



CYCLISION

INSTRUKCJA OBSŁUGI

MTB | CROSS

Szanowni Klienci,

Dziękujemy, że wybraliście rower CYCLISION. Aby użytkowanie Waszego roweru było przyjemne i bezpieczne, prosimy o zapoznanie się z tą instrukcją. Dzięki niej dokładnie poznacie swój rower. Sprzedawca, u którego kupiliście rower, obsługuje wszelkie przeglądy i naprawy gwarancyjne Waszego roweru.

PRZEZNACZENIE

Rower przeznaczony do jazdy po drogach publicznych, drogach z nawierzchnią asfaltową i drogach nieutwardzonych w umiarkowanym terenie. Jeśli rower będzie użytkowany na drogach publicznych, a nie jest wyposażony w oświetlenie i odbłaski, musicie go dodatkowo w nie wyposażać zgodnie z przepisami Kodeksu Drogowego.

Jeżeli twój rower wyposażony jest w elektroniczny system Di2, to technicznych informacji o tym systemie należy szukać na internetowej stronie producenta Shimano www.si.shimano.com

USTAWIENIE POŁOŻENIA SIODŁA, WSPORNIKA KIEROWNICY I KIEROWNICY

Wszystkie funkcjonujące części roweru zostały wyregulowane przez producenta i sprawdzone przez Waszego sprzedawcę. Przed rozpoczęciem użytkowania roweru należy ustawić położenie siodła i kierownicy. Ustawcie je tak, aby zapewniały maksymalną wygodę, ale jednocześnie pozwalały bezpiecznie obsługiwać hamulce i przzerutki roweru.

SIODŁO

USTAWIENIE WYSOKOŚCI SIODŁA

Usiądźcie na rowerze, korbę ustawcie w najniższym położeniu. Połóżcie nogę na pedale tak, aby opierała się na nim pięta. Przy prawidłowym położeniu siodła noga powinna być wyprostowana, lekko ugięta w kolanie. Jeśli siodło będzie ustawione zbyt wysoko, zostaną nadmiernie obciążone mięśnie nóg i pleców. Nisko ustawione siodło powoduje nadmierne obciążenie kolan i ścięgien.

USTAWIENIE POŁOŻENIA SIODŁA I POCHYLENIA SIODŁA

Najodpowiedniejszym położeniem siodła będzie ustawienie go równoległe do podłoża. Należy wypróbować kilka położeń i wybrać to, które będzie najwygodniejsze. Siodło można także przesunąć do przodu w kierunku kierownicy lub do tyłu.

Pochylenie i przesunięcie siodła ustawiamy śrubą w zamku sztycy. Śrubę należy poluzować, siodło przesunąć w wybraną stronę, wybrać najwygodniejszy kąt i dokręcić mocno śrubę. Zawsze należy sprawdzić dokręcenie śruby.

! WAŻNE

Na sztycy znajduje się oznaczenie, które pokazuje maksymalne dopuszczalne wysunięcie sztycy z ramy. Oznaczenie to przy maksymalnym wysunięciu sztycy z ramy nie może być widoczne. Nie wolno mocować sztycy w ramie ponad tym oznaczeniem! Śruba obejmująca podsiodłowej musi być dokręcona tak, aby sztyca w ramie się nie dała obrócić.

Mechanizm szybkozamykacza sztycy musi być dociągnięty tak, aby sztyca nie można było obrócić. Dźwignię szybkozamykacza można ustawić tylko w położenie otwarte [OPEN] lub zamknięte [CLOSE]. Zamkniętym szybkozamykaczem nie wolno obracać, bo można go uszkodzić! Śruby wspornika mocno dokręcić, ale tak, aby ich nie uszkodzić.

Zalecane momenty dokręcenia obejmują sztycy w ramie roweru:

- śruba M4 obejmująca sztycy podsiodłowej dla ramy wykonanej z karbonu 4,5 Nm
- śruba M5 obejmująca sztycy podsiodłowej dla ramy wykonanej z aluminium 6 Nm
- śruba M8 obejmująca sztycy podsiodłowej 25 Nm

Zalecane momenty dokręcenia zamka sztycy podsiodłowej:

śruba M5 zamka sztycy	10 - 12 Nm
śruba M6 zamka sztycy	12 - 15 Nm
śruba M8 zamka sztycy	20 - 25 Nm

WSPORNIK KIEROWNICY I KIEROWNICA

WSPORNIK A - HEAD [DO STERÓW BEZ GWINTÓW]

Wspornik typu „a-head” mocuje się do rury sterowej widelca i zabezpiecza za pomocą 2 śrub imbusowych. Wysokość wspornika i kierownicy ustala się za pomocą podkładek dystansowych wkładanych między wspornik a komplet steru, ewentualnie wymianą na wspornik o innym kącie nachylenia. Wspornikiem a - head reguluje się i likwiduje luzy łożysk sterowych.

Aby wyregulować stery typu a-head, należy odkręcić 2 śruby imbusowe zabezpieczające na obejmie wspornika. Dokręceniem lub poluzowaniem śruby górnej



[w rurze sterowej widelca] usunąć luz na łożyskach steru tak, żeby widelec obracał się lekko, ale żeby nie miał wyczuwalnych luzów. Zawsze jako pierwszą trzeba dokręcać śrubę rury sterowej kompletu steru. Następnie ustawić właściwe położenie wspornika i zabezpieczyć go dokręceniem 2 śrub imbusowych na obejmie.

Zalecane momenty dokręcenia połączeń gwintowych:

- śruba M5 obejmę wspornika 5 Nm*
- śruba M6 obejmę wspornika 5 Nm*
- śruba M5 obejmę kierownicy 5 Nm*

*Przestrzegajcie zalecanych momentów, chyba, że na wyrobie są określone inne.

