejmuje:

- a) podzespołów podlegających zużyciu podczas eksploatacji oraz ich rozregulowania w trakcie użytkowania, w szczególności zniszczenia lub zużycia ogumienia, rozciągnięcia łańcucha, rozregulowania przerutek i hamulców, zużycia klocków i tarcz hamulcowych, puszczania hamulców, centrowania kół, zużycia obręczy, oświetlenia, linek, pancerzy, części plastikowych, mechanizmu korbowego, wolnobiegu, kasety, piast kół, tulei ślizgowych zawieszenia, wkładu suportu, siodeł.
- b) wad będących konsekwencją zaniedbań ze strony użytkownika, przede wszystkim zniszczenia gwintów w korbach, będących skutkiem jazdy z niedokręconymi pedałami,

4. WARRANTY TERMS

1. The Warrantor guarantees that the bicycle this Warranty Certificate is issued for is of good quality and in proper working order, and that this Warranty covers only hidden material defects. The Distributor must supply the Buyer with a fully functional, usable bicycle, following its assembly by the Distributor in the manner indicated in the User Manual.

2. Under pain of voiding the Buyer's Warranty rights, the Buyer shall ensure that the Distributor carries out the initial maintenance check immediately or, for Internet sales, the Buyer shall have such initial maintenance check conducted within 7 days of the purchase date of the bicycle. The addresses of authorised service centres can be found on www.centrum.romet.pl. **The Distributor/authorised service centre staff enters relevant note in this Warranty Certificate to affirm that they prepared the bike for riding.**

Failure to perform the initial maintenance check or to confirm performance thereof in this Warranty Certificate will void the Warranty in accordance with Section 5 (d) of the Warranty Terms.

3. The Buyer is obliged to adhere to the User Manual to carry out maintenance and adjustment works, including maintenance, lubrication, tightening of threaded connections, adjustment of mechanisms. The Warranty shall not cover defects on the bicycle due to improper use, storage, maintenance and repairs carried out without adherence to this User Manual. To ensure reliable operation, the Warrantor recommends the use of the Romet bike care products.

4. The Warranty shall not cover

- a) components which are subject to wear and to coming out of adjustment during use, in particular, tyre damage or wear, chain "stretch" wear, loose derailleur and brakes, wear of brake pads and discs, brake squeaking, wheel truing, rim wear, lighting, cables, cable housings, plastic parts, crankset, freewheel, cassette, wheel hubs, suspension slide sleeves, bottom bracket, saddles
- b) defects due to User's negligence, especially damage to the threads in the crank arms due to pedals being tightened insufficiently during rides, the crank holes coming out of calibration due to insufficient tightening of the crank bolts on the crank spindle, corrosion

rozkalibrowania otworów w korbach jako efektu niedokręconych śrub osi suportowej, korozji elementów galwanizowanych i aluminium w rowerach przechowywanych w zawilgoconych pomieszczeniach lub na wolnym powietrzu np. balkonach, wybicia bieżni łożysk steru, korozji łożysk i wewnętrznych części widelca amortyzowanego jako skutek mycia roweru urządzeniami wysokociśnieniowymi, popękania bocznej powierzchni opon, na skutek jazdy z nieodpowiednim ciśnieniem w oponach lub przechowywania roweru w miejscu narażenia na działanie promieni słonecznych.

c) uszkodzeń powstałych wskutek korzystania z roweru niezgodnie z jego przeznaczeniem lub wynikłych z nieprzestrzegania załączonej instrukcji obsługi roweru, (np. ekstremalna eksploatacja na zawodach sportowych).

d) wad amortyzatorów przednich i tylnych (na niektóre amortyzatory udzielana jest odrębna gwarancja przez producenta amortyzatora).

e) mechanicznych uszkodzeń jako efektu przeciążeń lub wypadków w szczególności: zdeformowania obręczy i związanych z tym pęknięć szprych, wygięcia lub złamania haka tylnej przerzutki, uszkodzenia tylnej przerzutki oraz szprych koła tył, wygięcia wspornika siodła, wygięcia lub złamania stelaża siodła, uszkodzenia zębatek mechanizmu korbowego i odkształcenia przerzutki przedniej powstałych w wyniku zmiany przełożeń pod dużym obciążeniem, naruszenia geometrii ramy, uszkodzenia podkowy, goleni lub korony widelca.

f) otarć, zadrapań, odprysków lakieru, wyblaknięcia kolorów.

UWAGA

W celu utrzymania nienagannej estetyki ramy roweru, producent wymaga stosowania ochronnych folii, ochraniaczy, naklejek.

5. Gwarancja traci ważność w przypadku:

- naprawy w nieuprawnionym punkcie serwisowym
- modyfikacji produktu w stosunku do oryginalnej konstrukcji, podmiany podzespołów niezgodnych ze specyfikacją roweru
- braku oryginału karty gwarancyjnej oraz dowodu zakupu, bądź gdy wspomniane dokumenty będą nieczytelne
- niedokonania przeglądu zerowego roweru lub braku jego potwierdzenia w niniejszej karcie gwarancyjnej



of galvanised and aluminium components on bicycles stored in damp rooms or outdoors like on balconies, knocking in headset bearing race, bearings and internal parts of the suspension fork corrosion due to pressure washing the bike, tyre sidewall damage due to riding with tyre pressure not high enough or exposing the bicycle to direct sun when storing it

c) damage caused by improper use of the bicycle or due to failure to adhere to the enclosed User Manual for the bike (e.g. extreme use in sports competitions)

d) defects in the suspension forks and rear shock absorbers (some shock absorbers come with separate manufacturer's Warranty)

e) mechanical damage due to overload or accidents, in particular: rim deformation and related broken spokes, bent or broken rear derailleur dropout, damage to the rear wheel derailleur and spokes, bent seatpost, bent or broken seat rails, crankset chainring damage and deformation of the front derailleur due to changing gears under heavy load, changing frame geometry, damage to the fork yoke, stanchions or crown

f) abrasions, scratches, chipped paint, colour fading

WARNING

In order to maintain the impeccable aesthetics of the bicycle frame, the manufacturer requires the use of protective foils, pads and stickers.

5. The Warranty becomes null and void if:

- the bicycle is repaired at an unauthorised service centre
- the User modifies the original design of the product, or fits components not complying with the bike specification
- the User does not have the original Warranty Certificate and the proof of purchase, or if said documents are illegible
- the initial maintenance check of the bike is not conducted or confirmed in this Warranty Certificate



6. Gwarancja obowiązuje na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Okres gwarancji wynosi 24 miesiące i liczony jest od daty zakupu towaru, potwierdzonej w karcie gwarancyjnej przez punkt sprzedaży.

7. Reklamacje z tytułu wad roweru, należy zgłaszać do sprzedawcy lub autoryzowanego punktu serwisowego (adresy serwisów autoryzowanych na stronie www.centrum.romet.pl). Reklamowany rower winien być dostarczony do wyżej wspomnianych podmiotów na koszt Kupującego, kompletny oraz czysty.

Uprawnienia z tytułu gwarancji nie obejmują prawa kupującego, do domagania się zwrotu kosztów poniesionych w związku z wadą towaru, w tym kosztów transportu do najbliższego punktu naprawczego. W przypadku wysyłki roweru, należy zadbać o właściwe zabezpieczenie na czas transportu, albowiem ewentualnie powstałe uszkodzenia nie są objęte gwarancją.

8. Naprawa wadliwego roweru powinna nastąpić w terminie, do 21 dni, a w przypadku zamówienia wadliwego podzespołu u producenta lub odesłania roweru do naprawy u producenta, 30 dni. W przypadku skomplikowanego charakteru wady, a także konieczności wykonania przez Gwaranta ekspertyzy w zakresie przyczyn uszkodzenia, termin może być przedłużony przez Gwaranta stosownie do okoliczności, nie dłużej jednak niż do 60 dni.

9. Decyzję o wymianie komponentu roweru na nowy, podejmuje producent, tylko i wyłącznie w przypadku, gdy z przyczyn technicznych nie jest możliwa jego naprawa. Gwarant zastrzega sobie możliwość wystąpienia różnic kolorystycznych. Wymiana komponentu na nowy nie wydłuża okresu gwarancji.

10. Kupujący, powinien upewnić się czy Sprzedawca dokonał odpowiednich wpisów do karty gwarancyjnej (model roweru, nr fabryczny, nr ramy, data sprzedaży, dane kupującego, odpowiedni wpis dotyczący właściwego przygotowania roweru do jazdy, pieczęta i podpis sprzedawcy). Karta gwarancyjna powinna być prawidłowo wypełniona, w przeciwnym wypadku, może zostać unieważniona, a tym samym nie będą świadczone usługi serwisowe z tytułu gwarancji.

11. Gwarancja nie wyłącza, nie ogranicza ani nie zawiesza uprawnień Kupującego wynikających z przepisów o rękojmi za wady rzeczy sprzedanej.

6. This Warranty is valid in the Republic of Poland. The Warranty Period is 24 months and is counted from the product's purchase date confirmed in the Warranty Certificate by the Distributor.

7. Complaints about defects on the bicycle shall be placed at the Distributor or an authorised service centre (see addresses of authorised service centres at www.centrum.romet.pl). The complete and clean bicycle under the Warranty claim shall be delivered to the above-mentioned entities at the Buyer's cost. The rights under the Warranty exclude the Buyer's right to claim reimbursement of costs incurred in connection with defects of the product, including transport costs, during carrying it to the nearest repair shop. If you ship your bicycle, ensure it is properly secured during transport, as any damage that may occur shall not be covered by the Warranty.

8. A faulty bicycle shall be repaired within 21 days, and 30 days in case of ordering a faulty component from the manufacturer or sending the bicycle back for repair at the manufacturer's facility. The Warrantor may extend the repair date, as circumstances admit, but not longer than by 60 days if a defect is sophisticated and the Warrantor needs to have an expert opinion done on the causes of the damage.

9. The decision to replace a bicycle component with a new one shall be taken by the manufacturer, only if it is not possible to repair it for technical reasons. The Warrantor allows for possible colour differences. Replacing a component with a new one does not extend the Warranty Period.

10. The Buyer shall ensure that the Distributor enters appropriate details in the Warranty Certificate (bike model, serial number, frame number, date of sale, buyer's details, a note to confirm that the bicycle is prepared properly for riding, Distributor's stamp and signature). The Warranty Certificate shall be filled in correctly, otherwise it may be invalidated and thus no Warranty service will be provided.

11. The warranty does not exclude, limit, or suspend the rights of the Buyer resulting from the statutory warranty for defects of the sold product.



12. Gwarantem jakości towaru jest ROMET sp. z o.o.
z siedzibą w Podgrodziu 32C, 39-200 Dębica.

5. WARUNKI UDZIAŁU W PROGRAMIE PRZEDŁUŻONEJ GWARANCJI NA RAMĘ ROWEROWĄ

Producent rowerów ROMET sp. z o.o. z siedzibą w Podgrodziu 32C, 39-200 Dębica (KRS nr 0000 234280), udziela Przedłużonej Gwarancji na ramy rowerowe zamontowane w rowerach z kolekcji ROMET 2020 oraz nowszych.

Gwarancja zostaje udzielona w zakresie oraz na warunkach wynikających z niniejszej karty gwarancyjnej.

1. Gwarancja dotyczy wszystkich typów ram, tj. stalowych, aluminiowych, zamontowanych w rowerach Romet z wszystkich kolekcji 2020 oraz nowszych i jest udzielana dożywotnio, chyba że nastąpi przewidziane w niniejszych warunkach Gwarancji zdarzenie, powodujące wcześniejsze wygaśnięcie gwarancji.

2. Gwarancja jest udzielana tylko na ramy rowerowe zakupione (a następnie użytkowane) wyłącznie na cele niekomercyjne przez osoby fizyczne nie prowadzące działalności gospodarczej (konsumenci). Przedłużoną Gwarancją są objęte tylko i wyłącznie rowery nabyte od sprzedawców detalicznych mających placówki handlowe w Polsce – gwarancja nie będzie realizowana poza terytorium RP. W przypadku dalszej odsprzedaży roweru – niniejsza Gwarancja przechodzi na nabywcę pod warunkiem zawiadomienia Producenta o transakcji (na adres: www.romet.pl lub adres pocztowy Producenta wymieniony w komparcji niniejszych warunków gwarancyjnych) w terminie 14 dni od dnia jej zawarcia.

3. Warunkiem nabycia przez Kupującego prawa do Przedłużonej Gwarancji na ramę roweru, jest wykonywanie odpłatnego przeglądu roweru – w terminie do 3 miesięcy od daty zakupu roweru (Przystąpienie do programu Przedłużonej Gwarancji). W celu utrzymania Przedłużonej Gwarancji w kolejnych latach konieczne jest wykonanie na zlecenie Kupującego corocznych, okresowych przeglądów posezonowych roweru w miesiącach wrzesień

12. The quality of the product is guaranteed by ROMET sp. z o.o. based in Podgrodzie 32C, 39-200 Dębica, Poland.

5. THE CONDITIONS FOR PARTICIPATION IN THE EXTENDED-WARRANTY SCHEME FOR BICYCLE FRAMES

The bicycle manufacturer the ROMET sp. z o.o., based at Podgrodzie 32C, 39-200 Dębica (National Court Register No. 0000 234280), provides an Extended Warranty for bicycle frames mounted on bikes in the ROMET 2020 collection, and newer models.

The warranty is provided to the extent, and under the terms, of this warranty card.

1. The Warranty applies to all types of frame, whether steel or aluminium, mounted on Romet bicycles in all 2020 collections and newer, and is granted for life, unless an event provided for in these terms and conditions of the Warranty occurs which results in the early termination of the Warranty.

2. The Warranty is granted only for bicycle frames purchased (and subsequently used) exclusively for non-commercial purposes by non-business individuals (consumers). Only bicycles purchased from dealers with retail outlets in Poland are covered by the extended Warranty - the Warranty is not valid outside Poland. In the event of any selling-on of the bicycle, this Warranty will be transferred to the new buyer on condition of notifying the Manufacturer of the transaction (on the email address www.romet.pl, or at the postal address of the Manufacturer specified in these Warranty conditions) within 14 days of its conclusion.

3. One of the conditions for the original Buyer to acquire the right to the Extended Warranty for the bicycle frame is to perform a paid-for bicycle inspection, within 3 months from the date of the purchase of the bicycle (joining the Extended-Warranty programme). In order to maintain the Extended Warranty in subsequent years, it is necessary to perform annual, post-season, inspections of the bicycle during the months of September-December, at an authorised servicing network, or at a Romet sales outlet. The addresses of the websites



-grudzień, w autoryzowanej sieci serwisów lub punktach sprzedaży Romet. Adresy serwisów znajdują się na stronie centrum.romet.pl. Przeglądy powinny być udokumentowane poprzez wpis w książce gwarancyjnej – rubryka nr 3: „Adnotacje serwisu o przeglądach i naprawach”.

4. Przedłużona Gwarancja obejmuje istniejące już w chwili sprzedaży wady fizyczne tkwiące w ramie rowerowej, tj. w szczególności ewentualne wady materiałowe, konstrukcyjne oraz produkcyjne ramy rowerowej – jeżeli wady te ujawniły się w czasie obowiązywania Przedłużonej Gwarancji na ramę rowerową.

5. Do zgłoszenia reklamacji, wymagane jest dostarczenie kompletnego roweru na koszt Kupującego do sprzedawcy lub autoryzowanego punktu serwisowego wraz z Kartą Gwarancyjną oraz dowodem zakupu. Reklamacja powinna być zgłoszona najpóźniej w terminie 21 dni od dnia stwierdzenia wady przez uprawnionego z gwarancji.

6. W przypadku stwierdzenia wady objętej niniejszą gwarancją, rama podlega – stosownie do wyboru Gwaranta podyktowanego względami technicznymi - naprawie lub wymianie na nową. W przypadku wymiany wadliwej ramy na nową, Producent zastrzega sobie możliwość wystąpienia różnic kolorystycznych. W sytuacji zaprzestania produkcji danego modelu ramy, Producent zastrzega sobie prawo zastąpienia ramy modelem równorzędnym o takiej samej lub wyższej wartości. Koszty pozostałych komponentów, jeżeli zachodzi taka konieczność, podczas wymiany ramy, pokrywa właściciel roweru.

7. Wymiana lub naprawa powinna nastąpić niezwłocznie nie później jednak niż w terminie 30 dni od chwili dostarczenia przez uprawnionego z gwarancji wadliwej ramy do właściwego serwisu rowerowego. W przypadku skomplikowanego charakteru wady, gdzie zaistnieje konieczność przeprowadzenia ekspertyzy w zakresie przyczyn uszkodzenia, termin może być przedłużony stosownie do okoliczności, nie dłużej jednak niż do 45 dni.

8. Gwarancja nie obejmuje:

- a) powłoki lakierniczej ramy, naklejek oraz elementów dodatkowych, takich jak osłony, przelotki, nity, inserty itp.
- b) wad eksploatacyjnych oraz uszkodzeń wynikających z niewłaściwego, niezgodnego z

can be found on centrum.romet.pl. Inspections should be documented by an entry in the Warranty book - Section 3 - "Service notes on inspections and repairs".

4. The Extended Warranty covers physical defects in the bicycle frame which already existed at the time of sale, i.e. in particular possible defects in the materials, construction, and production of the bicycle frame - if these defects become apparent during the term of the Extended Warranty for the bicycle frame.

5. In order to make a complaint, it is required to deliver the complete bicycle at the expense of the Buyer to the Seller, or to an authorised service centre, together with the Warranty Card and the proof of purchase. The complaint should be submitted at the latest within 21 days from the day on which the Warranty holder found the defect.

6. If a defect covered by this Warranty is found, the frame will be repaired or replaced with a new one (at the Guarantor's choice, for technical reasons). If the defective frame is replaced with a new one, the Manufacturer reserves the possibility of colour differences. In the event of the cessation of the production of a given frame model, the Manufacturer reserves the right to replace the frame with an equivalent model of equal or higher value. The cost of any other components, if necessary when replacing the frame, will be covered by the bicycle owner.

7. The replacement or repair should take place immediately, but no later than 30 days from the time of delivering the defective frame to an appropriate bicycle service. In the event of a complex defect, in which it is necessary to seek an expert opinion on the causes of the damage, the deadline may be extended according to the circumstances, but not longer than 45 days.

8. The Warranty does not cover:

- a) Paint on frames or stickers, or on additional elements such as covers, guides, rivets, inserts, etc.
- b) Operating defects and damage resulting from improper use, not according to the

przeznaczeniem użytkowania, w tym wszelkich uszkodzeń mechanicznych, w szczególności będących wynikiem kolizji lub upadku roweru.
c) wad ramy, będących efektem normalnego zużycia.

9. Gwarancja traci ważność w przypadku :

- a) jakichkolwiek modyfikacji lub zmian konstrukcyjnych ramy;
- b) jakiegokolwiek komercyjnego wykorzystania roweru przez właściciela lub osobę której rower został powierzony;
- c) braku lub zagubienia karty gwarancyjnej bądź dowodu zakupu oraz gdy dokumenty będą nieczytelne;
- d) naprawy ramy w nieuprawnionym serwisie;
- e) niedopełnieniu przez uprawnionego z gwarancji innych warunków Przedłużonej Gwarancji, z którymi niniejsza karta gwarancyjna wiąże skutek w postaci wygaśnięcia gwarancji, w szczególności zaniechanie wykonania corocznego przeglądu ramy.

10. Niniejsza dożywotnia gwarancja na ramę nie wyłącza, nie ogranicza ani nie zawiesza uprawnień Kupującego wynikających z przepisów o rękojmi za wady rzeczy sprzedanej ani też uprawnień Kupującego wynikających z Gwarancji podstawowej na produkt.

Producent rowerów ROMET sp. z o.o. z siedzibą w Podgrodziu 32C, 39-200 Dębica (KRS nr 0000 234280), udziela Przedłużonej Gwarancji na ramy rowerowe zamontowane w rowerach z kolekcji ROMET 2020 oraz nowszych.

Gwarancja zostaje udzielona w zakresie oraz na warunkach wynikających z niniejszej karty gwarancyjnej.

intended use, including any mechanical damage, in particular that resulting from a collision or toppling of the bicycle.
c) Frame defects due to normal wear and tear.

9. The Warranty is void in the event of:

- a) Any modification or structural changes to the frame.
- b) Any commercial use of the bicycle by the owner or the person to whom the bicycle is entrusted.
- c) Absence or loss of the Warranty card or proof of purchase, and if the documents are illegible.
- d) Frame repair at an unauthorised service facility.
- e) The failure of the Warranty holder to meet other conditions of the Extended Warranty to which this Warranty Card is linked, by the expiry date of the Warranty, in particular the failure to perform an annual inspection of the frame.