WSPORNIK Z KLINEM [DO STERÓW GWINTOWANYCH]

Ten typ wspornika jest montowany w rurze sterowej widelca i zabezpieczony długą śrubą zakończoną nakrętką w kształcie klina. Chcąc ustawić wysokość i położenie wspornika, należy odkręcić lekko śrubę zabezpieczającą i obracając wspornikiem ustawić go we właściwym położeniu. Jeśli nie uda się poluzować wspornika, po odkręceniu śruby trzeba go uderzyć z góry gumowym młotkiem. Po ustawieniu we właściwym położeniu dokręcić śrubę zabezpieczającą.

! UWAGA

Na wsporniku znajduje się oznaczenie maksymalnego wysunięcia widelca z rury sterowej. Oznaczenie to nie może być widoczne! Nigdy nie można mocować wspornika poniżej tego oznaczenia!

Zalecane momenty dokręcenia połączeń gwintowych:

- śruba M6 zabezpieczająca wspornik 20Nm*
- śruba M6 obejmę kierownicy 20Nm*

*Przestrzegajcie zalecanych momentów, chyba, że na wyrobie są określone inne.

UTRZYMANIE ROWERU

Aby Wasz rower właściwie spełniał swoją funkcję, chcemy przypomnieć, że jego użytkowanie wymaga dbałości i właściwego utrzymania. Regularnie kontrolujcie połączenia śrubowe oraz dokręcenie śrub i nakrętek.

KORBKI I PEDAŁY

Po przejechaniu pierwszych 20km należy sprawdzić dokręcenie korb i pedałów, skontrolować, czy śruby korb są mocno dokręcone. Przy korbach ze zintegrowa-

ną osią suportu należy regularnie kontrolować dokręcenie śrub mocujących lewą korbę do osi.

! WAŻNE

Zaniebdanie kontroli dokręcenia korb do osi suportu, może powodować luzy na osi skutkujące nieodwracalnym uszkodzeniem korby. Usterkę taką można wyeliminować jedynie wymianą korby. Ewentualny demontaż i wymianę korb zlećcie fachowemu serwisowi. Pedały muszą być mocno dokręcone do korb, tak, aby osadzenie osi pedału oparło się o korbę. Dociągnięcie pedałów trzeba regularnie kontrolować. W innym przypadku może dojść do poluzowania osi pedału na gwincie korby i w efekcie uszkodzenie gwintu. Tak powstałe uszkodzenia nie będą uznawane w ramach ewentualnego zgłoszenia reklamacyjnego!

MONTAŻ PEDAŁÓW

Pedały są zwykle oznaczone literami R - prawy i L - lewy na osi każdego pedału.

- Przed montażem przesmarujcie gwint na korbach i pedałach.
- Wkręćcie obracając w prawo prawy pedał [R] do gwintu prawej korby [korba z tarczami]. Należy to robić ostrożnie, aby nie uszkodzić gwintu!
- Wkręćcie obracając w lewo lewy pedał [L] do gwintu lewej korby.
- Dociągnąć kluczem nr 15. Sprawdzić, czy osadzenie osi pedału oparło się o korbę.

! UWAGA

Pedały zatrzaskowe oraz pedały z „noskami” i paskami, na stałe łączą nogę z pedałami, umożliwiając efektywniejsze pedałowanie i większą stabilność podczas jazdy. Przy jeździe z pedałami zatrzaskowymi trzeba użyć specjalnego obuwia kolarskiego przystosowanego do określonego typu mechanizmu zatrzaskowego. Jazda z takimi pedałami wymaga pewnej wprawy, dlatego radzimy przećwiczyć wpinanie i wypinanie pedałów w bezpiecznym miejscu.

WKŁAD SUPORTU

Wkład suportu musi się obracać bez tarcia i luzów. Regularnie kontrolujcie, czy obie miski wkładu suportu są mocno wkręcone do ramy, a łożyska należyście nasmarowane.

STERY GWINTOWANE

Komplet steru musi być odpowiednio dociągnięty, a wszystkie elementy dobrze spasowane. Jeśli na sterach jest luz należy postąpić w następujący sposób:

- Przytrzymać górną bieźnię [3] i poluzować kluczem nakrętkę [1]
- Dokręcić górną bieźnię tak, aby stery nie miały luzu, a widelec lekko się obracał.
- Ponownie przytrzymać górną bieźnię i dokręcić nakrętkę zabezpieczając stery.

! UWAGA

Uwaga: Uważajcie się przez jazdę, że widelec Waszego roweru obraca się lekko i nie ma luzów.

STERY



STERY A-HEAD



STERY TYPU A-HEAD

Stery muszą być właściwie wyregulowane i dokręcone. Należy skontrolować czy widelec lekko się obraca w sterach i nie ma luzu. Jeśli jest wyczuwalny luz należy:

- poluzować 2 śruby imbusowe obejmują wspornika, które mocują go do rury sterowej widelca
- poluzować śrubę steru umieszczoną w korku steru [1]
- dokręcając lub luzując tę śrubę należy wyregulować stery tak, żeby widelec obracał się lekko i bez luzów
- ustawić właściwe położenie wspornika i dokręcić go 2 śrubami imbusowymi znajdującymi się na obejmie - stery są zabezpieczone

Przed dokręceniem należy skontrolować:

- czy poszczególne elementy steru są dobrze spasowane
- czy widelec jest dobrze osadzony w sterze

! UWAGA

Przed jazdą trzeba sprawdzić, czy śruby imbusowe na obejmie wspornika kierownicy są odpowiednio dokręcone.