10. This Lifetime Frame Warranty does not exclude, limit, or suspend the Buyer's rights under the Warranty for defects in the item sold, or the Buyer's rights under the basic product Warranty.

The bicycle Manufacturer, the ROMET sp. z o.o., based at Podgrodzie 32C, 39-200 Dębica (National Court Register No. 0000 234280), provides an Extended Warranty for bicycle frames mounted on bikes in the ROMET 2020 collection, and newer models.

The Warranty is provided to the extent, and under the terms, of this Warranty card.





6. BUDOWA ROWERU

- 1 Górna rura ramy / Top Tube
- 2 Wspornik kierownicy / Stem
- 3 Kierownica / Handlebar
- 4 Dźwignia hamulca tylnego / Rear Brake Lever
- 5 Dźwignia przerzutki / Shifter Lever
- 6 Amortyzator teleskopowy / Telescopic Fork
- 7 Opona / Tyre
- 8 Tarcza hamulca przedniego / Front Brake Disc
- 9 Oś szybkozaciskowa / Quick Release Skewer Axle
- 10 Piasta przednia / Front Hub
- 11 Zacisk hamulca przedniego / Front Brake Caliper
- 12 Amortyzator tylny (damper) / Rear Shock Absorber
- 13 Korba / Crankset
- 14 Koło łańcuchowe / Chainring
- 15 Łańcuch / Chain
- 16 Przerzutka tylna / Rear Derailleur
- 17 Wolnobieg, Kasetta / Freewheel, Cassette
- 18 Zacisk hamulca tylnego / Rear Brake Caliper
- 19 Tarcza hamulca tylnego / Rear Brake Disc
- 20 Rura dolnego tylnego trójkąta / Chain Stay
- 21 Rura górnego tylnego trójkąta / Seat Stay
- 22 Zacisk siodła / Saddle Clamp
- 23 Siodło / Saddle
- 24 Wspornik siodła (sztyca) / Seatpost

6. NAMES OF THE PARTS



PL

EN

BUDOWA ROWERU

NAMES OF THE PARTS



- 25 Oświetlenie przednie / Front Light
- 26 Szczęki hamulca przedniego / Front Brake Caliper
- 27 Piasta dynamo / Dynamo Hub
- 28 Chłapacz / Mudguard
- 29 Pedał / Pedal
- 30 Podpórka centralna / Central Kickstand
- 31 Błotnik tylny / Rear Mudguard
- 32 Oświetlenie tylne / Rear Light
- 33 Bagażnik / Rack
- 34 Szczęki hamulca tylnego / Rear Brake Calipers
- 35 Amortyzowany wspornik siodła / Suspension Seatpost
- 36 Przerzutka przednia / Front Derailleur
- 37 Osłona łańcucha / Chainguard
- 38 Łożysko widelca (stery) / Fork Bearing (Headset)
- 39 Piasta tylna / Rear Hub
- 40 Dolna rura ramy / Bottom Tube
- 41 Rura podsiodłowa / Seat Tube
- 42 Chwyt kierownicy / Handlebar Grip
- 43 Główka ramy / Head Tube
- 44 Obręcz / Rim
- 45 Szprycha / Spoke



7. GRUPY ROWERÓW

Rower ma swoje przeznaczenie w zależności od rodzaju jazdy i terenu, dla którego został zaprojektowany.

ROWERY GÓRSKIE

Przeznaczone do jazdy w trudnym terenie np. górzystym. Dobra sterowność, szerokie opony, amortyzacja, zapewnia komfortową i bezpieczną jazdę na różnego rodzaju nawierzchniach. Rowery zaprojektowane do obciążenia nie przekraczającego 110kg (rower+rowerzysta+bagaż). Jeżeli rower waży 13kg i mamy 5kg bagażu, waga rowerzysty nie może przekroczyć 92kg.

ROWERY TREKKINGOWE

Stanowią kompromis pomiędzy rowerem miejskim i górskim. Duże 28 calowe koła z węższą niż w rowerze górskim oponą, sprawiają, że pokonywanie długich dystansów odbywa się komfortowo nie tylko po drogach asfaltowych, a również na utwardzonych nawierzchniach. Doskonały rower wycieczkowy. Rowery zaprojektowane do obciążenia nie przekraczającego 110kg (rower+rowerzysta+bagaż). Jeżeli rower waży 13kg i mamy 5kg bagażu, waga rowerzysty nie może przekroczyć 92kg.

ROWERY MIEJSKIE

Wygodne rowery przeznaczone do poruszania się po ulicach miasta. Szeroka, gięta kierownica, krótka rama i szerokie siodło, zapewniają bezpieczną i wygodną jazdę. Rowery zaprojektowane do obciążenia nie przekraczającego 110kg (rower+rowerzysta+bagaż). Jeżeli rower waży 13kg i mamy 5kg bagażu, waga rowerzysty nie może przekroczyć 92kg.

ROWERY CROSSOWE

Podobnie jak rowery trekkingowe, sprawdzają się na dłuższych dystansach zarówno po drogach asfaltowych jak i mocniej ubitych ścieżkach. Rowery zaprojektowane do obciążenia nie przekraczającego 110kg (rower+rowerzysta+bagaż). Jeżeli rower waży 13kg i mamy 5kg bagażu, waga rowerzysty nie może przekroczyć 92kg.

7. BIKE TYPES

The possible uses of the bicycle vary depending on the type of a ride and a terrain for which it was designed.

MOUNTAIN BIKES

Designed to be used in difficult terrain such as mountains. Good manoeuvrability, wide tyres, damping ensure comfortable and safe rides on various types of surfaces. These bicycles are designed for a load not exceeding 110kg (bicycle+cyclist+luggage). If the bike weighs 13kg and you carry 5kg of luggage, the weight of the cyclist must not exceed 92kg.

TREKKING BIKES

They are a compromise between city and mountain bikes. Large 28-inch wheels with narrower tyres than on the mountain bike make long distances comfortable not only on asphalt but also other hard surfaces. A perfect touring bike. These bicycles are designed for a load not exceeding 110kg (bicycle+cyclist+luggage). If the bike weighs 13kg and you carry 5kg of luggage, the weight of the cyclist must not exceed 92kg.

CITY BIKES

Comfortable bikes designed to move around the city streets. A wide curved handlebar, short frame and wide saddle ensure a safe and comfortable ride. These bicycles are designed for a load not exceeding 110kg (bicycle+cyclist+luggage). If the bike weighs 13kg and you carry 5kg of luggage, the weight of the cyclist must not exceed 92kg.

CROSS BIKES

Similarly to the trekking bikes, they are suitable for longer distances on both asphalt roads and more compacted paths. These bicycles are designed for a load not exceeding 110kg (bicycle+cyclist+luggage). If the bike weighs 13kg and you carry 5kg of luggage, the weight of the cyclist must not exceed 92kg.



ROWERY SZOSOWE

Lekkie, sportowe rowery przeznaczone do szybkiej jazdy po drogach asfaltowych. Rowery zaprojektowane do obciążenia nie przekraczającego 100kg (rower+rowerzysta+bagaż). Jeżeli rower waży 13kg i mamy 5kg bagażu, waga rowerzysty nie może przekroczyć 82kg.

ROWER SKŁADANY

Zaprojektowany z myślą o rozwiązaniu problemów dotyczących transportu i przechowywania. Solidny, wszechstronny rower, jest doskonałą propozycją dla mieszkańców miast i nie tylko. Rowery zaprojektowane do obciążenia nie przekraczającego 100kg (rower+rowerzysta+bagaż). Jeżeli rower waży 13kg i mamy 5kg bagażu, waga rowerzysty nie może przekroczyć 82kg.

ROWERY DZIECIĘCE (12" DO 24")

Zaprojektowane dla dzieci, zarówno uczących się jazdy na rowerze, jak i posiadających spore umiejętności w tym zakresie. Solidne, łatwe w użyciu, zapewniają wygodę i bezpieczeństwo. Rowery 12" zaprojektowane do obciążenia nie przekraczającego 35kg. Jeżeli ciężar roweru to 10kg, maksymalna waga rowerzysty wynosi 25kg. Analogiczny sposób obliczenia maksymalnego obciążenia dla rowerów 16" – 45kg, 20" – 55kg, 24" – 65kg.

8. WARUNKI UŻYTKOWANIA I PRZECHOWYWANIA ROWERU

- Rower jest sprzętem do użytku rekreacyjnego, a nie wyczynowego, zawodowego.
- Rower nie jest przeznaczony do eksploatacji na piasku, w wodzie, w otoczeniu silnego zasilenia np. na plaży.
- Rower powinien być przechowywany w miejscu suchym, nie narażony na działanie takich środków jak: kwasy, rozpuszczalniki, itp.

ROAD BIKES

Lightweight, sports bikes designed for fast riding on asphalt roads. These bicycles are designed for a load not exceeding 100 kg (bicycle+cyclist+luggage). If the bike weighs 13kg and you carry 5kg of luggage, the weight of the cyclist must not exceed 82kg.

FOLDING BICYCLE

Designed to address public transport and storage issues. A solid, versatile bicycle is an excellent choice not only for city dwellers. These bicycles are designed for a load not exceeding 100kg (bicycle+cyclist+luggage). If the bike weighs 13kg and you carry 5kg of luggage, the weight of the cyclist must not exceed 82kg.

CHILDREN'S BIKES (12"-24")

Designed for both children who learn to ride a bike and quite skilled bikers. Robust and easy to use, they ensure comfort and safety. The 12" range is designed for loads not exceeding 35 kg. For bicycle weights of 10kg, the maximum weight of the cyclist is 25kg. The same calculation method of maximum loads applies for bicycles: 16" – 45kg, 20" – 55kg, 24" – 65kg.

8. USE AND STORAGE CONDITIONS

- The bicycle is used for leisure cruises and not for professional use.
- The bicycle is not intended for rides on sand, in water or in the environment with high salinity like on a beach.
- The bicycle should be stored in a dry place, not exposed to such agents as acids, solvents, etc.



9. INFORMACJE WSTĘPNE O NINIEJSZEJ INSTRUKCJI OBSŁUGI

Przed rozpoczęciem jazdy na rowerze, zapoznaj się z niniejszą instrukcją obsługi, zawiera ona bowiem ważne informacje w zakresie bezpieczeństwa jazdy, zasad działania poszczególnych mechanizmów roweru, właściwej obsługi oraz jego serwisu. W przypadku jakichkolwiek niejasności, skontaktuj się ze sprzedawcą lub producentem.

9.1. Ostrzeżenie dla użytkowników

Pamiętaj, że kupując rower i decydując się na pierwszą jazdę, przyjmujesz na siebie ryzyko doznania obrażeń ciała oraz uszkodzenia mechanicznego sprzętu. Użytkownik powinien więc znać i stosować zasady bezpiecznej jazdy, zasady właściwego użytkowania, przechowywania oraz konserwacji roweru, podanych w instrukcji obsługi. Producent nie może przewidzieć wszystkich sytuacji i okoliczności, które mogą wystąpić w czasie jazdy, dlatego niniejsza instrukcja nie zawiera zasad bezpiecznej jazdy w każdych warunkach. Wyłącznie odpowiedzialność za bezpieczeństwo w czasie eksploatacji roweru ponosi użytkownik.

9.2. Uwaga dla rodziców / opiekunów

Rodzic lub opiekun jest odpowiedzialny za zachowanie i bezpieczeństwo swojego dziecka, a to oznacza odpowiedzialność za dopasowanie roweru, jego stan techniczny, zapoznanie dziecka z instrukcją bezpiecznego użytkowania roweru oraz przepisów ruchu drogowego. Rodzic powinien zwrócić uwagę dziecka na ostrzeżenia, opis funkcji roweru oraz zasady użytkowania zanim pierwszy raz wsiądzie na rower.

OSTRZEŻENIE

Należy upewnić się, że dziecko zawsze na czas jazdy rowerem, ma atestowany i odpowiednio dopasowany kask rowerowy, że zna podstawowe zasady bezpieczeństwa drogowego, w szczególności – jak bezpiecznie używać hamulców (zwłaszcza hamulca nożnego).

Dzieci do 12 roku życia powinny jeździć rowerem wyłącznie pod opieką rodziców lub dorosłych opiekunów. Rowery produkcji firmy ROMET nie są przeznaczone dla dzieci poniżej 3 roku życia.

9. INTRODUCTION TO THIS USER MANUAL

Read this User Manual before your first ride as it contains important information about riding safety, principles of operation of all bike's sections, and guidance for proper operation and maintenance. In case of any doubt, contact the Distributor or Manufacturer.

9.1. Warning for Users

Remember that when you buy a bicycle and decide to ride it for the first time, you assume the risk of personal injury and mechanical damage to your equipment. The User should therefore know and apply the principles of safe ride, proper use, storage and maintenance of the bike, as specified in the User Manual. The Manufacturer cannot predict all the situations and circumstances that may occur while riding, so this Manual does not contain rules for safe riding in all conditions. Sole responsibility for safety when using the bikes is with the User.

9.2. Note for parents/guardians

A parent or guardian is responsible for the behaviour and safety of their child, and this means they are responsible for fitting the bicycle, its technical condition, instructing their child on the safe use of the bicycle and road traffic regulations. A parent should draw their child's attention to the warnings, description of the bike's functions and rules of use before their child first gets on the bike.

WARNING

Make sure that your child always wears approved bicycle helmet which is properly fitted when cycling, knows the basic rules of road safety, and particularly how to use the brakes safely (especially the foot brake).

Children under 12 years of age should only ride a bicycle under their parents' or adult guardians' supervision. Bikes manufactured by ROMET are not intended for children under 3 years of age.

10. BEZPIECZEŃSTWO

1. Przed każdą jazdą należy sprawdzić stan techniczny roweru, przede wszystkim:
 - sprawdzić prawidłowość dokręcenia nakrętek, śrub, elementów złącznych,
 - skontrolować ciśnienie powietrza w kołach, stan ogumienia, stan obręczy,
 - sprawdzić mocowanie kół, kierownicy, wspornika kierownicy, siodła, pedałów,
 - ocenić działanie hamulców, oświetlenia, dzwonka, stan chwytów kierownicy,
 - sprawdzić właściwy montaż szybkozamykaczy / zacisków przedniego, tylnego koła oraz sztycy siodła.
2. Dla bezpieczeństwa rowerzysty podczas jazdy producent zaleca używanie kasku ochronnego, który posiada certyfikat bezpieczeństwa.
3. Należy przestrzegać przepisów kodeksu ruchu drogowego. Zgodnie z wymogami przepisów drogowych, do jazdy po drogach publicznych rower musi być wyposażony w:
 - co najmniej jedno światło przednie białe lub żółte świejące ciągłym lub migającym światłem,
 - co najmniej jedno światło tylne czerwone, odbłaskowe,
 - co najmniej jedno światło tylne świejące ciągłym lub migającym światłem,
 - co najmniej jeden skutecznie działający hamulec,
 - dzwonek lub inny sygnał ostrzegawczy o nieprzeżłiwym dźwięku.
4. Przed pierwszą jazdą zaleca się zapoznanie z działaniem takich elementów sterujących rowerem jak: hamulce, przerzutki, pedały, amortyzatory. Dobrze do tego wybrać miejsce z dala od ruchu ulicznego. Należy najpierw zapoznać się ze sposobem hamowania i siłą niezbędną do zatrzymania roweru. Zbyt mocne naciśnięcie hamulców spowoduje nagłe zablokowanie kół oraz upadek przez kierownicę lub utratę kontroli nad rowerem. Zbyt wolne naciśnięcie hamulców może spowodować niewyhamowanie prędkości i uderzenie w przeszkodę. Warto zwrócić uwagę jak reagują amortyzatory na różne sposoby hamowania i jak zachowują się w zróżnicowanym terenie. Ważne aby w trakcie pierwszej jazdy sprawdzić działanie przerzutek, pamiętając aby w trakcie zmiany przełożeń i zaraz po zmianie nie pedałowac do tyłu, bowiem może to spowodować zakleszczenie łańcucha, upadek, uszkodzenie roweru oraz obrażenia rowerzysty.



10. SAFETY

1. Check the technical condition of your bike before each ride, and in particular:
 - ensure proper tightening of nuts, bolts and fasteners,
 - check the wheels for correct air pressure, tyre and rim condition,
 - ensure if wheels, handlebar, stem, saddle and pedals are all secured,
 - verify the functioning of brakes, lighting, bell, and the condition of the handlebar grips,
 - check the clamps/quick release skewers for proper mounting on the front/rear wheel and the seatpost.
2. The Manufacturer recommends the use of a safety certified helmet to ensure the safety of the rider during the ride.
3. The traffic code must be observed. In accordance with the requirements of the road traffic regulations, your bike must be equipped for riding on public roads with:
 - at least one white or yellow front light emitting a continuous or flashing light,
 - at least one red retro-reflective rear light,
 - at least one rear light emitting a continuous or flashing light,
 - one or more brakes in a good working condition,
 - a bell or other sound warning with a non-aggressive sound.
4. Learning the operation of such bike controls as brakes, gear shifters, pedals and shock absorbers is recommended before the first ride. Preferably, choose a place away from traffic. You should first learn how to brake and what force to apply to stop the bike. If you press the brakes too hard, the wheels will suddenly lock and you will fall over the handlebar or lose the control of the bike. Applying the brakes too slowly can be insufficient for deceleration and you will hit an obstacle. It is advisable that you notice how shock absorbers respond to different braking methods and how they behave in different terrain. It is important during the first ride to check how the derailleurs and gear shifters work, remembering not to backpedal during and immediately after the gear shift, as this can result in a chain jam, fall, damage to the bike and injury to the rider.



5. Należy podczas jazdy unikać bezpośredniego kontaktu z będącymi w ruchu ostrymi elementami łańcucha, obracającymi się korbami czy kołami roweru.

6. Ubranie do jazdy powinno być dobrze widoczne, niezbyt luźne, zaleca się stosowanie okularów chroniących przed nieczystościami znajdującymi się w powietrzu. Ważne aby obuwie było odpowiednio dopasowane, takie które nie zsuwa się z pedałów, właściwie zasznurowane, tak aby sznurowadła nie wkręcały się w ruchome części roweru.

7. Nie należy wsiadać na rower po spożyciu alkoholu lub pod wpływem środków odurzających.

8. Podczas jazdy na rowerze, nie korzystaj ze słuchawek.

9. Zawsze użytkując rower należy trzymać obie ręce na kierownicy.

10. Pamiętaj, że jazda w warunkach słabej widoczności jest bardzo niebezpieczna. Zmniejsza się widoczność rowerzystów oraz innych pojazdów znajdujących się w tym czasie na drodze, skuteczność działania hamulców, jak również przyczepność opon. Należy zachować szczególną ostrożność pod względem samej jazdy, jak i doboru odpowiedniego oświetlenia roweru. Światła odbłaskowe nie mogą zastąpić pełnego oświetlenia roweru. Jazda w nocy, o świcie, zmierzchu lub w innych warunkach ograniczonej widoczności bez pełnego oświetlenia jest niebezpieczna i może być przyczyną wypadku. Wskazane jest również założenie kamizelki odbłaskowej. Sugeruje się, że dzieci nigdy nie powinny jeździć rowerem w warunkach słabej widoczności.

11. Należy zachować szczególną ostrożność w trakcie jazdy podczas deszczu, zmniejsza się wówczas przyczepność opon, skuteczność działania hamulców oraz widoczność na drodze.

12. Podczas przewożenia dziecka w foteliku rowerowym, w przypadku roweru wyposażonego w siódło sprężynowe, wymagane jest zabezpieczenie sprężyn siodła tak, aby wyeliminować zagrożenie związane z ewentualnym włożeniem przez dziecko palców w sprężynę.

5. Avoid direct contact with sharp chain parts in motion, rotating crank arms or bicycle wheels when riding.

6. Biking clothes should be clearly visible, not too loose, and the use of glasses is recommended to safeguard against airborne dirt. It is important that the footwear should be properly fitted to prevent slipping off the pedals, properly laced so that the laces are not caught into the moving parts of the bike.

7. Do not ride a bike after drinking alcohol or under the influence of drugs.

8. When cycling, do not wear headphones.

9. Always keep both hands on the handlebar when using the bike.

10. Remember that riding the bike in poor visibility is very dangerous, as cyclists and other vehicles on the road are poorly visible, and the brake performance, as well as the grip of the tyres, are compromised. You should be particularly careful when riding in such conditions and choose the right lighting for your bike. Reflectors cannot be a complete lighting of the bike. Riding at night, at dawn, dusk or other conditions of limited visibility without full lighting is dangerous and can cause an accident. It is also advisable to wear a reflective vest. It is recommended that you never let children ride a bike in poor visibility.