Aby utrzymać prawidłowe funkcjonowanie łożysk sterów roweru, konieczne jest ich regularne (dostosowane do częstotliwości użytkowania roweru) kontrolowanie, czyszczenie i smarowanie. Demontaż i ponowny prawidłowy montaż łożysk wymaga pewnych umiejętności oraz narzędzi, dlatego zalecamy wykonywanie tych czynności przez wyspecjalizowany serwis rowerowy.

UKŁAD NAPĘDOWY

Układ napędowy składa się z manetek przerzutek, linek, przerzutki przedniej i tylnej, trybów przedniego i tylnego, wolnobiegu tylnej piasty i łańcucha. Układ napędowy jest wyregulowany przez producenta, dlatego regulacji należy dokonywać tylko wtedy, kiedy jest taka konieczność! Zmiana biegów powinna odbywać się tylko podczas kręcenia korbą do przodu. Nigdy nie zmieniajcie biegów na siłę! Funkcjonowanie systemu zależy od lekkiej pracy linek w pancerzach i całego układu napędu (tryby, łańcuch, wolnobieg). Cały system należy utrzymywać w czystości. Linki smarujcie olejem z dodatkiem teflonu chroniącego je przed korozją, wydłużając żywotność i lekką pracę.

PRZERZUTKA TYLNA

Przerzutką tylną sterujemy za pomocą prawej manetki. Zmieniając położenie łańcucha na koronkach wolnobiegu, zmieniamy tym samym przełożenie pomiędzy trybami korby a wolnobiegiem. Z czasem, w trakcie użytkowania, może dojść do rozregulowania układu napędowego.

USTAWIENIE DOLNEGO POŁOŻENIA

Ustawić łańcuch na najmniejszej koronce wolnobiegu. Odkręcić śrubę mocującą linki przerzutki i zdjąć linkę. Kręcąc śrubką ustawienia dolnego [H], ustawić wózek przerzutki równoległe do najmniejszej koronki. Założyć linkę do przerzutki, naciągnąć i mocno dokręcić śrubę mocującą.

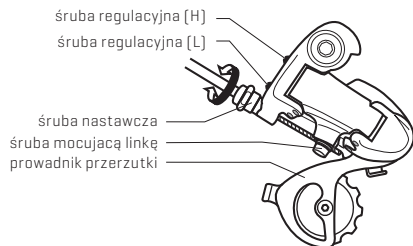
USTAWIENIE GÓRNEGO POŁOŻENIA

Ustawić łańcuch na największą koronkę. Kręcąc śrubą górnego położenia [L] ustalić położenie wózka przerzutki tak, aby znajdował się pod największą koronką. Wypróbujcie pracę łańcucha we wszystkich położeniach.

REGULACJA PRZERZUTKI

Unieść tylne koło i obracać korbami. Śrubą regulacyjną przerzutki [przechodzi przez nią linka z pancerzem do przerzutki] obracać dopóki łańcuch nie będzie płynnie i cicho przesuwał się po koronkach wolnobiegu.

PRZERZUTKA TYLNA



! UWAGA

Przed jazdą skontrolujcie regulację przerzutki. Przy niewłaściwym górnym położeniu wózek przerzutki może dostać się w szprychy koła, co oprócz uszkodzenia szprych i przerzutki, może spowodować groźny wypadek.

PRZERZUTKA PRZEDNIA

Przerzutką przednią sterujemy za pomocą lewej manetki. Biegi zmienia się położeniem łańcucha na trybach korby. Aby przerzutka działała właściwie, prowadnik łańcucha musi być ustawiony równoległe do trybów korby. Linka musi być napięta. Z czasem, w trakcie użytkowania, może dojść do poluzowania linki i do rozregulowania przerzutki przedniej.

USTAWIENIE DOLNEGO POŁOŻENIA

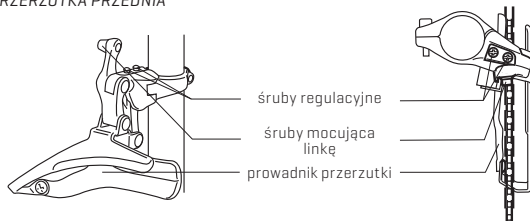
Jeśli łańcuch spada z najmniejszego trybu korby - prowadnik przerzutki jest zbyt blisko ramy roweru. Aby zmienić ustawienie prowadnika śrubką dolnego ustawienia trzeba obracać w prawo.

USTAWIENIE GÓRNEGO POŁOŻENIA

Jeśli łańcuch spada z największego trybu korby - prowadnik łańcucha jest zbyt daleko od ramy roweru. Aby zmienić ustawienie prowadnika śrubką górnego położenia trzeba obracać w prawo.

Wypróbujcie sprawną pracę łańcucha we wszystkich położeniach.

PRZERZUTKA PRZEDNIA



REGULACJA PRZERZUTKI

Aby usunąć luz na lince, trzeba odkręcić śrubę mocującą na przerzutce i naciągnąć linkę. Dokręcić mocno śrubę mocującą. Sprawdzić prawidłowość działania przerzutki.