11. Special care must be taken when driving in the rain, as this will reduce tyre grip, brake performance and visibility on the road.

12. When carrying a child in a children's seat mounted on a bicycle fitted with a spring saddle, the springs of the seat must be covered so as to prevent the child from putting his/her fingers in between the coils.

11. DOPASOWANIE ROWERU

Właściwe dopasowanie rozmiaru roweru do użytkownika jest podstawowym warunkiem bezpieczeństwa jazdy, właściwości trakcyjnych i wygody. Kupując rower należy skonsultować ze sprzedawcą czy jest odpowiedni do wzrostu, ciężaru ciała użytkownika, warunków jazdy.

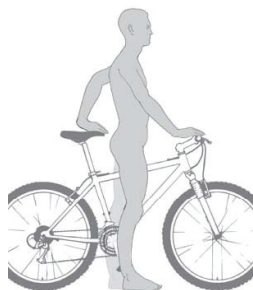
⚠ OSTRZEŻENIE

Brak wykonania dopasowania roweru może doprowadzić do utraty kontroli nad pojazdem i spowodować obrażenia rowerzysty.

Metody doboru odpowiedniej wielkości roweru:

Pozycja stojąca – Przekrok

1. Rowery z ramą klasyczną. Przekrok to jedna z podstawowych metod doboru właściwego rozmiaru roweru. Celem określenia właściwej wysokości ramy, stań na piętach okraciem nad rowerem w połowie odległości pomiędzy siodelkiem i wspornikiem kierownicy, mając na sobie buty, w których zamierzasz jeździć. Jeżeli dotykasz kroczem ramy, rower jest dla Ciebie za duży, abyś mógł na nim bezpiecznie jeździć. Rower szosowy, którym nie jeździsz jedynie w utwardzonym terenie powinien mieć odległość pomiędzy kroczem a ramą minimum 5cm. Rower crossowy wykorzystywany po drogach nieutwardzonych odległość minimum 7cm, a rower górski do jazdy w trudnym terenie odległość 10cm i więcej.



11. FITTING THE BICYCLE



The proper fit of the size of the bike for the User is a basic condition for safe riding, traction performance and comfort. When buying a bicycle, ask your Distributor for advice on the best fit for your height, body weight and riding conditions.

⚠ WARNING

Failure to fit the bike may result in loss of the control over it and an injury to the rider.

Ways to select the right size of bike:

Standing position: standover height

1. Bikes with a classic frame. The standover height is one of the basic ways of choosing the right size of your bike. To determine the correct frame height, straddle the bike flat-footed halfway between the saddle and the stem, wearing the footwear you plan on riding in. If your crotch touches the top tube, the bike is too big for you to ride it safely. A road bike that you will ride not only on paved terrain should have a minimum standover clearance of 5 cm. For a cross bike used on unpaved roads, this should be at least 7 cm, and for a mountain bike for riding in difficult terrain – 10 cm or more.





2. W przypadku roweru z ramą damską rozmiar roweru zależy od wysokości, na którą można wysunąć siodło według metody opisanej poniżej.

Pozycja siodła

Prawidłowe ustawienie pozycji siodła jest niezwykle ważne z punktu widzenia komfortu i bezpieczeństwa jazdy.

Regulacja siodła może odbywać się w trzech kierunkach:

1. Regulacja w górę i w dół. Celem sprawdzenia prawidłowej wysokości siodła.

- usiądź na siodelku
- oprzyj piętę na pedale
- obróć korbę, tak aby pedał z opartą na nim piętą znalazł się w dolnym położeniu, a ramię korby było równoległe do rury podsiodłowej ramy.

Przy prawidłowej pozycji siodła, noga powinna być lekko ugięta w kolanie.



2. Regulacja w przód i tył. Jarzemko siodła powinno znajdować się w granicach podziałki na prętach stelaża siodła, a w przypadku braku podziałki – centralnej części prętów stelaża.

3. Regulacja kąta nachylenia. Optymalnym jest ustawienie siodła w poziomie, równoległe do podłoża.

Niektóre rowery wyposażone są w zaciskowe mocowanie wspornika siodła. Zacisk / szybkozamykacz siodła działa dokładnie jak zacisk / szybkozamykacz koła. Nakrętkę należy tak dokręcić ręcznie by po dociśnięciu, zamknięciu dźwigni, uniemożliwione było poruszanie wspornika siodła w płaszczyźnie pionowej jak i dookoła własnej osi.

2. For a bicycle with a step-through frame, the size of the bike depends on the height to which the saddle can be pulled out according to the method described below.

Saddle adjustment

Correct adjustment of the saddle is extremely important for riding comfort and safety.

The saddle can be adjusted in three directions:

1. Lower and higher setting. To check the correct saddle height:

- sit on the saddle,
- place your heel on the pedal,
- rotate the crank arm to move the pedal with the heel resting on it to the bottom position and align the crank arm parallelly with the seat tube.

If your leg is just slightly bent in the knee, the saddle height is correct.



2. Fore-aft adjustment. Ensure you position the saddle clamp within the limits of the scale marked on the seat rails, or if the scale is not there, in the central part of the seat rails.

3. Saddle tilt adjustment. Preferably, put your saddle in the horizontal position, parallelly to the ground.

Some bicycles are supplied with a clamp attachment for the seatpost. You operate the saddle clamp/quick release skewer in the same way like the wheel clamp/quick release skewer. Make sure you tighten the nut by hand using such force as to prevent any seatpost movement in its vertical or horizontal plane when the lever is pressed into its locked setting.

⚠ WAŻNE

Podczas ustawienia siodła, należy zwrócić szczególną uwagę na maksymalne wysunięcie wspornika siodła, tak by nie przekroczyć górnej krawędzi znaku ostrzegawczego, oznaczenie to nie może być widoczne. Minimalna głębokość wsunięcia wspornika w ramę powinna wynosić 8 cm. Właściwie dokręcone mechanizmy regulacji i zamocowanie siodła, nie pozwala na ruch siodła w żadnym kierunku.

⚠ OSTRZEŻENIE

Zbyt wysokie ustawienie siodła, może spowodować utratę kontroli nad rowerem, a co za tym idzie upadek, obrażenia ciała i uszkodzenia sprzętu.

⚠ IMPORTANT

When adjusting the saddle, ensure you fully cover the mark of the minimum insertion depth of the seatpost. The minimum insertion depth of the seatpost should be 8 cm. Properly tightened saddle adjustment and fitting devices should prevent any movement of saddle in any direction.

⚠ WARNING

If the saddle is set too high, it can lead to you losing the control of the bike, and consequently, falling off, sustaining injury and damaging the machine.

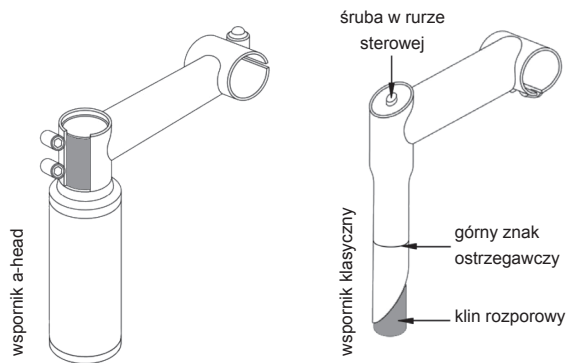
12. KIEROWNICA

Właściwe ustawienie kierownicy zapewni komfort i bezpieczną jazdę. Ustawienie wysokości kierownicy uzależnione jest od typu zastosowanego w rowerze wspornika.

12.1. Rodzaje stosowanych wsporników

1. Wspornik klasyczny (z klinem) - z możliwością regulacji wysokości kierownicy. Przy ustawieniu kierownicy należy zwrócić szczególną uwagę na maksymalne wysunięcie wspornika kierownicy, tak aby nie przekroczyć górnej krawędzi znaku ostrzegawczego. Oznaczenie nie może być widoczne nad sterami, w przeciwnym wypadku może dojść do zgięcia, złamania wspornika lub uszkodzenia główki ramy, będących przyczyną utraty kontroli nad rowerem i upadku. Chcąc zmienić ustawienie wysokości wspornika, należy odkręcić śrubę mocującą w rurze sterowej, ustawić wspornik w żądanej pozycji, po czym dokręcić śrubę. Wspornik klasyczny wymaga widelca o krótszej, gwintowanej rurze sterowej. Stosowane są również wsporniki klasyczne z regulowanym kątem nachylenia, gdzie możemy ustawić optymalne ustawienie wspornika.

2. Wspornik typu a-head – bez możliwości regulacji wysokości kierownicy, wymaga widelca o dłuższej, niegwintowanej rurze sterowej.



12. HANDLEBAR

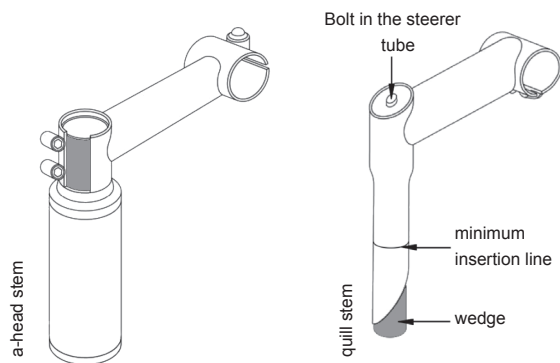
The correct handlebar position ensures comfort and safe riding. The handlebar height setting depends on the type of stem used on the bike.

12.1. Types of stems used

1. Classic stem with a wedge – adjustable handlebar height. When adjusting the handlebar, make sure you fully cover the mark of the minimum insertion depth of the handlebar stem. The mark must not be visible above the headset, otherwise the stem can be bent, broken or the head tube can be damaged, which will cause loss of the control of the bike and a fall. If you want to adjust the height setting of the stem, unscrew the locking bolt in the steerer tube, set the stem to the desired position, and then tighten the bolt. The quill stem requires a fork with a shorter, threaded steerer tube.

There are also quill stems with an adjustable tilt angle for setting the best stem position.

2. A-head stem – no handlebar height adjustment, requires a fork with a longer, unthreaded steerer tube.



Generalnie w rowerach wyczynowych i przeznaczonych do jazdy po górach stosuje się wsporniki a-head. Natomiast do rowerów miejskich, turystycznych i trekkingowych częściej stosowane są wsporniki klasyczne.

OSTRZEŻENIE

Korekta ustawienia wysokości wspornika kierownicy, powinna być dokonana przez sprzedawcę/autoryzowany punkt serwisowy, z uwagi na fakt, iż w niektórych rowerach, następuje wówczas zmiana naprężenia cięgien mechanizmów w tym przedniego hamulca, wymagająca dodatkowej regulacji.

12.2. Łożyska kierownicy (stery)

Stery mają za zadanie ułatwić obrót widelca (wraz z przymocowanym do niego kołem) względem ramy, pozwalając na zmianę kierunku jazdy. Najważniejszymi elementami sterów są dwa łożyska: jedno zlokalizowane przy górnej krawędzi główki rury, przez którą przechodzi rura sterowa widelca, zwana niekiedy trzonem) i jedno przy krawędzi dolnej. Komplet sterowy zawsze wyposażony jest w element odpowiedzialny za kasowanie luzów, dzięki któremu widelec pracuje gładko, lecz nie chwieje się i jest umocowany stabilnie. Stery wyposażone są też w bieżnię, którą osadza się na dolnym końcu rury sterowej widelca.

Stery powinny być tak dokręcone, aby widelec obracał się płynnie, lekko, bez wyczuwania luzów. Jeżeli zaciskając hamulec przedni, a palce drugiej ręki przyłożymy do sterów i poruszamy rowerem w przód i tył, wówczas rozpoznamy czy pod palcami istnieje ruch pomiędzy łożyskami a wspornikiem kierownicy lub główką rury. Łożyska sterowe kierownicy muszą być ustawione na tyle lekko, żeby umożliwić łatwe obracanie kierownicą, a jednocześnie na tyle mocno, żeby nie było luzów. Pochylony rower powinien skręcać bez dotykania kierownicy. Zbyt mocno skręcone stery utrudniają prowadzenie. Lepiej więc, żeby w sterach był niewielki luz, niż żeby łożyska były zbyt mocno skręcone. Kulki łożysk są twardsze niż bieżnie i nadmiernie ściśnięte wybijają w nich małeńkie wgłębienia, wyczuwalne podczas kręcenia kierownicą i zmniejszające precyzję sterowania.

Generally, a-head stems are used for high-performance and mountain bikes, while for city, tourist and trekking bikes, classic threaded stems are used more often.

WARNING

Preferably, have the height adjustment of the handlebar stem carried out by the Distributor/authorised service centre, as the adjustment changes the tension of the cables on some bikes like the front brake cable, which will require additional adjustment.

12.1. Handlebar bearings (headset)

The function of the headset is to facilitate the rotation of the fork (with the wheel mounted) relative to the frame, allowing for a change of direction. The most important components of the headset are two bearings: one attached at the top edge of the head tube, which accommodates the fork steerer tube and one at its bottom edge. The headset always incorporates a component used for getting rid of play, ensuring the smooth work of the fork, which does not wobble and is fixed firmly. The headset also has a race mounted on the lower end of the fork steerer tube.

The headset should be tightened such that the fork rotates smoothly, easily, without any feeling of play. To check, apply the front brake, grapple the fingers of your other hand around the headset and move the bike forwards and backwards, then you will feel with your fingers whether there is any movement between the bearings and the stem or frame head. The handlebar bearings must be set up lightly enough to allow the handlebar to turn easily, and firmly enough to prevent any play. When tipped to the side, a bike should turn without touching the handlebar. A headset screwed down too tightly makes steering difficult. It is therefore better when there is a little play in the headset than when the bearings are screwed down too much. The bearing balls are harder than the races and when compressed overly, they knock tiny cavities in them, which can be felt when turning the handlebar, as steering precision is reduced.





Stery gwintowane (klasyczne)

Elementem ściśle współpracującym ze sterami skręcanymi jest gwintowana rura sterowa widełca, ponieważ to na niej osadzone są nakrętki odpowiedzialne za skontrolowanie całego zestawu.

Charakterystyczną cechą sterów klasycznych jest możliwość demontażu wspornika kierownicy bez powstania luzu na łożyskach sterów. Poznamy je także po obecności dwóch skontrolowanych ze sobą nakrętek poniżej wspornika kierownicy oraz po kształcie samego wspornika, który jest wpuszczany do wnętrza rury sterowej, a jego montaż odbywa się zawsze za pomocą śruby wkręcanej od góry.

W przypadku luzu na sterach należy:

- Przytrzymując górną bieżnię, poluzować górną nakrętkę
- Dokręcić górną bieżnię, aby skasować luz, a widelec obracał się płynnie i lekko
- Trzymając górną bieżnię, dokręcić nakrętkę górną.

Skontrolować czy widelec obraca się prawidłowo, tzn. płynnie i lekko.

Stery bezgwintowe typu a-head

Stery a-head są systemem bezgwintowym. Miski są wbijane za pomocą tulejek do wnętrza ramy, zaś samo łożysko po zainstalowaniu pozostaje w całości poza ramą.

W przypadku konieczności regulacji należy kolejno:

- Poluzować 2 śruby imbusowe zaciskające wspornik
- Odkręcić śrubę regulacyjną w dekielku
- Zaciśnąć klamkę przedniego hamulca, wykonać kilka małych ruchów rowerem w przód i w tył. Przesunięcia miski górnej względem dolnej (góra-dół), oznaczają, że stery są luźne.
- Jeśli stery nie obracają się swobodnie, należy w celu ich poluzowania solidnie uderzyć kółem o podłoże
- Jeżeli jest luz, należy dokręcić śrubkę regulacyjną o ćwierć obrotu
- Należy sprawdzić czy stery obracają się swobodnie, w tym celu trzeba podnieść przednie koło i przechylić rower na bok, kierownica powinna swobodnie przekreślić się na bok.

Threaded headset (classic)

A threaded steerer tube of the fork is a component that operates in conjunction with the headset, as this tube accommodates the nuts responsible for locking the whole set.

What distinguishes a quill stem is that you can dismantle it without causing play in the headset bearings. It also features two nuts that lock each together just below the stem, which is typically recessed into the steerer tube and always mounted with a bolt screwed in from above.

When the headset is loose:

- hold the upper race in position and loosen the upper locknut,
- tighten the upper race to remove play and for the fork to turn smoothly and easily,
- hold the upper race in position and tighten the upper locknut.

Check that the fork rotates correctly, i.e. smoothly and easily.

Threadless a-head headset

The a-head headset is a threadless system. The cups are pressed into the head tube through sleeves, while the whole bearing itself remains outside the tube after fitting.

For necessary adjustment follow the procedure below:

- Loosen 2 Allen screws clamping the stem.
- Loosen the adjustment bolt in the cap.
- Press the front brake lever, move the bike slightly forwards and backwards a few times. The upper cup moving in relation to the lower one (up and down) means that the headset is loose.
- If the headset does not rotate freely, loosen it by letting the wheel hit the ground with considerable force.
- If there is play, tighten the adjusting bolt by a quarter turn.
- Check that the headset rotate freely by lifting the front wheel off the ground and tipping the bike to the side to see if the handlebar turns freely to the side.

- Po ustawieniu łożysk sterów należy ustawić wspornik na wprost i dokręć śruby wspornika, (należy dokręcać je na przemian po pół obrotu każdą).

Skontrolować czy widelec obraca się prawidłowo, tzn. płynnie i lekko.



13. OGUMIENIE

13.1. Właściwe ciśnienie w oponach

Aby zachować dobry stan ogumienia, a jazda była bezpieczna i komfortowa, opony powinny być napompowane do odpowiedniego ciśnienia. Zazwyczaj zalecane ciśnienie podawane jest bezpośrednio na boku opony. Ciśnienie podawane jest w różnych jednostkach, natomiast większość opon ma podane ciśnienie w barach (co w przybliżeniu odpowiada atmosferom). Drugą jednostką jest PSI, z reguły pokazywana również na większości manometrów.

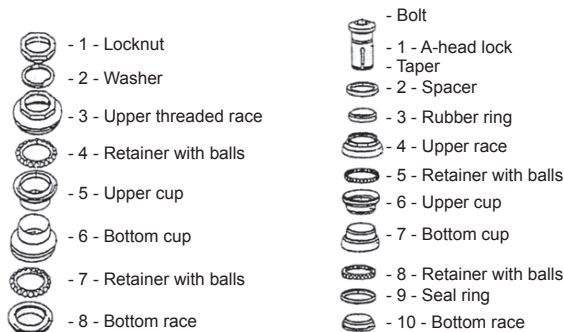
Przykładowo na oponie możemy mieć oznaczenie: 2.50 – 4.50 bar (35-65 PSI).

Co oznacza minimalne ciśnienie zalecane dla opony 2,5 atmosfery/bara lub 35 PSI, a maksymalne dopuszczalne ciśnienie to 4,5 atmosfery lub 65 PSI.

PL

- Once the headset bearings have been set up, position the stem straight ahead and tighten the stem bolts half a turn each, alternately.

Check that the fork rotates correctly, i.e. smoothly and easily.



13. TYRES

13.1. The correct tyre pressure

To maintain your tyres in good condition and to ride safely and comfortably, your tyres should be inflated to the correct pressure. The recommended pressure is usually given directly on the tyre sidewall. The pressure is given in different units, while most tyre pressures are given in bars (which roughly equals atms). The other unit is PSI, usually also shown on most pressure gauges.

For example, one tyre can be marked: 2.50 - 4.50 bar (35-65 PSI), which means a minimum pressure recommended for the tyre is 2.5 atm/bar or 35 PSI, and a maximum permissible pressure is 4.5 atm/bar or 65 PSI.

EN

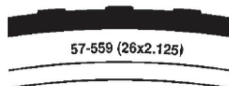
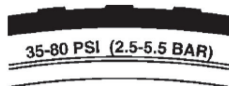


Przeliczniki jednostek, które można spotkać na skalach manometrów:

1 bar = 14,5 PSI, 1 bar = 1,02 atmosfery technicznej

Opony napompowane do zbyt wysokiego ciśnienia, szybciej się zużywają, łatwiej o przebicie takiej opony, słabsza jest amortyzacja roweru. Za niskie ciśnienie powoduje nierównomierne zużywanie się bieżnika, zwiększają się opory toczenia, wydłuża się droga hamowania, ponadto łatwiej przebić dętkę przez dobiecie. Istotne, aby pompować koła pompką wyposażoną w manometr. Kontrola ciśnienia w oponach powinno dokonywać się co najmniej raz na dwa tygodnie lub przed każdą dłuższą trasą.

Niektóre opony mają bieżnik jednokierunkowy, oznacza to, iż zostały zaprojektowane tak, aby lepiej sprawdzały się zamontowane do jazdy w jednym wyłącznie kierunku. Wskazany jest wówczas kierunek obracania się takiego koła.



oznaczenia opon

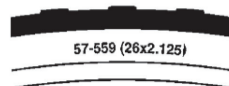
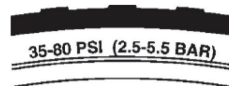
Opony nie powinny wykazywać pęknięć, wybrzuszeń oraz nadmiernego zużycia bieżnika. Aby zachować dobry stan ogumienia należy unikać:

- gwałtownego hamowania
- jazdy z niewłaściwym ciśnieniem
- zabrudzeń naftą, olejem, benzyną
- długotrwałego pozostawiania roweru w miejscach silnie nasłonecznionych.

Unit conversions that can be found on pressure gauge scales:

1 bar = 14.5 PSI, 1 bar = 1.02 technical atm.

Over-inflated tyres are subject to faster wear, are easier to puncture, and bike damping is poorer. Under-inflated tyres suffer from uneven tread wear, increased rolling resistance, increased braking distance and are easier to puncture together with the inner tube due to impact. It is important to pump the tyres using a pump with a pressure gauge. Tyre pressure should be checked at least every fortnight or before each longer route.



tire markings

Some tyres feature a directional tread pattern, which means that they are designed to roll better in one direction only. Such a tyre is marked for the direction of rotation.

Ensure your tyres are not cracked, bulging or show excessive tread wear. To keep your tyres in good condition, avoid the following:

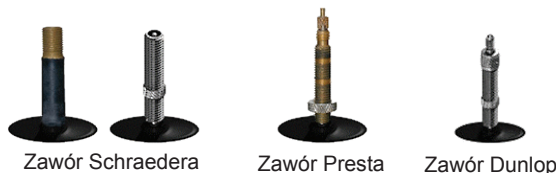
- abrupt braking,
- riding with improper pressure,
- soiling tyres with kerosene, oil or petrol,
- leaving your bike in direct sun for a long time.

13.2. Zawory dętek

Zawór Schraedera (samochodowy lub oznaczony symbolem AV) - najpopularniej stosowany wentyl w dętkach rowerowych. Dętki z tym wentylem można pompować pompkami samochodowymi i praktycznie każdą pompką rowerową. Aby spuścić powietrze z dętki, należy wcisnąć wewnętrzną iglicę zaworu.

Zawór Presta (tak zwany włoski, często oznaczany symbolem SV) - z racji najmniejszej średnicy spośród wentyli, często używany jest w rowerach szosowych i trekkingowych. Stosowany w dętkach rowerowych jak i obręczach bezdętkowych. Aby napompować dętkę należy użyć pompki z końcówką typu Presta, powinno się odkręcić nakrętkę blokującą maszynkę zaworu. Aby wypuścić powietrze przez zawór Presta, należy odkręcić nakrętkę blokującą maszynkę zaworu i nacisnąć ją

Zawór Dunlop (często oznaczony symbolem DV) - klasyczny wentyl rowerowy. Dętki tego typu pompuje się taką samą pompką jak wentyle Presta. Aby spuścić powietrze z dętki, należy wykręcić cały wewnętrzny wkład i go wyjąć.



14. OBRĘCZE

Przed rozpoczęciem użytkowania roweru, należy każdorazowo sprawdzić stan obręczy kół. W trakcie eksploatacji roweru, obręcze ulegają zużyciu, szczególnie kiedy stanowią element układu hamulcowego (hamulce V-brake). Warto zwrócić uwagę, czy obręcze nie są scentrowane, należy unieść rower i obrócić ko-



13.2. Inner tube valves

Schrader or auto valve (AV marked) – the most commonly used valve in bicycle inner tubes. You can use car pumps and virtually any bicycle pump to inflate tubes using this valve. To deflate air from the inner tube, press the core of the valve.

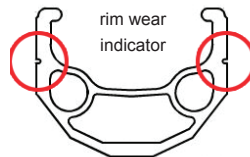
Presta or Italian valve (often SV marked) – because of the smallest diameter among the valves, it is often used on road and trekking bikes. Used in bicycle inner tubes and tubeless rims. To inflate the inner tube, use a pump with a Presta type head and loosen the locknut of the valve tip. To let air out of the Presta valve, unscrew the locknut of the valve tip and press on it.

Dunlop valve (often DV marked) – a classic bicycle valve. Tubes of this type are inflated with the Presta capable pumps. To let air out of the tube, unscrew the entire core and remove it.



14. RIMS

Always check the condition of the wheel rims before every ride. In the course of bike use, the rims wear out, especially when they are part of the brake system (V-brakes). It is important to ensure that the rims are true: hold the bike up and spin the front and rear wheels, observing the clearance between the rim and





Iejno koło przednie i tylne, mając na uwadze odstęp między obręczą a obudowami klocków hamulcowych, a w przypadku hamulców tarczowych między obręczą a ramieniem widelca. Jazda ze skrzywioną obręczą może doprowadzić do popękania szprych, a w konsekwencji zablokowania koła i wypadku. Kolejna rzecz to kontrola wskaźników zużycia obręczy, zamieszczonych przez producenta na zewnętrznej płaszczyźnie obręczy. Jeżeli wskaźnik jest niewidoczny lub obręcz posiada wyczuwalne pod palcem rowki, pęknięcia należy ją niezwłocznie wymienić. Obręcze ponadto powinny być kontrolowane pod kątem zanieczyszczeń, w szczególności olejami, smarami, bowiem ich czystość wpływa na skuteczność działania hamulców szczękowych (V-brake).

15. KOŁA

Prawidłowo wyregulowane koło powinno obracać się płynnie, bez zacięć, wyczuwalnych luzów. Koło wyposażone w piastę z prądnicą może obracać się z wyczuwalnym oporem spowodowanym działaniem magnesów prądnicy. Koła muszą być ustawione w płaszczyźnie symetrii ramy i widelca, gdzie szczelina pomiędzy obręczą a ramą lub obręczą a widelcem musi być jednakowa z obu stron.

⚠ OSTRZEŻENIE

Przed każdą jazdą należy sprawdzić, czy koła roweru są prawidłowo zamontowane. Nie należy rozpoczynać eksploatacji roweru z niewłaściwie zabezpieczonymi kołami. Ważne aby zapoznać się z rodzajem mocowania jak i techniką montażu i demontażu kół w rowerze. Koła są mocowane do ramy i widelca za pomocą nakrętek lub szybkozamykaczy.

15.1. Szybkozamykacz koła

Montaż samozamykacza jako elementu mocowania koła do ramy lub widelca roweru, rozpoczynamy wkładając go tak, aby dźwignia zamykacza była z lewej strony koła, a sprężynka mniejszą średnicą do środka, następnie po drugiej stronie piasty zakładamy drugą sprężynkę również mniejszą średnicą do środka i nakręcamy nakrętkę. Sprężynki odsuwają nakrętkę szybkozamykacza od ramy/amortyzatora, ułatwiając ich dokręcenie. Dokonując właściwej instalacji zamykacza nie kręcimy dźwigni, pozostawiając ją w pozycji otwartej (open),

15. WHEELS

A correctly adjusted wheel should rotate smoothly, without being seized or noticeable play. A wheel equipped with a hub with a generator can rotate with a noticeable resistance caused by the magnets of the generator. The wheels must be aligned in the plane of symmetry of the frame and fork with equal clearances between the rim and frame or rim and fork.

⚠ WARNING

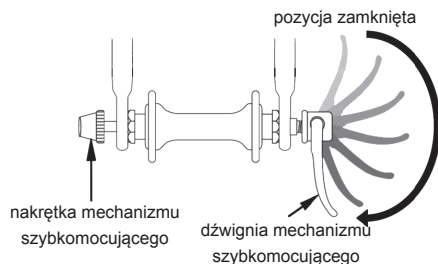
Check that the bike wheels are properly fitted before each ride. Do not start riding the bike with incorrectly secured wheels. It is important to know the type of attachment as well as the method of mounting and dismounting the wheels on the bike. The wheels are attached to the frame and fork with nuts or quick-release skewers.

15.1. Wheel quick release skewer

Start fitting the quick release skewer during fitting the wheel to the bike frame or fork by inserting it in such a way that the skewer lever is on the left side of the wheel and the spring's smaller diameter faces the centre, and then put the other spring on the other side of the hub with its smaller diameter inwards, and screw the nut on. The springs push the quick-release skewer nuts away from the frame/shock absorber for easy tightening. To instal the skewer properly, do not turn the lever, but rather leave it in the open position and tighten the nut on

dokręcamy nakrętkę po przeciwnej stronie piasty. Obracając nakrętką w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, przy jednoczesnym przytrzymywaniu dźwigni w niezmienionej pozycji zwiększamy siłę blokującą. Zamknięcie (close) dźwigni powinno odbyć się z wyczuwalnym oporem, przy użyciu znacznej siły.

15.2. Montaż koła przedniego na szybkozamykacz



- Przesuń dźwignię zacisku w położenie otwarte (open)
- Ustaw widelec w kierunku do przodu i włóż koło tak aby oś koła wsunęła się na dno haków widełca.
- Jedną ręką przytrzymuj dźwignię mechanizmu szybkozamykacza, a drugą dokręć nakrętkę na przeciwnym końcu piasty do momentu przestawienia dźwigni w pozycję zamkniętą (close).
- Jeżeli rower wyposażony jest w hamulec przedni typu V-brake, zapnij szczęki hamulca
- Obróć koło, aby upewnić się czy nie ociera o klocki hamulcowe, naciśnij dźwignię hamulca aby sprawdzić czy hamulec działa prawidłowo.

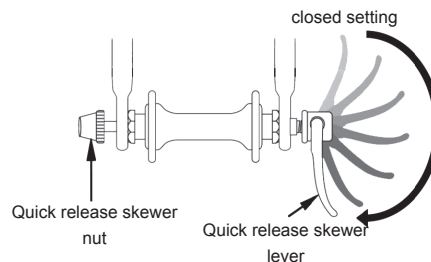
15.3. Demontaż koła przedniego na samozamykacz

- Jeżeli rower wyposażony jest w hamulec przedni v-brake, rozepnij szczęki hamulca
- Przesuń dźwignię zacisku w położenie otwarte (open)
- Unieś przednie koło do góry i uderz w górną część koła dłonią, koło powinno wypaść z widełek

the opposite side of the hub.

By turning the nut clockwise while holding the lever in an unchanged position, you increase the locking force. You should feel resistance when closing the lever with considerable force.

15.2. Fitting the front wheel featuring the quick-release skewer



- Move the lever to the open position.
- Point the fork towards the front and insert the wheel so that the wheel axle slides to the bottom of the fork dropouts.
- Hold the quick-release skewer lever with one hand and tighten the nut on the opposite side of the hub with the other hand until the lever is set to the closed position.
- If your bike uses a V-brake on the front, fasten the brake calipers.
- Give the wheel a spin to make sure it does not rub against the brake pads, and press the brake lever to check that the brake is working properly.

15.3. Removing the front wheel with the quick release skewer

- If your bike uses a V-brake on the front, unfasten the brake calipers.
- Move the lever to the open position.
- Lift the front wheel and tap the top of the wheel with your hand so that the wheel slips out of the fork.





15.4. Montaż koła przedniego za pomocą nakrętek

- Ustaw widelec w kierunku do przodu i włóż koło między widełki tak aby oś koła wsunęła się na dno haków widelca, załóż podkładki (powinna znajdować się pomiędzy widełcem a nakrętką osi piasty)
- Dokręć nakrętki osi piasty (używając odpowiedniego klucza)
- Jeżeli rower wyposażony jest w hamulec przedni typu v-brake, zapnij szczękę hamulca
- Obróć koło, aby upewnić się czy nie ociera o klocki hamulcowe, naciśnij dźwignię hamulca aby sprawdzić czy hamulec działa prawidłowo

15.5. Demontaż koła przedniego za pomocą nakrętek

- Jeżeli rower wyposażony jest w hamulec przedni v-brake, rozepnij szczękę hamulca
- Za pomocą odpowiedniego klucza poluzuj nakrętki osi piasty, odkręć nakrętki, zdejmij podkładki
- Unieś przód roweru do góry i uderz w górną część koła dłonią, koło powinno wypaść z widełek

15.6. Montaż koła tylnego mocowanego za pomocą nakrętek

- Zmień przełożenie na najwyższe w tylnej przerzutce (najmniejsza zębatka)
- Odciągnij do tyłu korpus przerzutki załóż łańcuch na najmniejszą tylną zębatkę
- Umieść koło w tylnym widełcu przesuwając do końca w górę i do tyłu tak aby oś koła wsunęła się na dno haków widelca, załóż podkładki (powinna znajdować się pomiędzy widełcem a nakrętką osi piasty)
- Dokręć nakrętki osi piasty (używając odpowiedniego klucza)
- Jeżeli rower wyposażony jest w hamulec tylny typu v-brake, zapnij szczękę hamulca
- Obróć koło, aby upewnić się czy nie ociera o klocki hamulcowe, naciśnij dźwignię hamulca aby sprawdzić czy hamulec działa prawidłowo

15.7. Demontaż koła tylnego mocowanego za pomocą nakrętek

- Jeżeli rower wyposażony jest w hamulec tylny typu v-brake, rozepnij szczękę hamulca
- Zmień przełożenie tylnej przerzutki na najmniejszą tylną zębatkę
- Odkręć nakrętki osi piasty (używając odpowiedniego klucza), zdejmij podkładki
- Odciągnij do tyłu korpus przerzutki, przytrzymując w takiej pozycji, unieś tylne koło do góry, a następnie popchnij je do przodu i w dół, aż wypadnie z tylnych widełek

15.4. Fitting the front wheel secured with nuts

- Point the fork towards the front and insert the wheel between the fork blades so that the wheel axle slides to the bottom of the fork dropouts, make sure you insert washers between the fork and the hub axle nut.
- Tighten the hub axle nuts using an appropriate wrench.
- If your bike uses a V-brake on the front, fasten the brake calipers.
- Give the wheel a spin to make sure it does not rub against the brake pads, and press the brake lever to check that the brake is working properly.

15.5. Removing the front wheel secured with nuts

- If your bike uses a V-brake on the front, unfasten the brake calipers.
- Use an appropriate wrench to loosen the hub axle nuts, unscrew the nuts and remove the washers.
- Lift the front of the bike and tap the top of the wheel with your hand so that the wheel slips out of the fork.

15.6. Fitting the rear wheel secured with nuts

- Shift to the highest gear on the rear derailleur (smallest cog).
- Pull the derailleur cage backwards and put the chain on the smallest cog.
- Place the wheel in the rear fork by sliding it all the way up and back so that the wheel axle slides to the bottom of the fork dropouts make sure you insert washers between the fork and the hub axle nut.
- Tighten the hub axle nuts using an appropriate wrench.
- If your bike uses a V-brake on the back, fasten the brake calipers.
- Give the wheel a spin to make sure it does not rub against the brake pads, and press the brake lever to check that the brake is working properly.

15.7. Removing the rear wheel secured with nuts

- If your bike uses a V-brake on the back, unfasten the brake calipers.
- Shift the gears on the rear derailleur to the smallest cog.
- Unscrew the hub axle nuts using an appropriate wrench, and remove the washers.
- Pull the rear derailleur cage backwards, holding it in this position, lift the rear wheel and then push it forward and down until it falls out of the rear fork dropouts.

15.8. Montaż koła tylnego na samozamykacz

- Zmień przełożenie na najwyższe w tylnej przerzutce (najmniejsza zębatka) przesuną dźwignię zacisku w położenie otwarte (open)
- Odciągnij do tyłu korpus przerzutki załóż łańcuch na najmniejszą tylną zębatkę
- Umieść koło w tylnym widelcu przesuwając do końca w górę i do tyłu, tak aby oś koła wsunęła się na dno haków widelca, załóż podkładki (powinny znajdować się pomiędzy widelcem a nakrętką osi piasty)
- Jedną ręką przytrzymuj dźwignię mechanizmu szybkozamykacza, a drugą dokręć nakrętkę na przeciwnym końcu do momentu przestawienia dźwigni w pozycję zamkniętą (close). Zamknięta dźwignia powinna być ustawiona równolegle do łańcucha.
- Jeżeli rower wyposażony jest w hamulec tylny typu v-brake, zapnij szczęki hamulca
- Obróć koło, aby upewnić się czy nie ociera o klocki hamulcowe, naciśnij dźwignię hamulca aby sprawdzić czy hamulec działa prawidłowo

15.9. Demontaż koła tylnego na samozamykacz

- Jeżeli rower wyposażony jest w hamulec tylny typu v-brake, rozepnij szczęki hamulca
- Zmień przełożenie tylnej przerzutki na najmniejszą tylną zębatkę
- Przesun dźwignię zacisku w położenie otwarte (open)
- Odciągnij do tyłu korpus przerzutki, przytrzymując w takiej pozycji, unieś tylne koło do góry, a następnie popchnij je do przodu i w dół, aż wypadnie z tylnych widełek

15.10. Montaż koła tylnego z hamulcem nożnym

- Załóż łańcuch na zębatkę
- Umieść koło w tylnym widelcu i dopchnij je na dno haków, załóż właściwe podkładki osi piasty (powinny znajdować się pomiędzy widelcem a nakrętką osi piasty)
- Zamontuj ramię hamulca nożnego
- Dokręć nakrętki osi piasty (za pomocą odpowiedniego klucza), ważne aby koło znajdowało się w osi symetrii roweru, a łańcuch charakteryzował się właściwym napięciem
- Obróć koło, aby upewnić się że jest prawidłowo osadzone
- Sprawdź czy hamulec działa poprawnie

15.8. Fitting the rear wheel featuring the quick release skewer

- Shift to the highest gear on the rear derailleur (smallest cog) and move the skewer lever to the open position.
- Pull the derailleur cage backwards and put the chain on the smallest cog.
- Place the wheel in the rear fork by sliding it all the way up and back so that the wheel axle slides to the bottom of the fork dropouts, make sure you insert washers between the fork and the hub axle nut.
- Hold the quick-release skewer lever with one hand and tighten the nut on the opposite side with the other hand until the lever is set to the closed position. The closed lever should be in the parallel position against the chain.
- If your bike uses a V-brake on the back, fasten the brake calipers.
- Give the wheel a spin to make sure it does not rub against the brake pads, and press the brake lever to check that the brake is working properly.

15.9. Removing the rear wheel with the quick release skewer

- If your bike uses a V-brake on the back, unfasten the brake calipers.
- Shift the gears on the rear derailleur to the smallest cog.
- Move the lever to the open position.
- Pull the rear derailleur cage backwards, holding it in this position, lift the rear wheel and then push it forward and down until it falls out of the rear fork dropouts.

15.10. Fitting the rear wheel featuring a foot brake

- Put the chain on the sprocket.
- Place the wheel in the rear fork and push it all the way down in the dropouts, and make sure you insert the proper hub axle washers between the fork and the hub axle nut.
- Mount the foot brake reaction arm.
- Use a suitable wrench to tighten the hub axle nuts; make sure the wheel is in the bike's axis of symmetry and the chain has the right tension.
- Give the wheel a spin to make sure it is seated correctly.
- Check that the brake is working properly.



15.11. Demontaż koła tylnego z hamulcem nożnym

- Odkręć ramię hamulca nożnego
- Odkręć nakrętki osi piasty (za pomocą odpowiedniego klucza)
- Popchnij koło do przodu, zdejmij łańcuch z zębatki
- Wyciągnij koło z widelca tylnego

15.12. Montaż koła tylnego z piastą wielobiegową

Shimano Nexus 3:

- Należy zamontować podkładki ustalające właściwe ustawienie osi piasty w stosunku do ramy
- Dokręć nakrętki
- Zamontować palec popychający oraz korpus clickboxa.
- Dokręć hamulec

Shimano Nexus 7/8:

- Należy zamontować linkę na uchwyt
- Złożyć podkładki ustalające
- Dokręć nakrętki
- Dokręć hamulec

15.13. Montaż i demontaż koła ze sztywną osią

Niezależnie od tego, czy posiadany przez nas widelec posiada oś montowaną na nakrętki, czy na szybkozamykacz, procedurę demontażu rozpoczynamy od poluzowania małych śrubek znajdujących się od przodu, bądź u dołu widelca. Ściskają one gwint osi, w związku z czym próbując na siłę odkręcać główną oś bez wcześniejszego osiągnięcia luzu na wyżej wymienionych śrubkach, możliwe jest uszkodzenie gwintu.

Po poluzowaniu śrubek, w zależności od posiadanego rozwiązania albo odkręcamy właściwym kluczem oś, albo poluzowujemy szybkozamykacz, i wysuwamy oś. Jeśli po wykręceniu z gwintu nie chce ona wyjść bez oporu, należy poruszać kołem (a właściwie jego piastą) w widelcu, pozwoli to tak ułożyć się konusom piasty, że oś wyjdzie bez opory.