ŁAŃCUCH

Łańcuch przenosi siłę napędową na tylne koło. Jest jednym z najintensywniej eksploatowanych elementów roweru, dlatego utrzymaniu łańcucha w należytym stanie należy poświęcić dużo uwagi. Właściwe naciągnięcie łańcucha zabezpiecza tylną przerzutkę. W rowerach bez przerzutek, odpowiednio naciągnięty łańcuch zapobiega przesuwaniu się tylnego koła w widełkach. Regularnie należy go czyścić z zabrudzeń (piasek, błoto, itp.) - dzięki temu przedłużycie żywotność łańcucha. Do smarowania łańcucha zalecamy używać oleju teflonowego - właściwy środek do smarowania poleci Wam sprzedawca. W czasie użytkowania roweru następujące stopniowo trwałe rozciągnięcie ogniw łańcucha. Zużyty lub uszkodzony łańcuch często jest przyczyną zniszczenia wolnobiegu i zębatek korby. Jeśli rower jest regularnie używany w terenie błotnistym i wilgotnym, po przejechaniu ok. 1000 km, łańcuch należy wymienić na nowy. Inaczej ryzykujecie uszkodzenie i konieczność wymiany wolnobiegu, a nawet korb. Przy intensywnym użytkowaniu łańcucha w trudnych warunkach (wilgoć, błoto, piasek itp.), łańcuch należy zmienić częściej niż co 1000 km.

UKŁAD HAMULCOWY

Układ hamulcowy składający się z dźwigni hamulców, linek i pancerzy, przedniego i tylnego hamulca, klocków hamulcowych, jest jednym z najważniejszych układów Waszego roweru. Prawa dźwignia kieruje pracą tylnego hamulca, lewa dźwignia kieruje pracą przedniego hamulca. Rower wyposażony w torpeda zatrzymuje się naciskając pedał nogą w stronę przeciwną do kierunku jazdy (do tyłu). Hamulce są ustawione przez producenta, dlatego jeśli nie ma takiej konieczności, ze względu na Wasze bezpieczeństwo, nie ingerujcie w układ hamulcowy! Regularnie kontrolujcie stan powierzchni trących; klocki hamulcowe i obręcze utrzymujcie w czystości. Po rozregulowaniu układu hamulcowego hamulce trzeba ponownie nastawić, ewentualnie zwrócić się do wyspecjalizowanego serwisu. Powierzchnie zatłuszczone należy odtłuścić.

LINKI HAMULCOWE

Linki hamulcowe muszą być dobrze naciągnięte - tylko w takim przypadku układ hamulcowy Waszego roweru będzie prawidłowo funkcjonował. Linki hamulcowe reguluje się śrubami nastawnymi w dźwigniach hamulcowych. Linki i pancerze smarujcie olejem teflonowym zapewniającym ich lekką pracę. Na końce linek załóżcie końcówki zapobiegające rozplataniu się linek. Jeśli linki są uszkodzone lub zużyte, należy je wymienić.

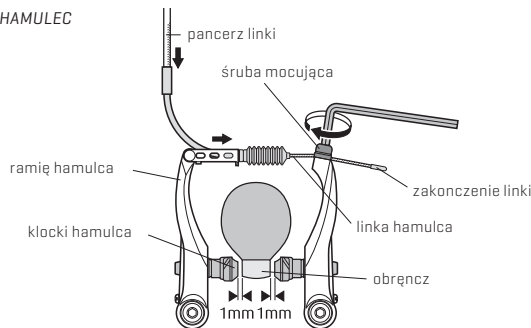
USTAWIENIE HAMULCÓW

W hamulcach typu V-brake klocki hamulcowy powinny znajdować się w odległości 1 mm od obręczy koła.

! UWAGA

Klocki hamulcowe nie mogą dotykać opony - w takim przypadku może dojść do rozdarcia opony! Zużycie klocków należy kontrolować i w odpowiednim czasie wymienić. Zużyte klocki hamulcowe zawsze należy wymienić na nowe oryginalne odpowiednio do danego typu hamulców.

HAMULEC



- Poluzować śrubę regulacyjną na dźwigni hamulca. Jeśli trzeba ustawić klocki bliżej obręczy, śrubę regulacyjną należy obracać w lewą stronę - wykręcać. Zabezpieczyć śrubę regulacyjną.
- Jeśli linka hamulcowa jest zbyt luźna, należy wkręcić (w prawo) śrubę regulacyjną na dźwigni hamulca. Poluzować śrubę mocującą linki na ramieniu hamulca. Linkę naciągnąć tak, żeby klocki hamulcowe znalazły się we właściwym położeniu w stosunku do obręczy koła. Mocno dokręcić śrubę mocującą linkę do ramienia hamulca i sprawdzić jego ustawienie.

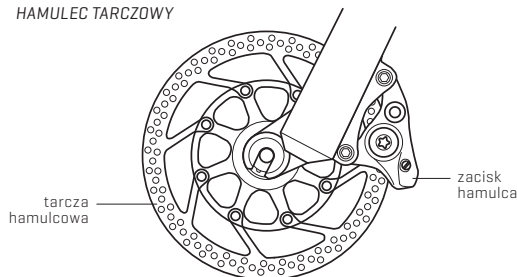
! UWAGA

Należy zachować zwiększoną ostrożność przy hamowaniu podczas deszczu i dużej wilgotności - droga hamowania Waszego roweru wydłuży się! Przed każdą jazdą skontrolujcie, czy układ hamulcowy działa właściwie.

HAMULCE TARCZOWE

Hamulce tarczowe Waszego roweru są ustawione przez producenta i skontrolowane przez sprzedawcę, dlatego możecie bezpiecznie używać swojego roweru.

HAMULEC TARCZOWY



USTAWIENIE POŁOŻENIA DŹWIGNI HAMULCOWYCH

Aby bezpiecznie i pewnie obsługiwać hamulce, trzeba ustawić właściwe położenie dźwigni hamulcowych na kierownicy:

- Poluzować śruby obejmują dźwigni hamulcowych.
- Ustawić najwygodniejsze położenie dźwigni na kierownicy tak, aby łatwo i wygodnie je obsługiwać. Śruby obejmują mocno dokręcić.

USTAWIENIE POŁOŻENIA - ODLEGŁOŚCI DŹWIGNI HAMULCOWYCH OD KIEROWNICY

W dźwigni hamulcowej znajduje się śruba regulacyjna do nastawienia odległości kłamki hamulca od kierownicy. Regulację taką wykonuje się w zależności od typu hamulca:

- śrubą imbusową, znajdującą się wewnątrz dźwigni hamulca, śrubą regulacyjną zintegrowaną w dźwigni hamulca (sposób wykonania zależy od producenta i typu hamulca).
- Obracając śrubę regulacyjną lub imbusową przybliżając dźwignię do kierownicy - zmniejszamy skok dźwigni, zwiększając jej odległość od kierownicy - zwiększamy skok dźwigni.

UTRZYMANIE HAMULCÓW TARCZOWYCH

Jeśli nie posiadacie dostatecznej wiedzy i narzędzi, zalecamy w kwestiach serwisowych zwrócić się do wykwalifikowanego serwisu. Niefachowa ingerencja może spowodować obniżenie sprawności hamulca lub nawet jego uszkodzenie.

TARCZA HAMULCOWA

Regularnie kontrolujcie stan tarcz hamulcowych. Podczas hamowania dochodzi do zużycia tarczy, wynikiem czego mogą być jej pęknięcia. Uszkodzoną tarczę należy wymienić na nową.

! UWAGA

Tarcza hamulcowa w czasie hamowania nagrzewa się! Bezpośrednio po jeździe należy uważać, aby się nie poparzyć o rozgrzaną tarczę (np. przy zdejmowaniu kół, itp.)

KLOCKI HAMULCOWE

Klocki hamulcowe w czasie hamowania ulegają zużyciu, a skuteczność hamowania stopniowo obniża się. Jeśli hamulce przy hamowaniu są głośnie, jeśli zauważycie

spadek skuteczności hamowania, może to oznaczać, że klocki hamulcowe są zużyte i trzeba je wymienić na nowe. Dobór właściwego typu klocków doradzi Wam sprzedawca.

WYMIANA PŁYNU HAMULCOWEGO

Zapowietrzony układ hamulcowy może być przyczyną pogorszenia się sprawności hamowania lub wręcz spowodować jej zanik. W takim przypadku należy układ hamulcowy odpowietrzyć, a w razie potrzeby napełnić nowym płynem hamulcowym.

! UWAGA

Układ hamulcowy jest standardowo napełniony płynem hamulcowym lub olejem mineralnym. Płynów tych nie wolno mieszać! Do uzupełnienia lub wymiany płynu hamulcowego należy użyć tylko takiego typu płynu, jaki zaleca producent hamulców!

Wymiana płynu hamulcowego, wymiana wężyka hamulca, wymaga praktyki i specjalistycznych narzędzi, dlatego zalecamy zlecić te czynności wykwalifikowanemu mechanikowi w serwisie.

CZYSZCZENIE HAMULCÓW

Tarczę hamulcową, zaciski hamulców i klocki hamulcowe trzeba utrzymywać w czystości. W przypadku zabrudzenia olejem lub innym smarem, tarczę hamulcową należy odtłuścić (np. specjalnym odtłuszczaczem, benzyną ekstrakcyjną, itp.). Jeśli klocki hamulcowe są zanieczyszczone płynem hamulcowym, należy wymienić je na nowe!

! WAŻNE

- **Przed każdą jazdą skontrolujcie funkcjonowanie układu hamulcowego. Kilkakrotnie naciśnijcie dźwignię hamulca, żeby się przekonać, że hamulce pracują właściwie.**
- **Regularnie sprawdzajcie dokręcenie wszystkich śrub układu hamulcowego. Poluzowane śruby mogą być przyczyną uszkodzenia hamulców.**
- **Tarcze hamulcowe i zaciski hamulców nagrzewają się w czasie jazdy. Nie dotykajcie ich - można się poparzyć!**
- **Nauczcie się właściwie używać hamulców w rowerze. Zbyt gwałtowne zahamowanie przednim hamulcem może spowodować upadek. Niewyregulowane hamulce lub źle używane, mogą być przyczyną poważnych urazów.**

KOŁO PRZEDNIE I TYLNE

Przed każdą jazdą należy skontrolować, czy koło jest poprawnie i mocno zamocowane do ramy roweru szybkozamykaczem piasty, tzn. dźwignia szybkozamykacza znajduje się w położeniu zamkniętym [CLOSE]. Mechanizm szybkozamykacza umożliwia prosty i szybki montaż i demontaż koła bez narzędzi. Zawsze trzeba sprawdzić, czy zamontowane koło jest właściwie umieszczone w widełkach (wyśrodkowane). Nakrętka szybkozamykacza musi być dokręcona tak, aby jego dźwignia przy zamykaniu stawiała opór, a uchwyty widełek i widelca były mocno dociśnięte. **Dźwignię szybkozamykacza ustawiać tylko w położenie „otwarte” [OPEN] lub „zamknięte” [CLOSE]. Zamkniętym szybkozamykaczem nie wolno obracać, bo można go uszkodzić!**

Jeśli koła roweru są mocowane do widelca albo do ramy nakrętkami, ze względów bezpieczeństwa, trzeba te nakrętki mocno dokręcić.