Przy montażu - działamy dokładnie wedle odwróconej kolejności, pamiętając o dwóch rzeczach - aby wsuwaną oś posmarować smarem stałym, takim jak przy okazji pedałów (co zapobiegnie jej zapieczeniu się).

15.11. Removing the rear wheel featuring a foot brake

- Unscrew the foot brake reaction arm.
- Unscrew the hub axle nuts using an appropriate wrench.
- Push the wheel forward and take the chain off the cog.
- Pull the wheel out of the rear fork.

15.12. Fitting the rear wheel featuring an internally geared hub

Shimano Nexus 3:

- Mount the shim washers to retain the correct position of the hub axle in relation to the frame.
- Tighten the nuts.
- Mount the shifting rod and the click box.
- Tighten the brake.

Shimano Nexus 7/8:

- Mount the cable on the holder.
- Put on the shim washers.
- Tighten the nuts.
- Tighten the brake.

15.13. Fixing and removing the wheel with a through axle

Whether your fork has a nut-mounted or quick release skewer axle, start the disassembly procedure by loosening the small screws on the front or bottom of the fork. They clamp the thread of the axle, so by trying to loosen the main axle by force without first loosening the above-mentioned screws you are likely to damage the thread.

After loosening the screws, either unscrew the axle using a suitable wrench or loosen the quick release skewer, as applicable, and pull the axle out. If, after being unscrewed from the thread, it does not want to come out without resistance, wobble the wheel (or actually its hub) in the fork to let the hub's cones rearrange so that the axle comes out without resistance.

During the assembly, act exactly in reverse order, remembering to lubricate the retractable axle with grease like the one used for pedals, which will prevent seizing.

! UWAGA

Niezbędne, aby w przypadku konieczności zdjęcia koła z hamulcem tarczowym, włożyć element zabezpieczający pomiędzy okładziny hamulcowe, bowiem naciśnięcie klamki hamulca w przypadku braku zabezpieczenia może doprowadzić do zapowietrzenia układu hamulcowego.

15.14. Montaż / Demontaż koła z prądnicą w piaście

Należy pamiętać aby w przypadku koła z szybkozamykaczem, dźwignia zacisku znajdowała się z lewej strony, patrząc w kierunku przodu roweru.

Przewód powinien być podłączony tak aby zbyt mocno się nie luzował, ani nie naprężał w trakcie jazdy, przykładowo w przypadku używania amortyzatora, a zarazem był zamocowany pewnie, aby nie dostał się w trakcie jazdy w szprychy lub inne części. Podczas demontażu koła, aby odłączyć lampę od prądnicy, należy zdemontować wtyczkę. Nie należy używać roweru z rozpiętym przewodem, może on bowiem wkręcić się w szprychy koła. Zdjęcie wtyczki dokonujemy przed odkręceniem szybkozamykacza czy nakrętek, (w zależności od zastosowanego rozwiązania), natomiast wpięcie wtyczki w trakcie montażu, powinno się odbyć po zamontowaniu koła w widelcu. Po wpięciu wtyczki sprawdzamy czy oświetlenie działa prawidłowo.

! NOTE

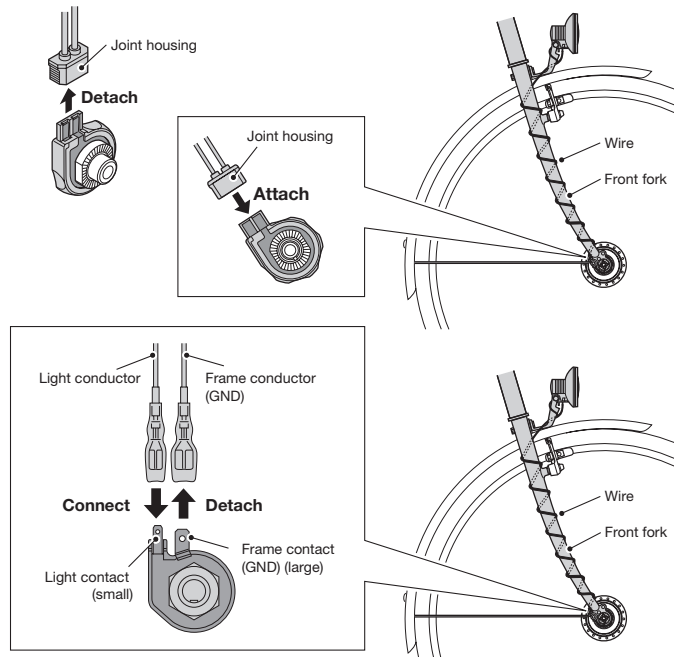
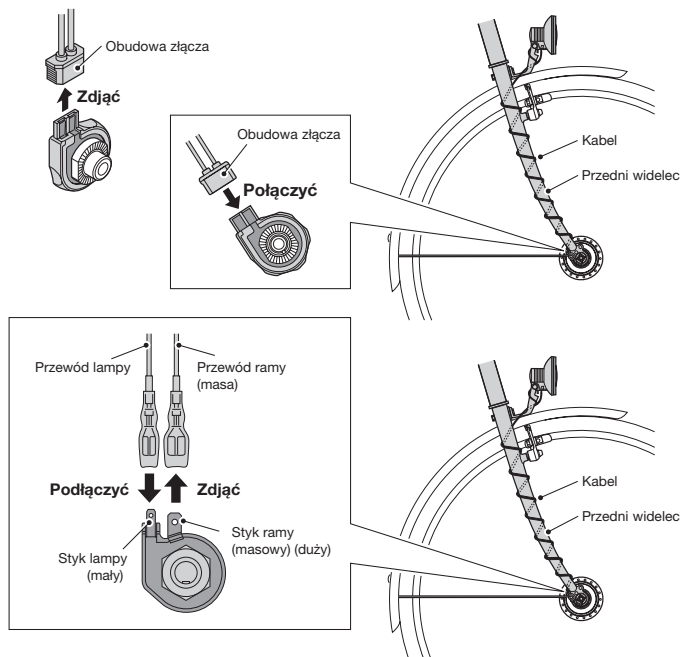
It is necessary to put a piston spacer in between the brake pads for disc brake wheel removal, as pressing the brake lever when the piston spacer is not inserted may let air into the brake system.

15.14. Fitting/removing the wheel with a hub generator

For wheels with a quick release skewer, make sure that the skewer lever is on the left side when viewing towards the front of the bike.

The wire should be connected so that it does not loosen or strain too much during the rides, for example when the shock absorber is in use, and at the same time it should be attached securely so that it does not get in between spokes or other parts during the rides. When removing the wheel, dismount the plug to disconnect the light from the generator. Do not use the bicycle when the wire is disconnected, as it may get caught in the wheel spokes. The plug should be removed before loosening the quick release skewer or nuts (as applicable), while it should be plugged in during assembly after the wheel is mounted in the fork. Check that the lights work properly after plugging in.





Zacisk ramy

Uwaga:

- Należy uważać, aby nie pomylić linki ramy i linki lampy. Jeśli linki zostaną niepoprawnie podłączone, lampa nie będzie świecić.
- Przed połączeniem należy skrócić linki, aby trzymały się razem.
- Zalecane dane techniczne linki



Typ	Plecionka
Linka	Wielkość (AWG) 22 Średnica około 0,8 mm
Izolacja	Średnica 1,8-2 mm

Linka lampy

Linka ramy

Około 16 mm

Około 16 mm

Osłona złącza (szara)

Osłona złącza (czarna)

Uwaga:

- Ustawić w odpowiednim kierunku.



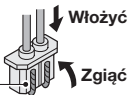
- Naciskać do usłyszenia kliknięcia.



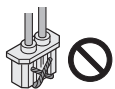
Złącze lampy Zacisk ramy

Uwaga:

- Zgiąć linki i poprowadzić je wzdłuż wyźłobień.



- Linki nie mogą się dotykać.



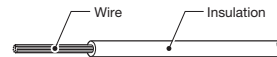
Zacisk piasty

PL



Note:

- Make sure you do not confuse the frame and light wires. If the wires are connected incorrectly, the light will not work.
- Before connecting the wires twist them so that they stick together.
- Recommended wire specification



Type	Flat copper braid
Wire	Size (AWG) 22 Diameter ca 0.8 mm
Insulation	Diameter 1.8-2 mm

Frame terminal

Light joint

Light wire

Frame wire

Approx. 16 mm

Approx. 16 mm

Joint cover (grey)

Joint cover (black)

Note:

- Position properly.



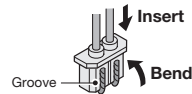
- Press until you hear a click.

Light joint

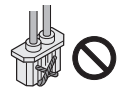
Frame terminal

Note:

- Bend the wires and guide them along the grooves.



- The wires must not touch each other.



Hub lever

EN



15.15. Usunięcie luzu łożysk piast

Powinno odbyć się zaraz po jego wykryciu, w innym przypadku, eksploatacja roweru z nadmiernym luzem doprowadzi do uszkodzenia piasty. Aby usunąć luz łożysk, należy dokręcić stożki piasty w taki sposób, żeby koło obracało się płynnie, po czym je zakontrować uważając, aby stożki nie zmieniły położenia. Jeżeli po zamontowaniu kół do roweru, okaże się, że koła obracają się z oporem, regulację należy powtórzyć. Zaleca się aby ze względu na skomplikowany stopień czynności, nie wykonywać jej samodzielnie, a zlecić ją autoryzowanemu serwisowi.

16. SZPRYCHY

⚠ UWAGA

Luźne szprychy zawsze należy natychmiast dokręcić, a uszkodzone lub połamane niezwłocznie wymienić. Ryzyko wypadku i uszkodzenia!

Obsługa i naprawy szprych (np. dokręcanie szprych, wymiana lub centrowanie koła biegowego) mogą być wykonywane wyłącznie przez wykwalifikowany personel za pomocą odpowiednich narzędzi. Tylko w ten sposób zostanie zapewnione prawidłowe funkcjonowanie. Ryzyko wypadku i uszkodzenia!

Szprychy łączą obręcz z piastą. Równomierne napięcie szprych jest odpowiedzialne za ruch obrotowy i stabilizację koła biegowego. Z upływem czasu szprychy mogą się zapaść. Należy je wtedy naprężyć i wyśrodkować.

17. HAMULCE

Sprawny układ hamulcowy jest podstawą bezpieczeństwa rowerzysty, dlatego przed rozpoczęciem korzystania z roweru, zawsze należy skontrolować poprawne działanie hamulców, w szczególności:

- ustawienie dźwigni hamulcowych, które nie powinny dotykać rury kierownicy nawet przy maksymalnym dociśnięciu dźwigni.
- naciąg linek hamulcowych, stan linek i pancerzy, które nie mogą wykazywać oznak zużycia

15.15. Removing hub bearing play

It should be carried out as soon as it is detected, otherwise riding the bike with excessive play will damage the hub. To remove bearing play, tighten the hub cones in such a way that the wheel spins smoothly and then lock it, ensuring that the cones do not change position. If, after you fit the wheels on the bicycle, they turn out to be spinning with resistance, repeat the adjustment procedure. Because the task is complex, it is recommended that you do not perform it yourself, but have it done by an authorised service centre.

16. SPOKES

⚠ NOTE

Always retighten loose spokes immediately and replace damaged or broken spokes without undue delay. Risk of accident and damage!

The spokes maintenance and repair (e.g. tightening spokes, replacing or truing the drive wheel) may only be carried out by qualified personnel using suitable tools. This is the only way to ensure proper functioning. Risk of accident and damage!

The spokes connect the rim to the hub. A uniform spoke tension is responsible for the rotation and stable position of the drive wheel. Over time, the spokes may collapse. Then you have to retension and centre them.

17. BRAKES

A brake system in perfect working condition is essential for the safety of the cyclist, so before using the bike always check the correct functioning of the brakes, in particular:

- Adjust brake levers which should not touch the handlebar even when the lever is pressed all the way down.
- Tension the brake cables, check the condition of the cables and housings, which may not show any signs of wear.

- stan obręczy kół, klocków oraz tarcz hamulcowych które muszą być czyste i nie wykazywać oznak znacznego zużycia.

17.1. Ustawienie położenia dźwigni hamulcowych

Właściwe ustawienie dźwigni hamulcowych można uzyskać poprzez regulację zmieniającą kąt położenia dźwigni na kierownicy. W tym przypadku poluzowujemy śruby obejmujące dźwignię w pozycji najwygodniejszej do obsługi przez użytkownika, po czym dokręcamy śruby. Drugą płaszczyzną regulacji, będzie zmiana odległości klamki hamulca od kierownicy. Korekty dokonujemy za pomocą śruby imbusowej/regulacyjnej znajdującej się wewnątrz dźwigni hamulca lub zintegrowanej z dźwignią. Obracając śrubą w przeciwnych kierunkach, albo zwiększamy skok dźwigni – odległość od kierownicy albo zmniejszamy.

17.2. Hamulec torpeda (nożny)

Mechanizm będący częścią tylnej piasty koła, uruchamiany poprzez wsteczną rotację pedałów (przekręcenie pedałów do tyłu). Konserwacji i naprawy tego typu hamulca należy dokonywać w autoryzowanym serwisie.

17.3. Hamulec ręczny

Rozróżniamy dwa podstawowe rodzaje hamulców ręcznych obsługiwanych i uruchamianych za pomocą dźwigni znajdujących się na kierownicy, są to hamulce tarczowe oraz szczękowe (V-brake). Rower może posiadać jedną dźwignię, która steruje hamulcem przednim. Dźwignia ta umieszczona jest z prawej strony kierownicy. Dwie dźwignie odpowiedzialne za pracę przedniego i tylnego hamulca, prawą dźwignię sterującą tylnym hamulcem, oraz lewą dźwignię sterującą przednim hamulcem.

- The condition of the rims, pads and brake discs, which must be clean and show no signs of significant wear.



17.1. Adjusting the brake lever position

The correct setting of the brake levers can be achieved by adjusting the angle of the lever on the handlebar. In this case, loosen the screws of the clamp, setting the lever in the most convenient position for the User, and then tighten the screws. The other adjustment will be to change the distance between the brake handle and the handlebar. Make the adjustment with an Allen screw/adjustment screw inside the brake lever or integrated in the lever. Increase or decrease the lever stroke (distance from the handlebar) by turning the screw in directions as applicable.

17.2. Coaster brake (foot brake)

A device that is part of the rear wheel hub, activated by backpedaling (turning the pedals backwards). Have this type of brake maintained and repaired by an authorised service centre.

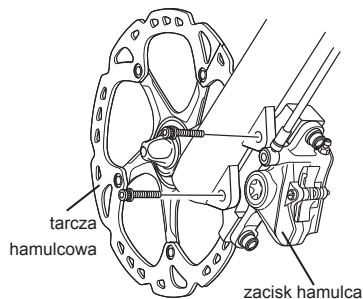
17.3. Manual brake

There are two basic types of manual brakes operated and actuated by means of levers on the handlebar: disc brakes and rim brakes (V-brakes). The bicycle may have one lever that controls the front brake. This lever is located on the right section of the handlebar. Two levers for the front and rear brakes, the right hand lever for the rear brake and the left hand lever for the front brake.



17.4. Hamulec tarczowy

Hamulec tarczowy roweru jest mechanizmem w którym hamowanie uzyskujemy poprzez tarcie klocków (okładzin) o tarczę hamulcową. Użytkownik roweru zobowiązany jest do regularnej kontroli wspomnianych komponentów, które w trakcie hamowania ulegają zużyciu. Pęknięcie tarczy, spadek skuteczności hamowania, głośna praca, powinny być przesłanką do pilnego sprawdzenia elementów hamulca, a w przypadku stwierdzonych wad, do wymiany elementów na nowe.



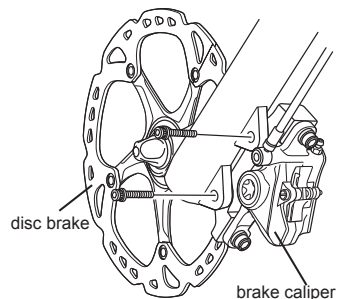
Hamulce tarczowe mogą być mechaniczne lub hydrauliczne. W przypadku hamulców mechanicznych ważne aby kontrolować, czy linki i pancerze nie są postrzępione, polamane, zgięte, wówczas należy wymienić je na nowe. W hamulcach tarczowych hydraulicznych, obniżenie skuteczności hamowania może wynikać z zapowietrzenia układu, wymagającego odpowietrzenia. Ważne aby podczas uzupełnienia płynu bądź jego wymiany użyć płynów hamulcowych, oleju mineralnego, takiego jak stosowany był w układzie pierwotnie z uwagi, iż płynów tych nie należy mieszać. Uzupełnienie płynu hamulcowego, odpowietrzenie układu hydraulicznego, wymianę zużytych okładzin, przewodów, linek czy pancerzy, zaleca się powierzyć autoryzowanemu serwisowi.

⚠ UWAGA

Niezbędne, aby w przypadku konieczności zdjęcia koła, włożyć element zabezpieczający pomiędzy okładziny hamulcowe, bowiem niezamierzone naciśnięcie klamki hamulca w przypadku braku zabezpieczenia może doprowadzić do zapowietrzenia układu hamulcowego.

17.4. Disc Brake

The bicycle disc brake is a mechanism which brakes by applying the friction of the pads (linings) against the brake disc. The bicycle User is obliged to check the components prone to wear during braking regularly. Broken disc, decrease in braking efficiency or loud operation should be a sign that the disc brake components need an urgent check or replacement, should defects occur.



Disc brakes can use mechanical or hydraulic systems. If the mechanical brakes are used, it is important to check that the cables and housing are not frayed, broken or bent, otherwise they must be replaced. If the hydraulic disc brakes are used, a poorer braking performance may be a symptom of air in the system which needs to be bled. When refilling or replacing the fluid, it is important to use brake fluids and mineral oils originally used in the system, as different fluids should not be mixed. It is recommended to have the brake fluid refilled, the hydraulic system bled, worn linings, hoses, cables or housing replaced by an authorised service centre.

⚠ NOTE

It is necessary to put a piston spacer in between the brake pads for wheel removal, as pressing the brake lever accidentally when the piston spacer is not inserted may let air into the brake system.

! UWAGA

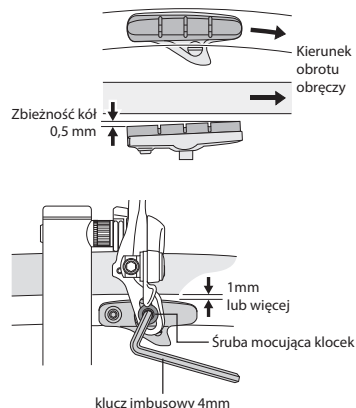
W trakcie użytkowania tarcze rozgrzewają się do wysokich temperatur, po hamowaniu należy odczekać 30 min. przed dotknięciem tarczy, w innym wypadku może dojść do oparzenia.

! NOTE

During use, the discs warm up to high temperatures, so wait 30 minutes after braking before you touch the disc, otherwise burns may occur.

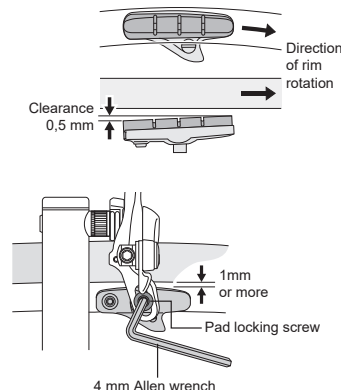
17.5. Hamulec V-brake

Hamowanie roweru za pomocą szczękowych hamulców typu (V-brake), następuje poprzez tarcie klocków hamulcowych o obręcz koła. Aby uzyskać najlepszą skuteczność hamulca szczękowego należy regularnie kontrolować stan obręczy kół oraz klocków hamulcowych, ze szczególnym zwróceniem uwagi na ich czystość. Ważne aby na ich powierzchnię nie dostał się smar czy wosk. Prawidłowe działanie możliwe jest wówczas gdy szczęki pracują równo, a część cierna klocków w czasie hamowania dotyka całą swoją powierzchnią do obręczy kół. Odległość klocków w stosunku do obręczy koła powinna wynosić od 2 do 3mm, przy czym podczas hamowania kłosek powinien dotykać całą swoją powierzchnią obręczy. Dokonując regulacji klocków, należy zwrócić uwagę, aby górna krawędź klocka nie dotykała opony. Regulacji ustawienia klocków hamulcowych należy dokonywać okresowo, ze względu na wyciąganie się linek hamulcowych oraz zużywanie powierzchni czarnej klocka. Linki hamulcowe postrzępione, przetarte, kłoseki hamulcowe bez widocznych rowków na powierzchni, należy bezwzględnie wymienić na nowe.