Zalecane momenty dokręcenia połączeń gwintowych:

- nakrętka M10 osi koła 30 - 40 Nm

Regularnie kontrolujcie stan piast, szczególnie po jeździe w terenie mokrym i błotnistym. Oś piasty powinna obracać się bez tarć i luzów. Jeśli po regulacji konusem i przeciwnakrętką nadal tak nie jest, trzeba piastę rozłożyć, wyczyścić bieżnię i kulki, przesmarować odpowiednim smarem, a piastę ponownie złożyć i wyregulować. Zalecamy, aby ze względu na wysoki stopień komplikacji tej czynności nie wykonywać jej samodzielnie, ale zlecić fachowemu serwisowi rowerowemu.

OBRĘCZE

Przed rozpoczęciem użytkowania roweru należy zawsze sprawdzić, czy koła są wycentrowane, a obręcze nieuszkodzone. Podczas eksploatacji roweru, a szczególnie przy wszelkich zderzeniach, mogą się pojawić rysy i pęknięcia. Także podczas hamowania ulegają zużyciu boczne ścianki obręczy [powierzchnie hamowania]. Obręcze posiadają system sygnalizacji zużycia, który pokazuje deformację bocznej ścianki obręczy. Oznaką, że obręcz wymaga wymiany jest wygięta boczna ścianka powodująca samoistne hamowanie. Jazda z tak uszkodzoną obręczą jest zabroniona, powoduje zagrożenie zdrowia i życia użytkownika roweru! Należy ją bezzwłocznie wymienić.

OPONY

Nie wolno jeździć na kołach, w których jest za małe lub za duże ciśnienie powietrza. Na boku każdej opony jest podany optymalny zakres ciśnienia, którego należy przestrzegać. Przeliczenie jednostek ciśnienia podanych na oponach:

100kPa = 14,22 P.S.I. = 1 bar = 1 at

W razie defektu, uszkodzoną dętkę należy wymienić na nową, zawsze o takich samych parametrach - rozmiar jest umieszczony na każdej dętce lub na bocznych ścianach opony.

RAMA I WIDELEC

Regularnie kontrolujcie, czy rama i widelec Waszego roweru nie są uszkodzone. Do uszkodzenia ramy albo widelca (wgięcie lub pęknięcie rur bądź spawów) dochodzi najczęściej przy upadkach. Tak uszkodzonej ramy lub widelca nie można dalej używać, ryzykujecie groźnym wypadkiem!

RAMA Z KOMPOZYTU KARBONOWEGO

Kompozyt karbonowy zapewnia ramie wysoką wytrzymałość, niską wagę, tłumienie drgań, a co za tym idzie daje rowerowi doskonałe właściwości. Pomimo tych zalet, przy nadmiernym przeciążeniu lub zderzeniu, struktura włókien kompozytu może ulec uszkodzeniu - pęknięciu.

! UWAGA

Przy właściwym użytkowaniu ramy z materiałów kompozytowych mają większą odporność na zmęczenie materiału niż ramy wykonane z metalu. Trzeba jednak regularnie kontrolować ramę, szczególnie w następstwie jakiegokolwiek zderzenia czy wypadku. Po stwierdzeniu uszkodzeń, jakimi są np. pęknięcia, nie można dalej użytkować ramy! Przy montażu komponentów do ramy kompozytowej należy zachować dużą ostrożność, głównie przy dokręcaniu śrub obejmujących sztycy podsiadłowej lub obejmującej przedniej przerzutki. Trzeba przestrzegać zalecanych momentów dokręcenia śrub!

Zalecane momenty dokręcenia komponentów do ramy wykonanej z kompozytu karbonowego:

- śruba M4 obejmująca sztycy podsiadłowej 4,5 Nm
- śruba M5 obejmująca przedniej przerzutki 6 Nm

! UWAGA

Śruba obejmująca mocowania sztycy w ramie musi być dokręcona tak, aby umieszczona w ramie sztyca nie dała się obrócić. Jeśli śruba została dokręcona zalecanym momentem i mimo to sztyca przesuwa się w ramie, radzimy użyć specjalnej pasty montażowej do montowania elementów karbonowych. Zawiera ona specjalne mikrogranulki zwiększające tarcie i pozwalające zmniejszyć moment dokręcenia śruby o 30%. Dzięki temu zapobiega uszkodzeniom komponentów. Jeśli przy obsłudze roweru jest wykorzystywany stojak serwisowy, nie wolno nigdy mocować roweru za ramę - ściśnięcie ramy może spowodować jej pęknięcie.

W przypadku czynności serwisowych wymagających użycia specjalistycznych narzędzi, zalecamy zwrócić się do specjalistycznego serwisu rowerowego.

WIDELEC AMORTYZOWANY

Jeśli posiadacie Państwo rower z widelcem amortyzowanym, prosimy postępować następująco:

NASTAWIENIE TWARDOŚCI TŁUMIENIA

AMORTYZATOR SPRĘŻYNOWY

Regulacja ustawienia twardości amortyzatora sprężynowego znajduje się w górnej części prawej goleni widelca. W modelach, które są wyposażone w blokadę amortyzacji (Lockout) regulacja ustawienia twardości znajduje się na szczycie lewej goleni widelca. Stopniowe obracanie pokrętki regulacji zgodnie z ruchem wskazówek zegara powoduje zwiększenie twardości widelca, obracanie w drugą stronę - zmniejszenie twardości.

WIDELEC POWIETRZNY

Ustawienie twardości amortyzatora reguluje się ciśnieniem powietrza w komorze powietrznej amortyzatora. Wentyl do pompowania komory powietrznej znajduje się w górnej części lewej goleni widelca.

! WAŻNE

Widelec jest wyregulowany przez producenta i kontrolowany przez sprzedawcę. Do napompowania widelca potrzebna jest specjalna pompka wysokociśnieniowa z manometrem. Napompowanie i wyregulowanie amorty-

zatora wymaga doświadczenia i specjalnych narzędzi, dlatego też radzimy zwrócić się z tym do profesjonalnego serwisu.

BLOKADA AMORTYZACJI WIDELCA (LOCKOUT)

Niektóre widełce posiadają hydrauliczny system blokady amortyzacji widełca. Zamknięcie amortyzatora pozwala redukować ugięcie widełca przy pedałowaniu, a tym samym osiągnąć większą efektywność głównie przy podjazdach czy sprincie. Pokrętko blokady amortyzacji widełca znajduje się w górnej części prawej nogi widełca. Blokadą steruje się za pomocą dźwigni [z oznaczeniem Lockout]. Obracając pokrętko zgodnie z ruchem wskazówek zegara blokuje się amortyzację widełca, obracając w przeciwnym kierunku powoduje się odblokowanie amortyzacji a widelec powraca do normalnego trybu pracy.

ZDALNE STEROWANIE BLOKADĄ AMORTYZACJI WIDELCA (REMOTE LOCKOUT)

Jeśli rower wyposażony jest w widelec ze zdalnym sterowaniem amortyzacji widełca Remote Lockout umieszczonym na kierownicy roweru, należy postępować następująco: naciskając dźwignię lub przycisk [zależnie od modelu widełca] w kierunku kierownicy amortyzację się blokuje, naciskając przycisk zwalnający w dół powoduje się odblokowanie amortyzacji i widelec powraca do pracy w normalnym trybie.

! UWAGA

Blokada amortyzacji widełca jest zalecana w mniej wymagającym terenie. Podczas jazdy w trudnym terenie należy odblokować widelec, w przeciwnym razie może dojść do uszkodzenia systemu blokady amortyzacji.

TŁUMIENIE POWROTU AMORTYZATORA (REBOUND)

Tłumienie powrotu Redbound kontroluje prędkość, z jaką amortyzator po ugięciu wraca do podstawowego położenia [maksymalnego skoku].

Regulacja Rebound znajduje się w dolnej części prawej nogi widełca. Obracając pokrętko w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara [patrząc od spodu widełca] prędkość powrotu obniża się [na widełcu oznaczenie +]. Obracając w przeciwną stronę zwiększa się prędkość powrotu [na widełcu oznaczenie -]. Zbyt wolne ustawienie tłumienia powrotu może powodować, że amortyzator nie będzie w stanie „wybierać” nierówności, z kolei zbyt szybkie tłumienie powrotu powoduje „kopanie” widełca.

KONSERWACJA WIDELCA

CZYSZCZENIE / SMAROWANIE - aby widelec działał sprawnie niezbędna jest jego właściwa konserwacja, szczególnie w miejscach pracy [kontakty] nogi górnej i dolnej widełca. Uszczelki zabezpieczające przed dostępem zanieczyszczeń do płaszczyny roboczej nie mogą być uszkodzone i muszą chronić ją na całym obwodzie. Powierzchnie presuwnie nogi górnej należy utrzymywać w czystości, po każdej jeździe kurz i wilgoć należy delikatnie oczyścić miękką ściereczką i przesmarować. Powierzchnie zewnętrzne nogi dolnej należy wyczyścić detergentem przy użyciu miękkiej szcztotki. Trzeba zadbać o to, aby przy czyszczeniu woda nie przedostała się w przestrzeń pomiędzy nogą górną a dolną. Do czyszczenia NIGDY nie należy używać myjek wysokociśnieniowych. Wilgoć i zabrudzenia wewnątrz widełca mają niekorzystny wpływ na jego działanie, zabrudzenia powodują większe tarcie pomiędzy nogami widełca, skracając żywotność poszczególnych jego części.

Aby widelec funkcjonował prawidłowo należy przestrzegać następujących wskazówek:

- Po każdej jeździe należy oczyścić górną nogę widełca, uszczelki z zabrudzeń takich jak: kurz, wilgoć lub błoto.
- Co 25 godzin pracy (lub po jeździe w ekstremalnych warunkach, w środowisku wilgotnym, takim jak błoto czy wilgotny piasek):
 1. Uszczelnienie i płaszczynę roboczą przesmarować olejem teflonowym.
 2. Sprawdzić czy wszystkie śrubki widełca są odpowiednio dokręcone.
 3. Sprawdzić ogólny stan widełca. Jeśli okaże się, że jakieś części są uszkodzone lub zużyte, należy jak najszybciej udać się do profesjonalnego serwisu i wymienić je na nowe, oryginalne. Nigdy nie wolno jeździć na uszkodzonym widełcu.
- Co 50 godzin pracy - zalecamy przeserwisować widelec w profesjonalnym serwisie [SERWIS 1]
- Co 100 godzin pracy - zalecamy przeserwisować widelec w profesjonalnym serwisie [SERWIS 2]

SERWIS 1 - zalecane czynności serwisowe: kontrola funkcjonowania widełca, czyszczenie i smarowanie puzdier, przesmarowanie linek systemu blokady amortyzacji widełca [jeśli widelec jest w nie wyposażony], kontrola połączeń śrubowych, kontrola ciśnienia powietrza w widełcu, kontrola stanu ogólnego widełca - określenie stopnia zużycia lub uszkodzenia poszczególnych części widełca.

SERWIS 2 - zalecane czynności serwisowe: SERWIS 1 + rozłożenie widelca, wyczyszczenie wszystkich części widelca, przesmarowanie powierzchni roboczej i pierścieni uszczelniających, przesmarowanie linek systemu blokady amortyzacji widelca [jeśli widelec jest w nie wyposażony], kontrola szczelności wentyla i ciśnienia powietrza w widelcu, kontrola połączeń śrubowych.