17.5. V-brake

Braking the bicycle with rim brakes commonly referred to as V-brakes involves the friction of the brake pads against the wheel rims. For best rim brake performance, the condition of the rims and brake pads must be checked regularly, with particular attention paid to their cleanliness. It is important that no grease or wax gets on their surface. Correct operation is possible when the brake calipers work in concert and the entire surface of the friction part of the pads touches the wheel rim during braking. The clearance between the pads and the wheel rim must be between 2 and 3 mm, and a pad must touch the rim with its entire surface during braking. When adjusting the brake pads, make sure that the top edge of the pad does not touch the tyre. Pad positions should be adjusted according to a schedule, because the brake cables stretch and the pad's friction surface wears out. Frayed brake cables and rubbed off brake pads without grooves visible on their surface must be replaced.



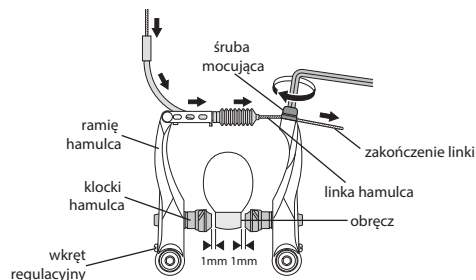
Ustawienia klocków dokonujemy za pomocą nakrętek regulacyjnych na dźwigniach hamulcowych. Po przekręceniu nakrętki w lewo zmniejsza się odległość pomiędzy kłosekami hamulcowymi a obręczą. Jeśli ten sposób regulacji okaże się niewystarczający należy po-

Adjust the pad positions by means of adjustment nuts on brake levers. When you turn the nut to the left, the clearance between the brake pads and the rim is reduced. If this method of adjustment proves to be insufficient, loosen the cable locking screw on the brake shoe,



luzować śrubę mocującą linkę na szczętko hamulcowej, przyciągnąć linkę i dokręcić śrubę. Ustawienia szczętko hamulca dokonujemy dokręcając lub poluzowując wkret znajdujący się na ramieniu hamulca, tak aby były dokładnie symetrycznie względem koła.

Należy pamiętać, iż na działanie hamulca szczętkowego ma duży wpływ stan obręczy kół. Nie można eksploatować roweru ze zużytej bądź scentrowaną obręczą. Lekko skrzywione koło należy decentrować. W przypadku dużego scentrowania jak również zużycia obręczy, wymienić obręcz na nową. Czynności te powinno się powierzyć autoryzowanemu serwisowi.

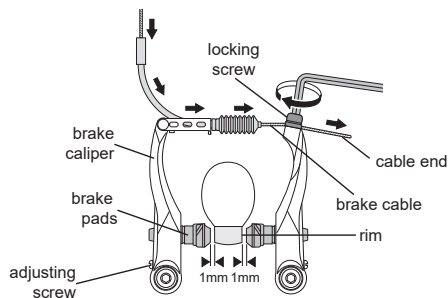


17.6. Technika hamowania

Najpierw używamy hamulca tylnego, a dopiero później lekko i stopniowo naciskamy hamulec przedni. Gwałtowne i szybkie użycie hamulca przedniego może doprowadzić do zablokowania koła i niebezpiecznego upadku. Hamulce oprócz funkcji zatrzymywania roweru, służą do kontrolowania prędkości roweru. Warto poćwiczyć płynne zwalnianie i zatrzymywanie bez blokowania kół (zatrzymania ich obrotu). Technika ta nazywana jest progresywną modulacją hamowania. Zamiast gwałtownego naciśnięcia na dźwignię hamulca, należy nacisk zwiększać stopniowo, jeżeli poczujemy że koło zaczyna się blokować, zwalniamy nieco nacisk, tak aby koło obracało się. Zablokowanie koła prowadzi bowiem do poślizgu, który może być przyczyną upadku.

pull the cable in and tighten the screw. Adjust the brake shoes by tightening or loosening the screws on the brake calipers so that they are exactly symmetrical against the wheel.

Please note that the performance of the rim brake can be strongly affected by a poor condition of the wheel rim. Do not operate the bike with a rim which is worn or out of true. A slightly curved wheel should be trued. If the rim has gone out of true or is worn to a large degree, replace it. Have these maintenance works done by an authorised service centre.



17.6. Braking technique

Apply the rear brake first, and only then apply the front brake lightly and gradually. Abrupt and rapid use of the front brake can lead to wheel lock and dangerous fall. Brakes are used to control the speed of the bike in addition to the function of stopping the bike. Practising decelerating and coming to a stop smoothly without locking the wheels (stopping their rotation) is worthwhile. This technique is called progressive brake modulation. Instead of jerking the brake lever sharply, increase the force gradually, and once you feel the wheel starts to lock, release the force slightly so that the wheel rotates again. Locking the wheel leads to slippage, which can cause a fall.

⚠ OSTRZEŻENIE

Jazda z niewłaściwie wyregulowanymi hamulcami lub zużyłymi klockami hamulcowymi jest niebezpieczna i może być przyczyną poważnego wypadku.

⚠ WARNING

Riding with incorrectly adjusted brakes or worn brake pads is dangerous and can cause a serious accident.



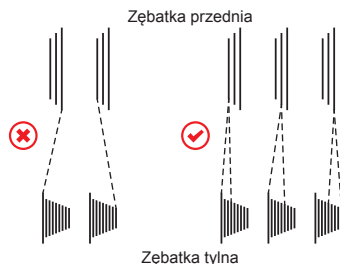
18. NAPĘD

18.1. Mechanizm korbowy

Mechanizm korbowy to pierwszy element przenoszący siłę mięśni na koła roweru. Każdy mechanizm składa się z trzech podstawowych elementów: ramion, zębatek, osi suportu. Elementy te są ze sobą ściśle powiązane i każdy z nich musi być wykonany w tym samym systemie. Prawidłowo zamontowany mechanizm korbowy w rowerze powinien obracać się płynnie, bez zacięć oraz wyczuwalnych luzów. Użytkowanie roweru z wyczuwalnym luzem połączenia osi suportu z korbą prowadzi do rozkalibrowania otworów w korbach. Niedokreślenie wkładu suportowego może doprowadzić do wyrobienia mufy suportowej tj. praktycznie do zniszczenia ramy. Rowery wyższej klasy wyposażone są w system Shimano Hollowtech II, polegający na zintegrowaniu osi suportu z prawym ramieniem korby i wyprowadzeniu łożysk na zewnątrz, dzięki temu ryzyko powstania luzu jest najmniejsze. Zaleca się aby czynności związane z likwidacją luzów, ściąganiem korby mechanizmu korbowego, były przeprowadzane w autoryzowanym serwisie rowerowym.

18.2. Zmiana przełożeń

Istnieje kilka rodzajów manetek służących do zmiany przełożeń: dźwigniowe, obrotowe, cynglowe, zespolone z dźwigniami hamulcowymi. Mechanizmy te zamontowane są na kierownicy i odpowiednio, manetka sterująca tylną przerzutką zamontowana jest po prawej stronie kierownicy, zaś przednią przerzutką steruje mechanizm zamontowany po lewej stronie kierownicy.



PL

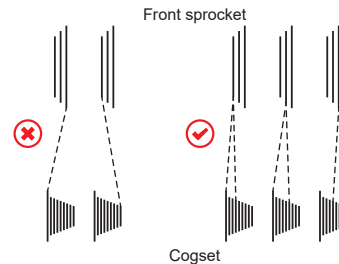
18. DRIVETRAIN

18.1. Chainset

The chainset is the first component that transfers muscle power to the bicycle wheels. Each chainset consists of three basic parts: crank arms, chainrings and crank spindle. These parts are closely interlinked and each of them must be made in the same system. A chainset which is correctly mounted in the bicycle revolves smoothly without seizing or any noticeable play. Riding a bicycle with a noticeable play on the connection of the crank spindle with the crank arm will result in the crank holes coming out of calibration. Failure to retighten the bottom bracket may lead to the bracket lug being worn out, which in fact means damaging the frame. Higher-class bikes come with the Shimano Hollowtech II system, which integrates the bottom bracket spindle with the right crank arm and features the bearings fitted outside, ensuring the lowest risk of causing play. It is recommended that you have the works of play removal and pulling off chainset crank done by an authorised service centre.

18.2. Shifting gears

There are several types of shifters for changing gears: lever, grip, trigger, combination with brake levers. These mechanisms are mounted on the handlebar and the rear derailleur control shifter is mounted on the right-hand side of the handlebar, and the front derailleur is controlled by a mechanism mounted on the left-hand side of the handlebar.



EN



Zmiana przełożeń polegająca na oddalaniu łańcucha od osi symetrii roweru służy zwiększeniu jego prędkości, zaś zbliżanie łańcucha do osi roweru ułatwia poruszanie i powolną jazdę w trudnym terenie. Zmiana biegów w rowerze z tylną piastą wewnętrzną jest kwestią przesunięcia prawej manetki na wybraną pozycję, aby uzyskać żądane przełoże.

Celem zapewnienia efektywnego działania przerzutek, nie należy zmieniać przełożeń na siłę, nie dopuszczać do krzyżowania się łańcucha tzn. łańcuch na dużej zębatce przedniej i dużej zębatce tylnej lub łańcuch na małej zębatce przedniej i małej zębatce tylnej.

UWAGA

Zmian przełożeń można dokonywać wyłącznie w trakcie pedałowania do przodu, z wyjątkiem rowerów z tylną przekładnią wewnętrzną (piastą wielobiegową), wówczas aby zmienić bieg, należy na chwilę przestać pedałować. Nigdy nie należy zmieniać biegów na siłę!

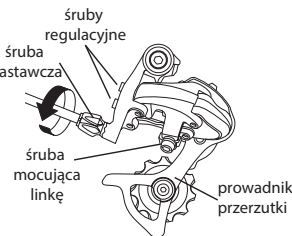
18.3. Regulacja przerzutek

Rozregulowana przerzutka, sprawia wiele kłopotów w trakcie jazdy i nie jest to tylko niepokojący hałas. W skrajnych przypadkach może doprowadzić do uszkodzenia ramy, tylnego koła, łańcucha, ale również doprowadzić do niebezpiecznego upadku i obrażeń użytkownika.

18.4. Przerzutka tylna

Regulacja dolnego położenia

- Ustaw łańcuch na najmniejszej koronce wolnobiegu.
- Odkręć śrubę mocującą linki przerzutki i zdejmij linkę.
- Obracając śrubą regulacyjną ustawienia dolnego (H), ustaw wózek przerzutki równolegle do najmniejszej zębatki wolnobiegu.
- Załóż linkę do przerzutki, naciąg, dokręcając śrubę mocującą.



Gear shifting by dragging the chain away from the bike's axis of symmetry provides the increase in the bike's speed, while bringing the chain closer to the bike's axis makes climbs slow riding in difficult terrain easier. Changing gears on a bicycle with an internally geared rear hub involves shifting the right shifter to the desired position to set the desired gear ratio.

In order to ensure effective operation of derailleur gears, do not shift gears forcefully, do not allow the chain to cross, i.e. setting the chain on the large front sprocket and large rear cog sprocket or on the small front sprocket and small rear sprocket cog.

NOTE

Gears may only be shifted while pedalling forwards, except for bicycles with rear internal gear hubs (multi-speed hubs), in which case you must stop pedalling for a while to change gears. Never force gear shift!

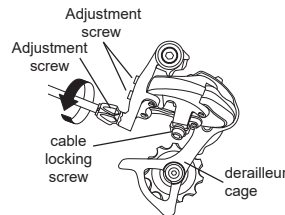
18.3. Derailleur adjustment

The derailleur which is out of adjustment causes a lot of trouble during rides and is not just a disturbing noise. In extreme cases it can lead to damage to the frame, rear wheel, chain, but also lead to dangerous falls and injury to the User.

18.4. Rear Derailleur

Bottom position adjustment.

- Set the chain to the smallest freewheel cog.
- Unscrew the locking screw of the derailleur cable and take off the cable.
- Turn the adjustment screw of the bottom position (H), place the derailleur pulley parallel to the smallest freewheel sprocket cog.
- Put the cable to the derailleur, tension it by tightening the locking screw.



Regulacja górnego położenia

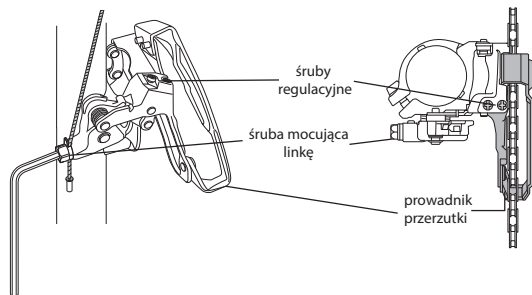
- Ustaw łańcuch na największą koronkę wolnobiegu.
- Obracając śrubą regulacyjną ustawienia górnego (L) ustaw wózek przerzutki tak aby znajdował się pod największą koronką.

Dokonaj sprawdzenia działania przerzutki na wszystkich przełożeniach. Śrubą nastawczą przerzutki (przechodzi przez nią linka z pancerzem przerzutki) obracając dokonaj, takiego ustawienia aby łańcuch płynnie i cicho przesuwiał się po koronkach wolnobiegu.

18.5. Przerzutka przednia

Regulację zaczynamy od umieszczenia łańcucha na dużej koronce kasety i małej zębatce na korbie. Na przerzutce znajdują się dwie śrubki regulacyjne. Dokręcamy śrubę regulacyjną „L” (jeśli śrubki nie są opisane, wtedy na zasadzie przekręcania należy ustalić właściwą), aż do momentu, gdy wewnętrzna część prowadnicy znajdzie się w odległości 1 mm od łańcucha.

Następnie ustawiamy łańcuch na najmniejszej koronce kasety i na największej tarczy z przodu. Śrubą regulacyjną „H” ustawiamy prowadnicę tak, aby jego zewnętrzna część znalazła się 1mm od łańcucha. Następnie znów ustawiamy największą zębatkę z tyłu i regulatorem linki przy manetce naciągamy linkę tak, aby przerzutka płynnie wciągała łańcuch na środkową tarczę. Dokonaj sprawdzenia działania przerzutki na wszystkich przełożeniach. Należy pamiętać aby prowadnica przerzutki była umieszczona równolegle do zębatek, a odległość zewnętrznej płytki prowadnicy od zębów w pionie powinna wynosić między 2 a 4 mm.



PL

Top position adjustment

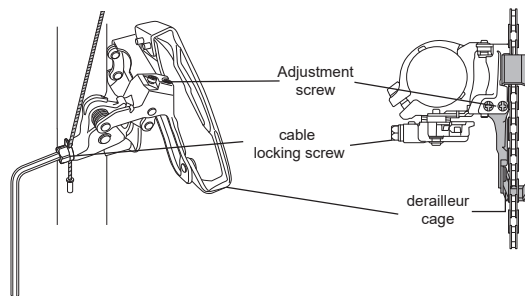
- Set the chain to the largest freewheel cog sprocket.
- By turning the top adjustment screw (L), position the derailleur pulley so that it is under the largest cog sprocket.

Check the operation of the derailleur on all speeds. Turn the adjustment screw of the derailleur (a cable with derailleur housing pass through it) in such a way that the chain runs gently and quietly on the freewheel cog sprockets.

18.5. Front derailleur

The adjustment starts with placing the chain on the large cassette sprocket cog and a small sprocket on the crankset. There are two adjustment screws on the derailleur. Tighten the adjustment screw "L" (if the screws are not labelled, then the correct one must be determined by turning them) until the inner part of the cage is 1 mm from the chain.

Next, place the chain on the smallest sprocket cog of the cassette and on the largest front sprocket. Use the adjustment screw "H" to position the cage so that its outer part is 1 mm from the chain. Then again shift to the largest rear sprocket cog and use the cable adjuster at the shifter to pull the cable so that the derailleur smoothly pulls the chain onto the middle disc. Check the operation of the derailleur on all speeds. It is important to remember that the derailleur cage is placed parallel to the sprocket cogs, and the vertical distance between the outer cage plate and the teeth should be between 2 and 4 mm.



EN



18.6. Piasty wielobiegowe

Piasty wielobiegowe są to mechanizmy wewnętrzne pełniące rolę przerzutki w rowerze. Stosowane są głównie w komfortowych rowerach miejskich i trekkingowych. Piasty wielobiegowe są bardzo wygodne w użytkowaniu, trwałe i odporne na zabrudzenia. Sterowanie pracą przerzutki odbywa się za pomocą manetki umieszczonej z prawej strony kierownicy.

Regulacja piasty 3 biegowej, wymaga ustawienia manetki zmiany biegów w pozycji 2, a następnie regulatorem, baryłką znajdującą się przy manetce naciągamy linkę tak, aby ustawić znacznik między dwoma liniami znajdującymi się z prawej strony piasty tylnej (patrzac z góry).

Regulacja piasty 7 i 8 biegowej, polega na ustawieniu manetki zmiany biegów w pozycji 4, po czym naciągamy linkę, regulatorem, baryłką znajdującą się przy manetce, tak aby ustawić w linii dwa znaczniki umiejscowione z prawej strony piasty tylnej (patrzac z góry).

OSTRZEŻENIE

Ze względu na złożoność mechanizmu i skomplikowaną budowę piast wielobiegowych, konserwacji, naprawy i regulacji piast, winny dokonywać wyłącznie autoryzowane punkty naprawcze.

18.6. Internally geared hubs

The internally geared hubs are the concealed mechanisms that act as a derailleur in the bike. They are mainly used in comfortable city and trekking bikes. The internally geared hubs are very comfortable to use, durable and dirt-resistant. The derailleur control is carried out by means of a shifter placed on the right side of the handlebar.

To adjust the 3-speed hub, set the gear shifter in position 2 and then use the adjuster barrel at the shifter to pull the cable so as to set the marker between the two lines on the right-hand side of the rear hub (viewed from above).

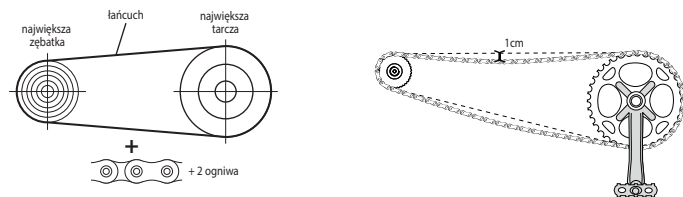
To adjust the 7- and 8-speed hub, set the gear shifter in position 4 and then use the adjuster barrel at the shifter to pull the cable so as to set two markers on the right-hand side of the rear hub in line (viewed from above).

WARNING

Due to the complexity of the mechanism and the intricate construction of internally geared hubs, have maintenance, repair and adjustment of hubs carried out only by authorised repair shops.

19. ŁAŃCUCH

Regularne czyszczenie i smarowanie łańcucha przyczynia się do wydłużenia okresu żywotności układu napędowego. Przed smarowaniem należy łańcuch umyć z piasku, błota, osuszyć, a następnie zakonserwować przeznaczonymi do tego celu preparatami, zaleca się lekkie oleje z dodatkiem teflonu. Niezwykle ważnym czynnikiem wpływającym na żywotność układu napędowego jest sposób jego eksploatacji. Nie zaleca się jazdy przy przełożeniach skrajnych (łańcuch na dużym kole zębatym przód oraz dużej zębatce z tyłu bądź małe koło zębate przód i mała zębatka z tyłu) oraz wykonywania zmiany przełożeń pod obciążeniem. W momencie przełączania biegu, należy ograniczyć nacisk na pedały do minimum. Taka praca napędu pozwala uniknąć gwałtownych przeskoków i szarpnięć łańcucha, co przekłada się na trwałość eksploatacyjną wszystkich podzespołów napędowych. Jeżeli napęd zaczął głośno pracować i łańcuch przeskakuje między zębatkami, a nie jest to wina nieprawidłowo wyregulowanej przerzutki – sprawdź czy łańcuch się nie rozciągnął.



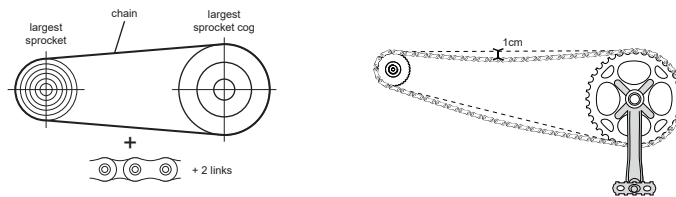
20. PEDAŁY

Do montażu pedałów rowerowych (platformowych czy SPD), wystarczy klucz płaski 15 mm lub klucz imbusowy, zwykle 6 lub 8 mm, w zależności od pedałów.

Pedały są zwykle oznaczone literami R-prawy i L-lewy na osi/korpusie pedału. Przed montażem należy przesmarować gwint w korbach i na pedałach, najlepiej używając smaru zapobiegającego zapiekaniu. Prawy pedał (R) wkręcamy do prawej korby (korba z tarczami), obracając w prawo, (zgodnie ze wskazówkami zegara), lewy pedał (L) do lewej korby, obracając w lewo, (przeciwnie do wskazówek zegara). W przypadku montażu kluczem imbuso-

19. CHAIN

Regular cleaning and lubricating of the chain contributes to the longevity of the drivetrain. Before lubrication, the chain should be washed out of sand and mud, dried, and then preserved with the appropriate care products, while light oils with added Teflon are recommended. How the drivetrain is operated is an extremely important factor influencing the lifespan of the drivetrain. It is not recommended to ride on two extreme gears (chain on large sprocket front and large sprocket cog back or small sprocket front and small sprocket cog rear) or to change gears forcefully. When shifting, keep the pressure on the pedals to a minimum. This way of the drivetrain lock prevents sudden chain jumps and jerks which translates into the longevity of all drive components. If the drivetrain starts to work loudly and the chain jumps between the sprocket cogs, and an incorrectly adjusted derailleur is not at fault, make sure that the chain is not stretched.



20. PEDALS

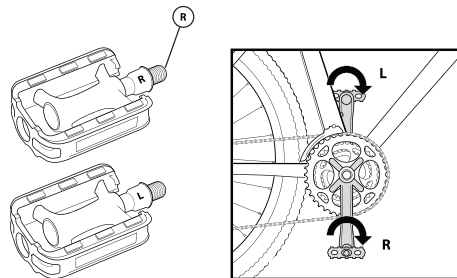
For mounting bicycle (platform or SPD) pedals, a 15 mm wrench or 6 or 8 mm Allen wrench is sufficient, usually depending on the pedals.

Pedals are usually marked with R for right and L for left on the pedal axle/body. Before installation, lubricate the threads in the crank arms and on the pedals, preferably using lubricant which prevents seizing. Turn the right pedal (R) into the right crank arm (crank with discs) by turning it right (clockwise), and the left pedal (L) into the left crank arm by turning it left (counterclockwise). When installed with an Allen wrench, the tightening directions are reversed.



wym, kierunki wkręcania są odwrotne.

Wkręcanie zaczynamy ostrożnie ręką, następnie dociągamy kluczem nr 15mm bądź imbussem. Pedaly powinny być dokręcone mocno, tak aby osadzenie osi pedału oparło się o korbę.



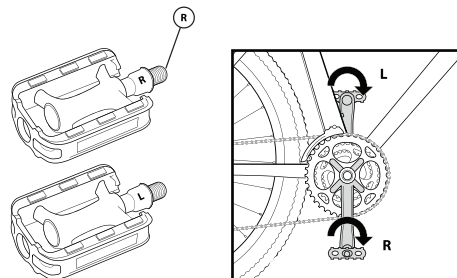
UWAGA

Jeżeli w trakcie jazdy rowerem, wyczujesz luz w połączeniu pedałów z korbami mechanizmu, natychmiast przerwij jazdę. Kontynuacja użytkowania możliwa jest po właściwym dokręceniu pedałów.

UWAGA

Pedały powinny być dokręcone ze znaczną siłą do korb mechanizmu za pomocą specjalistycznego klucza o długim ramieniu. Słabe dokręcenie pedałów spowoduje wyrwanie ich z korb i uszkodzenie gwintu.

Start turning in carefully by hand, then tighten with a 15 mm wrench or an Allen wrench. The pedals should be tightened firmly so that the seat of the pedal axle rests upon the crank.



NOTE

If you notice play on the link of pedals with crank arms while riding the bike, stop riding immediately. Resuming the ride is possible after tightening the pedals properly.

NOTE

The pedals should be tightened with considerable force to the chainset cranks with a specialist long arm wrench. Poorly tightened pedals will result in tearing them out of the cranks and damaging the thread.

21. AMORTYZACJA

Standardowo każdy rower posiada minimalną amortyzację, którą zapewnia ogumienie. Mniejsze ciśnienie w ogumieniu poprawia komfort jazdy. Wartości minimalnego i maksymalnego ciśnienia podane są na bocznej części opony.

21.1. Widelce amortyzowane

Zastosowanie zawieszenia amortyzowanego ma za zadanie poprawę komfortu jazdy, jak również bezpieczeństwa rowerzysty.

Blokada amortyzacji widelca (Lockout) - możliwość blokowania pracy amortyzatora, przydaje się podczas jazdy po płaskim terenie pozbawionym nierówności - np. asfalcie. Zapobiega to tzw. pompowaniu - stracie energii pedalowania, która jest tłumiona przez amortyzator. Widelec nie zostanie zablokowany w 100%. Pozostanie skok kilku milimetrów konieczny dla systemu odblokowującego widelec. Pokrętło blokady amortyzacji znajduje się w górnej części prawej nogi widelca. Obracając pokrętło zgodnie z ruchem wskazówek zegara, blokuje się amortyzację widelca, obracając w przeciwnym kierunku likwidujemy blokadę.



Tłumienia powrotu (Rebound) - to regulacja tłumienia podczas odbijania widelca (ruch od stanu ugięcia do momentu powrotu do maksymalnego skoku). Bardziej zaawansowane amortyzatory posiadają regulację tłumienia amortyzatora. Pokrętło regulacyjne znajduje się na dole prawej nogi widelca. Na licznych i małych wybojach, zaleca się zwiększenie prędkości powrotu widelca. W łatwiejszym terenie, z powoli pokonywanymi dużymi wybojami zaleca się zmniejszenie powrotu widelca. Obracając pokrętło zgodnie z ruchem wskazówek zegara (patrząc od dołu widelca), prędkość



pokrętło regulacji

21. DAMPING



As standard, each bicycle has a minimum damping provided by the tyres. Less pressure in the tyres improves riding comfort. Minimum and maximum pressures are indicated on the tyre sidewalls.

21.1. Suspension forks

The use of damping suspension is intended to improve riding comfort as well as the safety of the rider.

Fork damping lockout - a feature of disabling the damper operation, which is useful when riding on flat terrain without any bumps, e.g. on asphalt. This prevents so-called pumping, which means the energy loss from pedalling, damped by the suspension fork. The fork will not be 100% locked out. A few millimetres of travel will remain necessary for the fork unlocking system. The lockout lever is located at the top of the right fork stanchion. By turning the lever clockwise, the travel of the fork is locked out, and by turning the lever counter-clockwise, the lockout is removed.



Rebound damping - is a damping adjustment when the fork re-extends (the movement from being fully compressed to returning to the fully extended position). More advanced suspension forks come with adjustable damping. The adjustment lever is located at the bottom of the right fork stanchion. On numerous and small bumps, it is recommended to increase the return speed of the fork. In easier terrain, when slowly riding over large bumps, it is recommended to reduce the return of the fork. By turning the lever clockwise (viewing from the bottom of the fork), the return speed decreases (+ mark



adjusting lever



powrotu obniża się (na widelcu oznaczenie +), obracając w przeciwną stronę zwiększa się prędkość powrotu (na widelcu oznaczenie -).

Zdalne sterowanie blokadą (Remote Lockout) – pozwala na blokowanie oraz zwalnianie blokady amortyzacji widelca za pomocą manetki znajdującej się na kierownicy.



⚠ UWAGA

Nie należy blokować widelca podczas jazdy w trudnym terenie, zjazdów lub skoków. Może dojść do uszkodzenia widelca w wyniku ściśnięcia pod dużym obciążeniem.

Jazda z włączoną blokadą w trudnym, nierównym terenie może doprowadzić do uszkodzenia widelca.

21.2. Amortyzator sprężynowy

Regulacja ustawienia twardości znajduje się w górnej części prawej nogi widelca. W modelach wyposażonych w blokadę skoku (Lockout), regulacja ustawienia twardości znajduje się na szczycie lewej nogi widelca. Obracanie regulatorem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa twardość widelca, obracanie w drugą stronę, zmniejszenie twardości.

21.3. Amortyzator powietrzny

Medium amortyzującym jest powietrze. Twardość amortyzatora reguluje się ciśnieniem powietrza w komorze powietrznej amortyzatora. Wentyl do pompowania znajduje się w górnej części lewej nogi widelca.

⚠ UWAGA

Właściwe ustawienie, wyregulowanie amortyzatora wymaga doświadczenia i specjalistycznej wiedzy, oraz narzędzi, stąd czynności te należy wykonywać w autoryzowanych serwisach.

on the fork), and by turning it in the opposite way, the return speed increases (- mark on the fork).

Remote Lockout – allows you to enable and disable the fork suspension lockout with a handlebar lever.



⚠ NOTE

Do not lock the fork out when riding in difficult terrain, downhill or jumping. The fork may be damaged by being compressed under a heavy load.

Riding with the lockout enabled in rough, uneven terrain can damage the fork.

21.2. Coil-sprung fork

The hardness adjustment is located at the top of the right fork stanchion. On models supplied with the travel lockout, the hardness adjustment is located on top of the left fork stanchion. Turning the controller clockwise increases the hardness of the fork, while turning it in the opposite direction reduces the hardness.

21.3. Air-sprung fork

Air is a damping medium. The hardness of the suspension fork is adjusted by the air pressure in the fork air chamber. The refilling valve is located at the top of the left fork stanchion.

⚠ NOTE

The correct setting and adjustment of the suspension fork requires experience and expert knowledge, as well as tools, so have these tasks carried out by authorised service centres.

21.4. Napężenie wstępne

Dotyczy medium sprężynującego - jest to wstępne ugięcie (twardość) amortyzatora pod wpływem ciężaru rowerzysty. Każdy amortyzator należy dostosować do wagi rowerzysty, wartość powinna być na tyle duża, żeby nie dopuszczać do dobijania przy dużych obciążeniach, a jednocześnie na tyle mała, żeby pozwolić na wykorzystanie pełnego zakresu skoku zawieszenia.

21.5. Ugięcie wstępne / SAG

Jest to odległość, o jaką skróci się widelec lub damper obciążony masą rowerzysty spokojnie siedzącego na rowerze. Aby określić odpowiednie ciśnienie dla widelca, należy prawidłowo określić wartość ugięcia wstępnego/SAG

Duże ugięcie wstępne (SAG) poprawia przyczepność i komfort, ale może być przyczyną dobijania zawieszenia na dużych nierównościach. Prowadzi też do nadmiernego nurkowania widelca podczas hamowania oraz bujania się tylnego zawieszenia podczas pedalowania. Z kolei przy zbyt małym SAG-u, traci się korzyści, jakie ma przynosić amortyzacja.

Działanie pozwalające obliczyć SAG jest bardzo proste: przyjmując $SAG\ 25\% = 0,25 \times \text{skok rzeczywisty [mm]}$. Aby zmierzyć skok w praktyce należy posłużyć się zamontowanym przez producenta o-ringiem lub gdy amortyzator nie ma o-ringa założyć „zipa” i zsunąć go do uszczelki przeciwpylowej (po pomiarze warto go zdjąć, aby nie rysował goleni), następnie usiąść na rowerze w naturalnej pozycji do jazdy. O-ring/ zip przesunął się o określoną ilość milimetrów. Wystarczy zmierzyć linijką. Przykład: widelec: skok rzeczywisty 120 mm, SAG 25%, czyli 30 mm - zatem gdy siedzisz na rowerze powinno pozostać 90mm skoku. damper: skok rzeczywisty 57 mm, SAG 25%, czyli 14 mm przesunięcia o-ringa na damperze.

W przypadku zmiany opon w rowerze należy zwrócić szczególną uwagę na ich rozmiar. Odległość pomiędzy górną krawędzią opony a spodem korony widelca, przy maksymalnym jego ugięciu, nie powinna być mniejsza niż 10 mm.

21.4. Preload

It involves the spring medium, which is the initial deflection (hardness) of the shock absorber under the load of the rider's weight. Each shock absorber should be adjusted according to the rider's weight and the value should be high enough to prevent bottoming out at heavy loads, and at the same time low enough to allow the full stroke of the suspension to be used.

21.5. SAG

This is the distance by which the fork or damper is shortened under the weight of the rider only sitting on the bike. To determine the appropriate pressure for the fork, the sag must be correctly determined

High sag improves grip and comfort, but can also cause the suspension to bottom out on large undulations. It also leads to excessive diving of the fork when braking and rocking of the rear damper when pedalling. If the sag is too small, however, you lose the benefits of damping.

The calculation of the sag is very simple: assume sag of 25% = $0.25 \times \text{actual travel [mm]}$. To measure the travel in practice, use the factory-mounted o-ring or, if the suspension fork does not have an o-ring, put on a "zip tie" and slide it into the dust seal (after the measurement it is better to take it off so that it does not scratch your stanchions), then sit on the bike in your natural riding position. The O-ring/zip tie has moved by a certain amount of millimeters. Just use a ruler to measure it. Example: fork: actual stroke of 120 mm, sag of 25%, or 30 mm - so when you are sitting on the bike there should be 90 mm of stroke left; damper: actual stroke of 57 mm, sag of 25%, or 14 mm of the o-ring movement on the damper.

If you change tyres on your bicycle, pay special attention to their size. The clearance between the top edge of the tyre and the underside of the fork crown, when fully compressed, should not be less than 10 mm.



UWAGA

Zastosowanie za dużej opony, której rozmiar nie jest dostosowany do danego widelca, jest bardzo niebezpieczne oraz może doprowadzić do poważnego wypadku na skutek zablokowania przedniego koła.

21.6. Konserwacja i smarowanie widelca

Aby zapewnić wysoką sprawność, bezpieczeństwo i długą żywotność zawieszenia wymagane jest okresowe sprawdzanie wartości momentu dokręcenia elementu mocującego oraz wykonywanie regularnej konserwacji i smarowania widelca. W przypadku jazdy w trudnym terenie takie przeglądy i konserwacje, smarowanie należy wykonywać częściej.

Nigdy nie używaj myjki ciśnieniowej do czyszczenia widelca, ponieważ woda może dostać się do wnętrza widelca przez uszczelki przeciwpylowe. Zawsze po zauważeniu, że praca widelca uległa pogorszeniu, należy niezwłocznie skontaktować się z serwisem w celu przeprowadzenia kontroli widelca.

Wymagane czynności do prawidłowego działania amortyzatora:

- Po każdej jeździe należy oczyścić rury goleni widelca, uszczelki przeciwpylowe z błota, kurzu i wilgoci. Sprawdzić widelec w zakresie rys, uszkodzeń mechanicznych.
- Co 25 godzin pracy (lub po jeździe w trudnych, ekstremalnych warunkach), sprawdzić ciśnienie powietrza, uszczelnienia, płaszczynę roboczą przesmarować olejem teflonowym (Brunox, Fork Deo), sprawdzić czy wszystkie śruby widelca są odpowiednio dokręcone.
- Co 50 godzin pracy, wymagany jest pierwszy serwis (1 SERWIS) widelca w autoryzowanym serwisie producenta komponentu.
- Co 100 godzin pracy, wymagany jest drugi serwis (2 SERWIS) widelca w autoryzowanym serwisie producenta komponentu.

1 SERWIS:

Kontrola działania widelca, czyszczenie i nasmarowanie tulei, smarowanie linki i obudowy zdalnej blokady, kontrola wartości momentu obrotowego (dokręcenia), kontrola ciśnienia powietrza, sprawdzenie widelca pod kątem rys, wgnieceń, pęknięć, zgięć, oznak zużycia.

NOTE

The use of an oversized tyre not mating your fork is very dangerous and can lead to serious accidents due to the front wheel being locked.

21.6. Maintenance and lubrication of the fork

In order to ensure high efficiency, safety and long life of the suspension, it is necessary to check the tightening torque of the clamping component periodically and to perform regular maintenance and lubrication of the fork. Such inspections and maintenance should be carried out more often when riding in difficult terrain.

Never use a pressure washer to clean the fork, as water can get inside the fork through the dust seals. Whenever you notice that fork operation has deteriorated, contact service immediately for a fork inspection.

Required actions for proper suspension fork operation:

- Clean the fork stanchion sleeves and dust seals from mud, dust and moisture after each ride. Check the fork for cracks and mechanical damage.
- Every 25 hours of operation (or after riding in difficult, extreme conditions), check air pressure, seals, grease the working surface with Teflon oil (Brunox, Fork Deo), check that all fork bolts are properly tightened.
- Every 50 hours of operation, the first maintenance (Maintenance 1) of the fork is required carried out by the manufacturer of the component at its authorised service centre.
- Every 100 hours of operation, the second maintenance (Maintenance 2) of the fork is required carried out by the manufacturer of the component at its authorised service centre.

MAINTENANCE 1:

Checkig fork function, cleaning and lubricating the sleeve, lubricating the remote lockout cable and housing, checking (tightening) torque, checking air pressure, checking the fork for cracks, dents, fractures, bends and signs of wear.

2 SERWIS:

1 serwis + demontaż, czyszczenie całego widelca, nasmarowanie uszczelkek przeciwpyłowych i wycieraków oleju, nasmarowanie górnych pokrywek zdalnej blokady i regulacji skoku, uszczelnienie górnych pokrywek zaworu powietrza poprzez nasmarowanie, kontrola pod kątem przecieków powietrza, kontrola wartości momentu obrotowego (dokręcenia), dostosowanie do indywidualnych preferencji rowerzysty.

21.7. Amortyzator tylny

Twardość amortyzatora reguluje się ciśnieniem w komorze powietrznej amortyzatora.

Blokada skoku amortyzatora (Lockout) - steruje się za pomocą dźwigni, umiejscowionej w dolnej części amortyzatora. Dźwignia przekręcona w pozycję zamkniętą, powoduje blokadę amortyzacji, obracając w przeciwnym kierunku, odblokowanie amortyzacji.

Tłumienie powrotu amortyzatora (Rebound) - pokrętle regulacji tłumienia powrotu amortyzatora ustawiamy prędkość z jaką amortyzator wraca do poprzedniego położenia. Regulacja Rebound znajduje się w górnej części amortyzatora. Obrót zgodnie z ruchem wskazówek zegara powoduje obniżenie szybkości powrotu do pozycji podstawowej, obrót w przeciwnym kierunku zwiększa prędkość.

Kontrola amortyzatora:

- Przed każdą jazdą należy skontrolować, właściwe dokręcenie amortyzatora do ramy.
- Po każdej jeździe należy oczyścić powierzchnię ślizgową tłoka i uszczelki z zabrudzeń (kurz, wilgoć, błoto).
- Co 25 godzin pracy (lub po jeździe w trudnych, ekstremalnych warunkach), sprawdzić tłok, uszczelnienie, elementy ruchome przesmarować olejem teflonowym.
- Skontrolować czy nie ma rys, uszkodzeń mechanicznych.
- Co 50 godzin wymagany jest serwis amortyzatora w autoryzowanym serwisie producenta komponentu.



2 SERVICE:

Maintenance 1 + disassembly and cleaning of the whole fork, lubricating dust seals and oil wipers, lubricating the top caps of the remote lockout and stroke adjustment, sealing the top caps of the air valve by lubrication, checking for air leakage, checking (tightening) torque, adjusting to biker's individual preferences.

21.7. Rear damper

The hardness of the suspension fork is adjusted by the pressure in the fork air chamber.

Lockout is controlled by means of a lever located at the bottom of the damper. Set the lever to its closed position to lock out the damping, while turning it in the opposite direction enables the damping.

Rebound damping is used to adjust the damping lever for the return of the damper to the previous position. The Rebound adjustment is located at the top of the damper. Turn it clockwise to reduce the speed with which it travels to its basic position, and turn it counter-clockwise to increase the speed.

Damper check:

- Check that the damper is properly tightened to the frame before each ride.
- Clean the sliding surface of the piston and seals from dirt (dust, moisture, mud) after each ride.
- Every 25 hours of operation (or after driving in difficult, extreme conditions), check the piston, seal and lubricate moving parts with Teflon oil.
- Check for cracks and mechanical damage.
- Every 50 hours, the maintenance of the damper is required carried out by the manufacturer of the component at its authorised service centre.



UWAGA

Nie należy przekraczać maksymalnych wartości ciśnienia podanych na amortyzatorze! Do mycia amortyzatora nigdy nie używać myjek wysokociśnieniowych!

22. BAGAŻNIKI

Przed rozpoczęciem eksploatacji roweru, należy sprawdzić maksymalną ładowność bagażnika, wartość ta podana jest na bagażniku, jak również poprawność dokręcenia elementów łącznych.

Bagażnik nie jest przystosowany do mocowania fotelika jak i ciągnięcia przyczepki.