! UWAGA

Do smarowania widelca należy używać oleju teflonowego i smaru zawierającego teflon. Nie wolno używać smarów zawierających lit, gdyż mogą one uszkodzić wewnętrzne części widelca. W przypadku wykonywania czynności serwisowych wymagających specjalnych narzędzi, jak np. demontaż widelca wymiana goleni dolnej, itp. zalecamy zgłosić się do profesjonalnego serwisu.

AMORTYZATOR TYLNY

Jeśli rower wyposażony jest w amortyzator tylny, należy postępować następująco:

USTAWIENIE TWARDOŚCI AMORTYZATORA

Twardość amortyzatora reguluje się ciśnieniem powietrza w komorze powietrznej amortyzatora.

! WAŻNE

Amortyzator jest wyregulowany przez producenta i skontrolowany przez sprzedawcę. Do napompowania amortyzatora potrzebna jest specjalna pompka wysokociśnieniowa z manometrem. Napompowanie i wyregulowanie amortyzatora wymaga doświadczenia i specjalnych narzędzi, dlatego też radzimy zwrócić się z tym do profesjonalnego serwisu.

BLOKADA SKOKU AMORTYZATORA (LOCKOUT)

Funkcja Lockout pozwala zablokować amortyzator, a tym samym osiągnąć efektywniejszą jazdę na podjazdach lub w płaskim terenie. Blokada skoku amortyzatora steruje się za pomocą dźwigni w dolnej części amortyzatora. Ma dwa położenia: obracając dźwignię w położenie „zamknięte” amortyzację się blokuje, obracając w przeciwnym kierunku odblokowuje się amortyzację, a amortyzator wraca do normalnego trybu pracy.

! OSTRZEŻENIE

Długotrwała jazda z zablokowanym skokiem amortyzatora może spowodować przedwczesne zużycie amortyzatora.

TŁUMIENIE POWROTU AMORTYZATORA (REBOUND)

Pokrętle regulacji tłumienia powrotu amortyzatora Rebound ustawia się prędkość, z którą amortyzator powraca do wcześniejszego położenia. Regulacja do Rebound znajduje się w górnej części amortyzatora. Obracając pokrętkę regulacyjną w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara szybkość powrotu do pozycji podstawowej się obniża. Obracając w przeciwnym kierunku prędkość się zwiększa.

! UWAGA

Nie przekraczać maksymalnych wartości ciśnienia podanych na amortyzatorze!

Nigdy nie rozkładać amortyzatora! Jeśli macie podejrzenie, że amortyzator pracuje niewłaściwie, ma wycieki oleju, traci zdolność tłumienia wstrząsów, wydaje „dziwne” dźwięki przy dużym obciążeniu, zalecamy zwrócić się do fachowego serwisu. Przed każdą jazdą należy skontrolować, czy śruby mocujące amortyzator do ramy są dobrze dokręcone. Po jeździe w terenie błotnistym amortyzator trzeba zawsze oczyścić myjąc wodą. Do mycia nigdy nie używać myjek wysokociśnieniowych!

UTRZYMANIE AMORTYZATORA:

- Po każdej jeździe należy oczyścić powierzchnię ślizgową tłoka i uszczelki z zabrudzeń (np. kurz, wilgoć, błoto).
- Co 25 godzin pracy (lub po jeździe w ekstremalnych warunkach, w środowisku wilgotnym, takim jak błoto czy wilgotny piasek):
 1. Tłok, uszczelnienie i elementy ruchome przesmarować olejem teflonowym.
 2. Skontrolować, czy nie są uszkodzone poszczególne elementy amortyzatora. Z uszkodzonym amortyzatorem nie wolno jeździć!
- Co 50 godzin pracy - zalecamy przeserwisować amortyzator w profesjonalnym serwisie.

! UWAGA

Jeśli rower będzie użytkowany w ruchu ulicznym na drogach publicznych przy zmniejszonej widoczności, trzeba go wyposażyć w oświetlenie i od-

blaski zgodnie z wymogami przepisów obowiązujących w kraju, w którym jest użytkowany.

Podczas jazdy na rowerze zawsze używajcie kasku rowerowego! Większość wypadków na rowerze powoduje urazy głowy. Kupując kask należy dobrać właściwy rozmiar, tak, aby wygodnie leżał na głowie i nie przesuwiał się na niej. Kask nie może uwierać. Zalecamy wybrać model z systemem regulacji dopasowania i bezpiecznym zapięciem.

Maksymalna dopuszczalna waga rowerzysty z bagażem oraz rowerem nie może przekraczać 110 kg.

Dla rowerów 24" maksymalna dopuszczalna waga rowerzysty z bagażem oraz rowerem nie może przekraczać 50 kg.

Nie przeciążajcie roweru!

! WAŻNE

Wszystkie elementy mechaniczne roweru podlegają zużyciu i są narażone na duże obciążenia. Różne materiały i części mogą reagować na zużycie i zmęczenie materiału na różne sposoby. Kiedy zostanie przekroczona żywotność jakiejś części, może ona nagle ulec uszkodzeniu, co może prowadzić do zagrożenia zdrowia i życia użytkownika roweru. Jakiegokolwiek rysy, pęknięcia, odbarwienia lakieru i inne zmiany na powierzchni części w miejscach bardzo obciążonych sygnalizują, że przekroczono żywotność części i należy ją niezwłocznie wymienić na nową.

Przy wynajmie części roweru używajcie wyłącznie oryginalnych komponentów.

Życzymy Państwu przyjemnej jazdy CYCLISION.

WWW.CYCLISION.COM