Gdy bagażnik zostaje obciążony, zmieniają się właściwości jezdne roweru, zwłaszcza pod względem kierowania oraz hamowania, należy wówczas zachować szczególną ostrożność. W przypadku przewożenia bagażu, należy zwrócić uwagę na równomierne rozłożenie ładunku na bagażniku oraz upewnić się że nie ma żadnych luźnych pasków, które mogłyby dostać się w szprychy koła podczas jazdy, a sam bagaż aby nie przysłaniał elementów oświetlenia roweru.

Nie należy zmieniać pod żadnym pozorem konstrukcji bagażnika.

Ważne aby w przypadku jazdy z bagażem pamiętać, aby nie przekroczyć maksymalnego dopuszczalnego obciążenia całego roweru.

NOTE

Do not exceed the maximum pressure values given on the damper! Never use a pressure washer to clean the damper!

22. RACKS

Before using the bike, check the maximum load capacity of the rack (the value is indicated on the rack) as well as the correct tightening of the fasteners.

The rack is not suitable for mounting the children's seat or pulling a trailer.

You should exercise particular caution when the rack is loaded, as the ride characteristics of the bike change, especially in terms of steering and braking. When carrying luggage, make sure that the load is evenly distributed on the rack and make sure that there are no loose straps that could be caught by the spokes of the wheel while riding, and that the luggage itself does not obscure the bike's lighting.

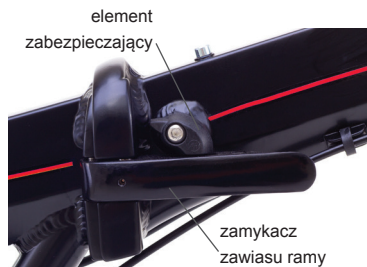
On no account should you change the structure of the rack.

It is important to remember not to exceed the maximum permitted load of the entire bike when riding with luggage.

23. ROWER SKŁADANY

23.1. Zawias ramy

Zawias ramy jest najważniejszym elementem roweru składanego. Przed każdą jazdą należy upewnić się czy znajduje się on w należytych stanie technicznym. Prawidłowo wyregulowany zamykacz zawiasu ramy, eliminuje niepotrzebny ruch lub luz zawiasu, sprawiając że rama roweru jest dokładnie zamknięta.



⚠ OSTRZEŻENIE

Nieodpowiednia regulacja zamykacza zawiasu ramy, może doprowadzić do uszkodzenia roweru lub obrażeń rowerzysty. Zabrania się jazdy z luźnym zawiasem ramy, jeżeli nie jesteś pewny czy jest on właściwie wyregulowany, skontaktuj się z serwisem rowerowym.

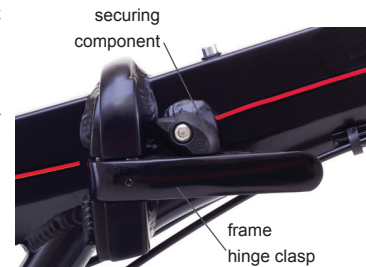
Celem złożenia zawiasu ramy należy:

- Odbezpieczyć zamykacz zawiasu ramy
- Otworzyć zamykacz zawiasu ramy
- Złożyć ramę

23. FOLDING BICYCLE

23.1. Frame hinge

The frame hinge is the most important part of a folding bike. Make sure that it is in proper technical condition before each ride. Properly adjusted frame hinge clasp eliminates unnecessary movement or play in the hinge, making the bike's frame close tightly.



⚠ WARNING

Improper adjustment of the frame hinge clasp can lead to damage to the bike or injury to the rider. It is forbidden to ride with a loose frame hinge; if you are not sure whether it is properly adjusted, contact your bike service.

To fold the frame hinge:

- Undo the frame hinge clasp.
- Open the frame hinge clasp.
- Fold the frame.



23.2. Zawias kolumny kierownicy

Przed każdą jazdą należy sprawdzić stan techniczny zawiasu kolumny kierownicy. Prawidłowo wyregulowany zamykacz zawiasu kolumny kierownicy, eliminuje ruch i luz zawiasu, sprawiając, że kolumna kierownicy jest właściwie zamknięta.



OSTRZEŻENIE

Nieodpowiednia regulacja zamykacza zawiasu kolumny kierownicy, może doprowadzić do uszkodzenia roweru lub obrażeń rowerzysty. Zabrania się jazdy z luźnym zawiasem kolumny kierownicy, jeżeli nie jesteś pewny czy jest on właściwie wyregulowany, skontaktuj się z serwisem rowerowym.

Celem złożenia zawiasu kolumny kierownicy należy:

- Odbezpieczyć zamykacz zawiasu kolumny kierownicy
- Otworzyć zamykacz zawiasu kolumny kierownicy
- Złożyć kolumnę kierownicy

23.2. Handlebar column hinge

Before each ride, check the technical condition of the handlebar column hinge. The properly adjusted handlebar column hinge clasp removes hinge movement and play, closing the handlebar column properly.



WARNING

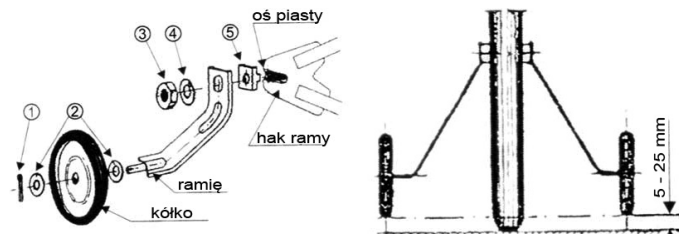
Improper adjustment of the handlebar column hinge clasp can lead to damage to the bike or injury to the rider. It is forbidden to ride with a loose handlebar column hinge; if you are not sure whether it is properly adjusted, contact your bike service.

To fold the handlebar column hinge:

- Unlock the handlebar column hinge clasp.
- Open the handlebar column hinge clasp.
- Fold the handlebar column hinge.

24. MONTAŻ KÓLEK PODPOROWYCH

Rower dziecięcy z zamontowanymi kółkami podporowymi, powinien być używany na płaskim terenie, pod nadzorem osób dorosłych. Należy zwrócić szczególną uwagę na rozstaw kółek podporowych, gdyż istnieje niebezpieczeństwo zaczepienia nimi w przypadku zbyt bliskiego podjeżdżania do przeszkody.



Montaż kółek podporowych nie ma wpływu na ustawienie osi koła tylnego, bowiem oś dokręcona jest niezależnymi nakrętkami kontrującymi. Zakładamy na oś piasty tylnej podkładkę ustalającą, ramię kółka, wspornik błotnika, następnie podkładkę i dokręcamy nakrętkę. Ustawiamy kółka podporowe w taki sposób, aby prześwit między kółkiem a podłożem przy rowerze ustawionym w pozycji do jazdy, wynosił maksymalnie 25 mm.

⚠ UWAGA

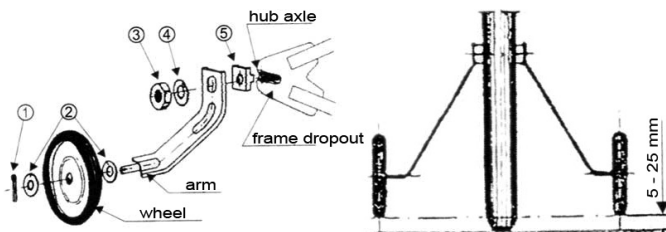
Podczas używania roweru z dokręconymi kółkami pomocniczymi należy uważać na przeszkody lub nierówności terenu, które mogą spowodować zmianę toru jazdy, a w konsekwencji wywrotkę roweru powodującą okaleczenia lub otarcia części ciała dziecka. RODZICE / OPIEKUNOWIE powinni zwrócić specjalną uwagę, aby dziecko zachowało szerszy tor jazdy przy przeszkodach, krawężnikach itp.

PL

24. MOUNTING TRAINING WHEELS



A children's bicycle with training wheels mounted should be used on flat terrain and under adult supervision. Pay particular attention to the span of the training wheels, as there is a risk of clipping an obstacle if riding too close to it.



Mounting the training wheels does not affect the alignment of the rear wheel axle, as the axle is tightened with independent lock nuts. Place a shim washer on the rear hub axle, wheel arm, mudguard bracket, then the washer and tighten the nut. Adjust the training wheels so that the clearance between the wheel and the ground is not above 25 mm when the bike is in the riding position.

⚠ NOTE

When using the bicycle with the training wheels tightened, beware of obstacles or uneven terrain that may cause a change of track and, as a result, tipping the bicycle over and causing injuries or abrasions to child's body. PARENTS/GUARDIANS must make sure that the child has a wide enough track when riding next to obstacles, kerbstones etc.

EN



25. OŚWIETLENIE

Oświetlenie stanowi ważny element decydujący o bezpieczeństwie użytkownika roweru. W przypadku eksploatacji roweru w nocy, w złych warunkach pogodowych (mgła, deszcz), podczas jazdy w tunelu, istnieje obowiązek korzystania z właściwego, prawidłowo działającego oświetlenia.

Zgodnie z wymogami przepisów ruchu drogowego, do jazdy po drogach publicznych rower musi być wyposażony w następujące elementy oświetlenia.

- co najmniej jedno światło przednie białe lub żółte świeące ciągłym, lub migającym światłem - czyli np. lampka przednia na baterie, lub zasilana z dynama
- co najmniej jedno światło tylne czerwone, odblaskowe
- co najmniej jedno światło tylne świeące ciągłym, lub migającym światłem.

Stosowane są dwa typy prądnic:

- dynamo boczne, oświetlenie uruchamiane jest za pomocą wciśnięcia elementu dynama, natomiast wyłączenie poprzez odciągnięcie dynama do pozycji wyjściowej
- prądnica w piaście, włączenie/wyłączenie oświetlenia dokonujemy przełącznikiem znajdującym się na przedniej lampie



25. LIGHTS

Lighting plays a crucial role for the safety of the bicycle User. When operating the bike at night, in bad weather conditions (fog, rain), when riding in a tunnel, you are required to use correct lights in good working conditions.

In accordance with the requirements of the road traffic regulations, your bike must be equipped for riding on public roads with the following lighting items:

- at least one white or yellow front light emitting a continuous or flashing light, for example, a battery or dynamo powered front light,
- at least one red retro-reflective rear light,
- at least one rear light emitting a continuous or flashing light.

Two types of generators are used:

- a sidewall dynamo, whose component is pressed to switch the lighting on, while to switch it off simply pull the dynamo to its initial position,
- a hub generator, which powers the lighting on/off when you use a switch on the front light.



W przypadku lamp ze stosowaną żarówką wymienną (należy dopytać sprzedawcę czy taki rodzaj żarówek został zastosowany w danym rowerze), w lampie z przodu zamontowana jest żarówka o mocy 6V 2.4W, w lampie tylnej 6V 0.6W. Jeżeli dokonamy odłączenia przewodów lampki, należy pamiętać przy montażu, iż przewód z białym paskiem to minus (masa), a przewód bez paska to plus, zgodnie z oznaczeniem na lampce.

26. SERWIS I KONSERWACJA

OSTRZEŻENIE

Postęp oraz zaawansowanie technologiczne poszczególnych komponentów roweru sprawia, że niemożliwym jest podanie w niniejszej instrukcji obsługi wszystkich informacji dotyczących naprawy oraz konserwacji roweru. Dla zminimalizowania ryzyka wypadku oraz możliwych ewentualnych obrażeń użytkownika, ważne aby wszelkie naprawy oraz konserwacje nie opisane szczegółowo w niniejszej instrukcji były dokonywane przez autoryzowane serwisy. W porozumieniu ze sprzedawcą należy określić wszelkie wymagania związane z konserwacją roweru, w oparciu o wielość czynników decydujących, takich jak styl jazdy, intensywność, teren itd.

Wiele czynności związanych z naprawą czy konserwacją roweru, wymaga specjalistycznej wiedzy oraz narzędzi. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości dotyczących czynności serwisowych, zaleca się kontakt ze sprzedawcą lub autoryzowanym serwisem rowerowym. Pamiętaj, niewłaściwie wykonywanie czynności naprawczych oraz konserwacyjnych może spowodować uszkodzenie roweru, doprowadzając do wypadku, którego skutkiem mogą być obrażenia ciała a nawet śmierć użytkownika.



If you use lights with replaceable bulbs (ask your Distributor if this type of bulb is used on your bike), a 6V 2.4W bulb is fitted in the front light and a 6V 0.6W bulb in the rear light. Once disconnected, remember during reconnecting the light wires that the wire with the white stripe is a minus (GND) and the wire without the stripe is a plus, according to the marking on the light.

26. SERVICE AND MAINTENANCE

WARNING

The progress and technological advancement of the individual components of your bike makes it impossible to provide all the information for repairing and maintaining your bike in this User Manual. To reduce the risk of accident and possible injury to the User, it is important that all repairs and maintenance not described in detail in this Manual are carried out by authorised service providers. Define all maintenance requirements for the bicycle in consultation with the Distributor, considering many factors such as your riding style, intensity, terrain etc.

Many of the activities related to the repair or maintenance of a bicycle require specialist knowledge and tools. If you have any doubts about service activities, you are recommended to contact your Distributor or an authorised bicycle service provider. Remember that carrying out repair and maintenance works improperly can damage your bike and leading to an accident that can result in personal injury or even death.



⚠ OSTRZEŻENIE

Producent wymaga stosowania wyłącznie oryginalnych części zamiennych.

Rower należy utrzymywać w dobrym stanie technicznym, nie zapominając o systematycznym jego czyszczeniu. W przypadku jazdy w czasie deszczu czy po błocie rower należy czyścić po każdej jeździe. Nie należy czyścić roweru na sucho, gdyż może to spowodować porysowanie powierzchni lakierowanych. Zabrudzenia usuwa się mokrą gąbką lub szmatką często przepłukiwaną w wodzie. Nie należy używać myjek wysokociśnieniowych. Wymyty rower należy wytrzeć do sucha czystą szmatką. Pokrycie siodła myje się wodą z dodatkiem mydła. Po spłukaniu należy siodło wytrzeć do sucha (do czyszczenia nie należy używać rozpuszczalników benzynowych).

Do smarowania należy używać odpowiednich do tego celu przeznaczonych olejów czy smarów, które można nabyć w specjalistycznych sklepach rowerowych. Łańcuch należy poddać konserwacji czyszczenia i smarowania przynajmniej co 100km jazdy, pamiętając że smarowanie zbyt obfite przynosi efekt odwrotny do zamierzonego, najlepiej lekkim olejem z dodatkiem teflonu. Stan łańcucha ma wpływ na pracę wszystkich elementów z nim współpracujących.

Do smarowania goleni amortyzatorów, należy stosować oleje i smary z dodatkiem teflonu, nie używać środków zawierających lit, który może doprowadzić do uszkodzeń wewnętrznych części widelca.

Części chromowane i lakierowane, należy konserwować odpowiednimi do tego przeznaczonymi środkami. Do smarowania łańcucha, linki hamulców i przerzutek zaleca się stosowanie oleju a do łożysk piast, suportu i kierownicy - smarów stałych. Częstotliwość tychże czynności będzie uzależniona od intensywności eksploatacji roweru. Jeżeli rower eksploatowany jest w okresie zimy, smarowany smarami stałymi winien być co 2 miesiące, w innym przypadku raz w roku po zakończeniu sezonu.

Z uwagi iż rower w pierwszym okresie użytkowania ulega dotarciu, producent zaleca po 30 dniach bądź po 15-20 godzinach jazdy, dokonanie przeglądu serwisowego roweru w autoryzowanym serwisie rowerowym.

⚠ WARNING

The Manufacturer requires that only original spare parts are used.

Keep your bike in a good technical condition, not forgetting to clean it regularly. Clean your bike after every ride in rain or mud. Do not clean your bike without adding any liquid as this can scratch paint-coated surfaces. Remove dirt with a wet sponge or cloth and often rinse with water. Do not use pressure washers. Wipe the cleaned bike dry with a clean cloth. Wash the saddle lining with soap and water. After rinsing, wipe the saddle dry (do not use petrol solvents for cleaning).

Use appropriate oils or greases for lubrication, which you can obtain from specialised bicycle shops. The chain should be maintained by means of cleaning and lubrication at least every 100 km of riding, preferably with light Teflon oil, bearing in mind that too much lubrication is counterproductive. The condition of the chain has impact on the operation of all parts which work in conjunction with it.

To lubricate the shock absorber stanchions, use oils and greases with added Teflon, do not use agents containing lithium, which can damage the internal parts of the fork.

Chrome-plated and paint coated parts must be maintained using appropriate means. Using oil is recommended for lubricating the chain, brake and derailleur cables, while greases for hub, bottom bracket and handlebar bearings. The interval of these activities will depend on the intensity of the bicycle rides. If the bicycle is used during the winter, it should be lubricated with grease every 2 months, if not, once a year after the season closes.

Due to the fact that in the first period of use the bicycle must be run in, the manufacturer recommends to have a maintenance inspection of the bicycle done by an authorised bicycle centre after 30 days or after 15-20 hours of ride.

⚠ OSTRZEŻENIE

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

⚠ OSTRZEŻENIE

W celu utrzymania nienagannej estetyki ramy roweru, producent zaleca stosowanie ochronnych folii, ochraniaczy, naklejek.

⚠ WARNING

As with all mechanical components, the bicycle is subject to wear and high stress. Different materials and components of the bicycle can respond to wear and fatigue in different ways. If the structural durability of a component is exceeded, it may be damaged, causing possible injury to the rider. Any cracks, scratches or any discolouration in high stress areas indicate that the life cycle of the component has expired and it is recommended that it be replaced.

⚠ WARNING

The manufacturer recommends using protective films, protectors and stickers to keep the impeccable looks of the bicycle frame.



27. MOMENTY DOKRĘCANIA POŁĄCZEŃ ŚRUBOWYCH

Komponent	Połączenie	Nm.
Przerzutka przód	Śruba mocująca przerzutkę	5 - 7
	Śruba do mocowania linki	5 - 7
Przerzutka tył	Śruba mocująca przerzutkę	8 - 10
	Śruba do mocowania linki	5 - 7
Koła	Nakrętki kół	20 - 35
	Nakrętki kółek podporowych	30-40
Hamulec	Śruba do mocowania hamulca do ramy / widelca hamulec typu V-Brake	5 - 7
	Śruba do mocowania hamulca do ramy / widelca hamulec szczękowy	7 - 10
	Śruba do mocowania linki	5 - 7
	Dźwignia hamulca	6 - 8
	Klocki hamulcowe	5 - 7
Pedały	Osie pedałów	30 - 45
Siodło i wspornik siodła	Śruba obejmująca wspornik siodła M5	5 - 7
	Śruba obejmująca wspornik siodła M6	6 - 8
	Mocowanie wspornika siodła jedną śrubą w ramie	8 - 12
	Siodło ze wspornikiem	20 - 25
Korby	Śruba mocująca korbę na kwadrat	30 - 45
	Śruba mocująca korbę Octalink	35 - 50
Wspornik kierownicy klasyczny	Śruba rury sterowej	18 - 23
	Śruba obejmująca rury kierownicy	15 - 20
Wspornik kierownicy A-HEAD	Śruba zaciskająca wspornik (imbusowa)	8 - 12
	Śruba obejmująca rury kierownicy	15 - 20

W przypadku niektórych komponentów momenty dokręcenia umieszczone są na częściach.

27. TIGHTENING TORQUES OF BOLT AND SCREW CONNECTIONS

Component	Connection	Nm
Front derailleur	Derailleur locking bolt	5 - 7
	Cable mounting bolt	5 - 7
Rear derailleur	Derailleur locking bolt	8 - 10
	Cable mounting bolt	5 - 7
Wheels	Wheel nuts	20 - 35
	Training wheel nuts	30-40
Brake	Bolt for mounting the brake to the frame/fork (v-Brake)	5 - 7
	Bolt for mounting the brake to the frame/fork (rim brake)	7 - 10
	Cable mounting bolt	5 - 7
	Brake lever	6 - 8
	Brake pads	5 - 7
Pedals	Pedal axles	30 - 45
Saddle and seatpost	Seatpost clamp M5 bolt	5 - 7
	Seatpost clamp M6 bolt	6 - 8
	Fixing the seatpost with one bolt in the frame	8 - 12
	Saddle with seatpost	20 - 25
Cranks	Crank fixing bolt for square tapered holes	30 - 45
	Crank fixing bolt for Octalink	35 - 50
Classic (quill) stem	Steerer tube bolt	18 - 23
	Handlebar tube clamp bolt	15 - 20
A-HEAD stem	Stem locking (Allen) bolt	8 - 12
	Handlebar tube clamp bolt	15 - 20

Tightening torques are indicated on some of the parts.

NOTATKI / NOTES





EN



romet.pl
romet.eu

ROMET sp. z o.o., Podgrodzie 32C, 39-200 Dębica, Poland, tel. / phone: +48 14 684 81 01, fax: +48 14 680 86 41